



交通部觀光局日月潭國家風景區管理處

伊達邵停五綠二用地停車空間 立體化效益評估案

成果報告



伊達邵停五綠二用地停車空間立體化效益評估案

成果報告



展群工程顧問股份有限公司

Giant Tree Engineering Consultants, Inc., Ltd.

地址：台北市民權東路3段124-1號7樓

電話：02-25461293 傳真：02-25473661

規劃單位：展群工程顧問股份有限公司

協力廠商：禾揚聯合建築師事務所



交通部觀光局日月潭國家風景區管理處

伊達邵停五綠二用地停車空間立體化 效益評估案

規劃單位：展群工程顧問股份有限公司

協力單位：禾揚聯合建築師事務所

民國 100 年 12 月

伊達邵停五綠二用地停車空間立體化效益評估案

目錄

第一章 計畫概述	1-1
1.1 計畫緣起與目的	1-1
1.2 計畫範圍	1-1
1.3 工作項目與流程	1-2
第二章 日月潭伊達邵現況與發展分析	2-1
2.1 遊憩型態及土地使用分析	2-1
2.2 日月潭國家風景區重要發展計畫概述	2-7
2.3 交通系統現況分析	2-10
2.4 伊達邵觀光整體發展趨勢	2-15
第三章 調查作業內容說明	3-1
3.1 路段交通量調查內容說明	3-1
3.2 停車調查作業內容說明	3-5
第四章 路段交通量調查結果分析	4-1
4.1 平日路段交通量調查	4-1
4.2 假日路段交通量調查	4-4
4.3 彙整說明	4-7
第五章 停車需供分析	5-1
5.1 停車供給調查分析	5-1
5.2 平日停車需供分析	5-8
5.3 假日停車需供分析	5-13
5.4 伊達邵地區停車需供分析	5-18
第六章 停車需供預測及平面化方案檢討	6-1
6.1 目標年停車需供預測流程	6-1
6.2 目標年停車需求預測	6-2
6.3 現有平面化停車方案檢討	6-8
第七章 立體化方案規劃與效益評估	7-1
7.1 立體化方案研析	7-1
7.2 停車場立體化方案研擬	7-6

7.3 經營管理評估·····	7-15
7.4 建議方案交通配套措施·····	7-23
第八章 結論·····	8-1

附錄

- 附錄一：歷次審查會議公文
- 附錄二：歷次審查意見回復對照表
- 附錄三：各式調查表
- 附錄四：違規停車認定相關條文
- 附錄五：停車場法
- 附錄六：南投縣公共停車場經營登記辦法
- 附錄七：南投縣公共停車場收費自治條例

圖目錄

圖 1.2-1	計畫範圍示意圖	1-1
圖 1.3-1	工作流程示意圖	1-3
圖 2.1-1	日月潭重要觀光據點示意圖	2-3
圖 2.1-2	日月潭風景區月平均遊客量趨勢圖	2-5
圖 2.1-3	伊達邵地區土地使用分區示意圖	2-6
圖 2.1-4	伊達邵地區土地使用現況圖	2-6
圖 2.2-1	日月潭國家風景區擴大範圍後遊憩系統構想圖	2-7
圖 2.2-2	伊達邵地區相關重大開發計畫示意圖	2-9
圖 2.3-1	到訪伊達邵車輛動線示意圖	2-10
圖 2.3-2	步道路線導覽示意圖	2-12
圖 2.3-3	自行車道路線導覽示意圖	2-14
圖 2.4-1	伊達邵觀光發展趨勢及遊憩交通動線	2-15
圖 3.1-1	路段交通量調查位置示意圖	3-1
圖 3.1-2	路段交通量調查攝影位置	3-4
圖 3.2-1	停車調查區域示意圖	3-10
圖 3.2-2	路外停車供給調查分區街廓編號圖	3-14
圖 3.2-3	路外停車供給調查項目	3-15
圖 3.2-4	路邊停車供給調查項目	3-15
圖 3.2-5	路外實際停車數量調查項目	3-16
圖 3.2-6	路邊實際停車數量調查項目	3-17
圖 4.1-1	台 21 甲線伊達邵路段道路平日現況	4-1
圖 4.2-1	台 21 甲線伊達邵路段道路假日現況	4-4
圖 4.3-1	台 21 甲線伊達邵路段車種組成示意圖	4-8
圖 5.1-1	伊達邵停車調查交通分區示意圖	5-2
圖 5.1-2	路外停車供給位置示意圖	5-2
圖 5.1-3	路邊停車供給推估示意圖	5-6
圖 5.1-4	路邊停車格位示意圖	5-6
圖 6.1-1	目標年停車需供預測流程示意圖	6-1
圖 6.2-1	私有或專用停車場收費告示	6-2
圖 6.2-2	哲園四期飯店開發預定地停車場收費告示	6-3
圖 6.2-3	哲園飯店四期用地周邊停車現況	6-4
圖 6.2-4	日月潭風景區民國 95 年~100 年遊客量統計圖	6-5
圖 6.2-5	伊達邵大型車停車場與路邊大型車停車位照片	6-6
圖 6.3-1	現況停車配置照片	6-8

圖 6.3-2	原擴大平面化停車配置方案 A.....	6-9
圖 6.3-3	原擴大平面化停車配置方案 B.....	6-9
圖 6.3-4	新設遊客服務中心規劃配置圖.....	6-10
圖 6.3-5	停車供需平衡圖.....	6-11
圖 7.1-1	停車場立體化型式示意圖.....	7-2
圖 7.1-2	停車場全開挖方案-平面一層示意.....	7-3
圖 7.1-3	停車場全開挖方案-平面二層示意.....	7-3
圖 7.1-4	停車場全開挖方案-平面三層(頂樓)示意.....	7-4
圖 7.2-1	立體停車場匝道型式示意圖.....	7-8
圖 7.2-2	本計畫停車空間方案一層配置示意圖.....	7-11
圖 7.2-3	本計畫停車空間方案二層配置示意圖.....	7-12
圖 7.2-4	本計畫停車空間方案第一期配置示意圖.....	7-13
圖 7.2-5	本計畫停車空間方案第二期配置示意圖.....	7-14
圖 7.4-1	平面層車行動線示意圖.....	7-24
圖 7.4-2	立體平台車行動線示意圖.....	7-24
圖 7.4-3	禁止臨時停車紅線標線.....	7-25
圖 7.4-4	停車指示標示牌.....	7-26
圖 7.4-5	路外停車場剩餘格位顯示.....	7-27
圖 7.4-6	GPS 上之即時停車資訊.....	7-27
圖 7.4-7	台北市停車資訊導引系統與 Google Map 的結合.....	7-27

表 目 錄

表 2.3-1	台 21 甲線道路幾何條件彙整表.....	2-11
表 2.3-2	客運系統乘車資訊彙整.....	2-11
表 2.3-3	日月潭步道資訊彙整.....	2-13
表 3.1-1	路段交通量調查表範本.....	3-3
表 3.2-1	停車需供等級劃分一覽表.....	3-8
表 3.2-2	道路交通安全規則認定之違規停車行為.....	3-8
表 3.2-3	停車供給分類.....	3-10
表 3.2-4	無格位停車格位估算原則.....	3-13
表 4.1-1	平日路段尖峰小時交通量分析.....	4-2
表 4.1-2	平日路段各時段交通量統計表.....	4-3
表 4.2-1	假日路段尖峰小時交通量分析.....	4-5
表 4.2-2	假日路段各時段交通量統計表.....	4-6
表 4.3-1	台 21 甲線伊達邵路段交通量彙整表.....	4-7
表 4.3-2	平假日路段車種組成分析表.....	4-8
表 4.3-3	車流方向性彙整表.....	4-9
表 5.1-1	計畫現況之路外停車供給檢核表.....	5-1
表 5.1-2	路外停車供給彙整表.....	5-1
表 5.1-3	計畫現況之路邊停車供給檢核表.....	5-3
表 5.1-4	伊達邵現況路邊停車供給分析表.....	5-4
表 5.1-5	路邊停車供給彙整表.....	5-7
表 5.1-6	停車供給彙整表.....	5-7
表 5.2-1	平日小型車停車需供彙整表.....	5-8
表 5.2-2	平日大型車停車需供彙整表.....	5-9
表 5.2-3	平日機車停車需供彙整表.....	5-10
表 5.2-4	平日自行車停車需供彙整表.....	5-11
表 5.2-5	平日伊達邵全區各車種停車需供彙整表.....	5-12
表 5.3-1	假日小型車停車需供彙整表.....	5-13
表 5.3-2	假日大型車停車需供彙整表.....	5-14
表 5.3-3	假日機車停車需供彙整表.....	5-15
表 5.3-4	假日自行車停車需供彙整表.....	5-16
表 5.3-5	假日伊達邵全區各車種停車需供彙整表.....	5-17
表 5.4-1	小型車停車需供彙整.....	5-18
表 5.4-2	大型車停車需供彙整.....	5-18
表 5.4-3	機車停車需供彙整.....	5-18

表 5.4-4	自行車停車需供彙整	5-19
表 5.4-5	不含專用路外停車空間之假日下午尖峰停車需供分析	5-19
表 5.4-6	哲園四期用地開發後之停車需供分析	5-21
表 6.2-1	考慮私有或專用停車場因子校正後停車需供變化	6-2
表 6.2-2	考量周邊重大開發後停車需供變化	6-4
表 6.2-3	因應私有專用停車與重大開發下之停車需供變化	6-5
表 6.2-4	目標年伊達邵停車需求差額	6-7
表 7.1-1	伊達邵停五綠二用地停車場方案比較	7-5
表 7.3-1	本計畫建議方案工程內容與成本彙整表	7-16
表 7.3-2	臺北市公有路外停車場工程造價彙整表	7-17
表 7.3-3	新北市公有路外停車場工程造價彙整表	7-17
表 7.3-4	高雄市公有路外停車場工程造價彙整表	7-18
表 7.3-5	國內停車場促參案例之民間參與方式統整表	7-19
表 7.3-6	本計畫建議方案可能經營方式	7-22

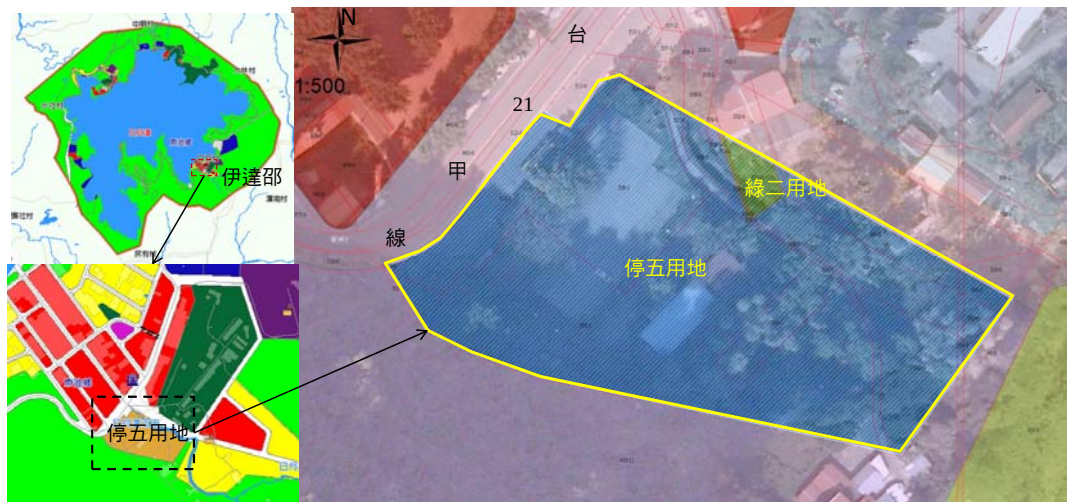
第一章 計畫概述

1.1 計畫緣起與目的

本計畫所在位置為日月潭伊達邵地區，以省道台 21 甲線為聯外道路。伊達邵地區為日月潭國家風景區重要聚落，遊客如織，目前日月潭特定區計畫在伊達邵地區規劃有兩處停車空間，本次計畫所載的停五與綠二用地為日管處所管有，擬開闢成停車空間，原係朝平面化方案規劃設計，經地方人士反映及考量觀光發展需要，立體化亦為可能之方案，日管處為瞭解立體化後之效益，爰辦理本案以供施政參考。

1.2 計畫範圍

本計畫範圍以日月潭特定區計畫之停五及綠二用地為規劃核心，面積合計約 0.9378 公頃，如圖 1.2-1 所示，位於日月潭特定區都市計畫日月村(伊達邵)地區、台 21 甲線上。而研究範圍則以伊達邵社區作為本案評估停車供需之範圍。



資料來源：本計畫繪製。

圖 1.2-1 計畫範圍示意圖

1.3 工作項目與流程

1.3.1 委託工作內容摘述

依據本案合約書，委託工作內容包括下述幾項：

- 1.伊達邵地區停車供需分析及推估：包含現地交通流量調查分析、現有停車空間調查等事宜。
- 2.現有平面化方案分析。
- 3.立體化方案建議及評估：包含立體化量體、投資成本預估、開發時程及周邊交通動線等。

1.3.2 工作流程繪製

本計畫工作流程如圖 1.3-1 所示，簡要區分為兩個階段，其中初步報告階段主要以資料收集、現況分析及各類型調查執行為主，其中包括：交通系統調查分析、停車供給調查分析、停車需求與特性調查分析、遊憩型態與土地利用分析等，以期在計畫開始階段充分掌握整體計畫的實質樣貌。

而在成果報告階段，則將進行本計畫之核心工作，其中主要包含：衍生旅次分析、停車供需分析與預測、現有平面化方案之檢討，倘經檢討後確有需供比不足的現象，則進行立體化方案之研擬，其中包含建築規劃、經費估算與經營管理方式的評估等，在完成後並將進行立體化方案之效益評估，以確認是否應進行立體化之作業，而無論是否採行立體化方案，本計畫都將針對停車場之相關交通措施與配套作法進行建議與分析。

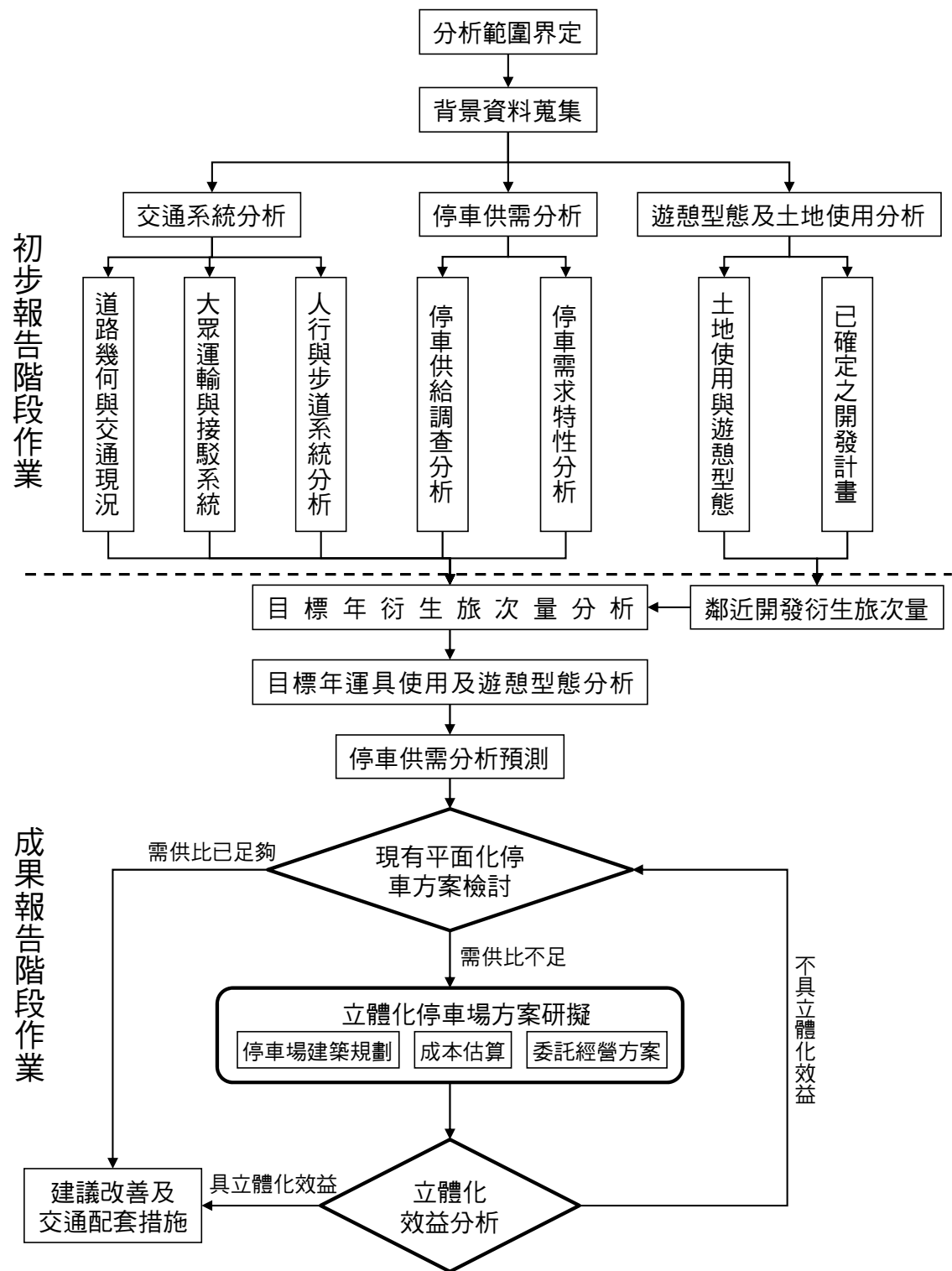


圖 1.3-1 工作流程示意圖

第二章 日月潭伊達邵現況與發展分析

2.1 遊憩型態及土地使用分析

日月潭國家風景區現階段經管範圍分為四大系統，本計畫所在用地位於伊達邵地區，屬於環潭遊憩系統，由於目前正辦理經管範圍擴大審議而尚未正式公告實施，因此以下就原經管範圍說明相關遊憩特性。

2.1.1 遊憩發展願景

日月潭國家風景區管理處為配合國土計畫、行政院挑戰 2008：國家發展重點計畫—日月潭旅遊線等政策性計畫，期望以整體而前瞻性之具體措施提升日月潭遊憩水準，並作為日後施政之重要依循，因此研擬「日月潭風景特定區觀光整體發展計畫(草案)」，該整體發展計畫於民國 91 年提出後因應日月潭及相關觀光發展，持續調整修正，目前「日月潭風景特定區觀光整體發展計畫(草案)」所修訂之發展願景包括：

- 1.計畫目標年設定為民國 101 年，且年遊客量達到 250 萬人次，停留天數為三天二夜以上。
- 2.發展目標：包括提升日月潭成為國際級度假遊憩區、經營日月潭成為中部觀光軸心以帶動地方發展，以及達到日月潭資源永續經營之願景。

2.1.2 觀光遊憩活動

日月潭國家風景區分為四大遊憩系統，每一遊憩系統各有其特色，包括水里溪、中明、環潭及頭社遊憩系統，本計畫範圍屬於環潭遊憩系統，遊憩活動方式除自行開車遊覽景點外尚有健行步道、自行車環湖、遊艇之旅等，觀光遊憩主題有宗教廟宇、生態之旅及人文史蹟等三項。

1. 觀光遊憩主題

(1) 宗教廟宇

日月潭因其獨特的地理風光而被視為靈氣匯聚之處，因此各色宗教建築在周邊建立，而為觀光遊憩的主題之一，其中包括有孔明廟、文武廟、正新書院、慈恩塔、拉魯島、耶穌堂等。

(2) 生態之旅

依山傍水的地理環境，自然孕育日月潭豐富的動植物生態系統，自然生態的觀察與體驗亦是日月潭地區觀光主題之一。

(3) 人文史蹟

車埕為鐵路集集支線終點，民國初年興建木業加工廠而興盛一時，後由於政府禁伐政策而停工，目前仍保有當時遺跡供遊客參觀；日月潭地區有多項建設由蔣介石所設立，包括環湖公路、梅荷園、蔣公紀念園區、涵碧樓招待所等，富有懷舊人文風情，因此成為日月潭地區觀光主題之一。

2. 觀光遊憩活動方式

(1) 健行步道

日月潭畔依其地形規劃有 14 條健行步道，命名為「明潭十俊」及「明潭四秀」，步道長度在 150 公尺至 10 公里不等，約 30 分鐘至 2 個小時左右可走完。健行步道之規劃主要以賞景及體驗日月潭特色為主要訴求，並各自有其特色主題，串連各重要觀光景點。

(2) 自行車環湖

日月潭地區規劃有環潭自行車道、月潭自行車道及頭社自行車道等多條自行車路線，結合健康與休閒，並配合樂活風潮，日漸成為日月潭地區重要遊憩活動。

(3) 遊艇之旅

日月潭周邊規劃有四座碼頭，分別為水社、朝霧、伊達邵及玄光寺碼頭，環湖遊艇由遊艇業者組成遊艇公會，按規定收費，並有公開的收費標示，主管機關為南投縣政府。遊程規劃多由水社碼頭或朝霧碼頭出發，航行停留拉魯島、玄光寺及伊達邵碼頭再回到水社碼頭或朝霧碼頭，遊程約 2 小時。

日月潭目前遊憩據點集中於水社、伊達邵等區域(如圖 2.1-1 所示)，而民國 99 年落成啟用之日管處暨向山遊客中心，為日月潭南端帶來新的遊憩與建築感受。

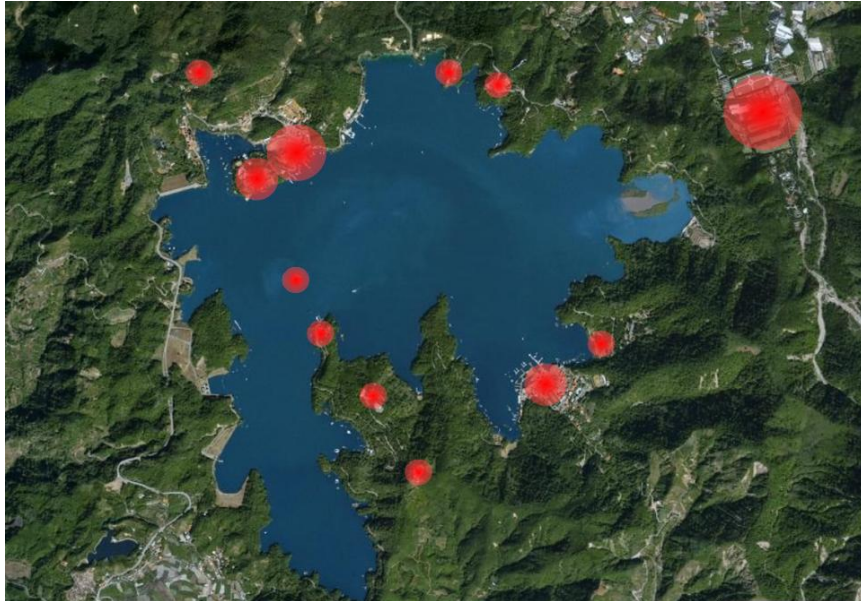


圖 2.1-1 日月潭重要觀光據點示意圖

3. 重要節慶活動

日月潭國家風景區每年舉辦各項慶典活動，吸引國內外各地遊客前往參與，其中最盛大而廣為熟知的活動為每年 3~4 月間的櫻花季、4~5 月間的賞螢季、8 月的萬人橫渡日月潭活動、9 月邵族豐年祭及 9~10 月間的日月潭嘉年華。

(1)櫻花季

日月潭環湖種植有數百棵山櫻花，而同屬日月潭國家風景區範圍內的九族文化村亦種植有 2,000 多棵重瓣緋寒櫻，每年 2~3 月間櫻花盛放，美不勝收，是全台灣最美麗、櫻花密度最集中的賞櫻聖地。因此，自民國 90 年起，每年 2 月舉辦盛大的「櫻花季」活動，邀請詩人、畫家、舞蹈家、音樂家，塑造出屬於日月潭九族櫻花祭的文化與創意，吸引各地遊客前往賞櫻，並更加奠定日月潭櫻花勝景的地位，櫻花季活動中尤以「夜櫻」活動最吸引遊客，九族文化村內的每一株櫻花皆點綴燈光，在夜間像是一道櫻花彩廊，浪漫而有詩意，是台灣最具規模的夜間賞櫻活動。

(2)單車逍遙遊及賞螢季

日月潭除擁有美麗而迷人的湖光山色外，並且孕育了極為豐富的生態資源，每年 4~6 月為螢火蟲成蟲求偶的季節，湖畔點點閃爍的螢火，妝點出浪漫夢幻情境，營造無限想像空間，規劃完善的自然生態步道，使遊客能更深入觀察認識自然生態，成為自然天成的生態教室，因此，日月潭國家風景區管理處於每年 4~6 月間規劃「山谷流螢賞宴」及生態導覽活動，期望遊客能更深入認識日月潭生態，在體驗與螢共舞樂趣的同時達到寓教於樂的效果。

(3)萬人橫渡日月潭

萬人橫渡日月潭運動是日月潭最具歷史與規模的活動，自民國 72 年起每年在中秋節前後舉辦，皆吸引國內外游泳愛好者參與，民國 91 年並正式列入世界游泳名人堂。活動方式是自朝霧碼頭游泳至伊達邵碼頭，全程大約 3,000 公尺，參與者可使用簡易安全救生器材，如浮板、浮筒、救生圈，不以競賽為目的，主要是請參與者以輕鬆慢游方式瀏覽日月潭湖光山色，感受日月潭清澈的水質。

(4)日月潭嘉年華

日月潭嘉年華自民國 89 年開始，於每年 9 月份舉辦，以水上花火節為主軸，策劃不同主題的活動，包括施放水上煙火、湖畔音樂會的藝人表演、樂團演奏、舞蹈比賽、電影欣賞等，各色活動與表演使日月潭更熱鬧繽紛，每年總吸引許多遊客前往，與「萬人橫渡日月潭」及「櫻花季」並列日月潭年度三大盛事。

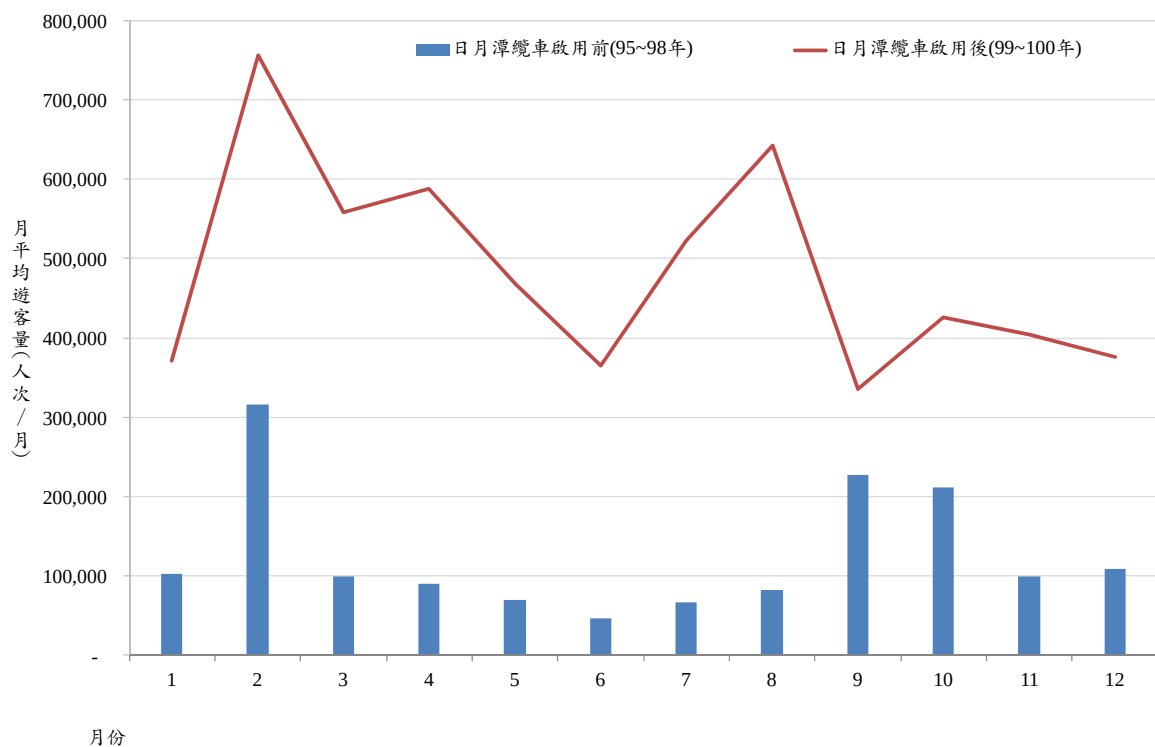
(5)邵族豐年祭

日月潭伊達邵地區為邵族聚落，原住民邵族文化是日月潭重要文化采風，每遇有重要慶典時，邵族人常會以杵擊打石鼓通知全族，因此，「湖上杵聲」就成為邵族的一大特色，每年農曆 8 月為邵族豐年祭，是邵族的歲時祭儀中最為盛大的慶典活動，如同漢人的農曆新年，豐年祭期間各式儀式、慶典展現真摯而有活力的原住民風情，涵蓋了倫理道德、生活、技能、宗教、信仰儀式及智慧等，在慶祝豐收的同時，感恩得到的恩典與幫助，其內涵深遠而溫馨，極富教育意義；此外，於農曆三

月期間亦有播種祭、七月有狩獵祭。

4. 觀光遊憩量統計

計畫範圍所在之伊達邵北側為日管處擔任主辦機關之日月潭纜車站，本計畫統計民國 95 年 1 月至民國 100 年 9 月止，日月潭纜車啟用前後之月平均遊客量趨勢如圖 2.1-2 所示，不只國內旅客到訪，也受到大陸遊客喜愛，環潭遊憩系統每月平均多增加 6.5~49.8 萬人次，目前已經通車營運滿一年，民國 100 年 1~9 月遊客量數合計已達 403.8 萬人次，已超過民國 98 年總遊客數 262.0 萬人次。



資料來源：交通部觀光局民國 95 年 1 月至民國 100 年 9 月遊客量統計、本計畫分析。

圖 2.1-2 日月潭風景區月平均遊客量趨勢圖

2.1.3 土地使用分析

伊達邵地區屬南投縣魚池鄉日月潭特定區都市計畫範圍，土地使用分區包括住宅區、商業區、觀光遊憩文化專用區、保護區、特別保護區、機關用地、學校用地、停車場用地、廣場兼停車場用地、兒童遊樂場用地等。本計畫基地屬下圖所示之停車場用地與綠地用地。

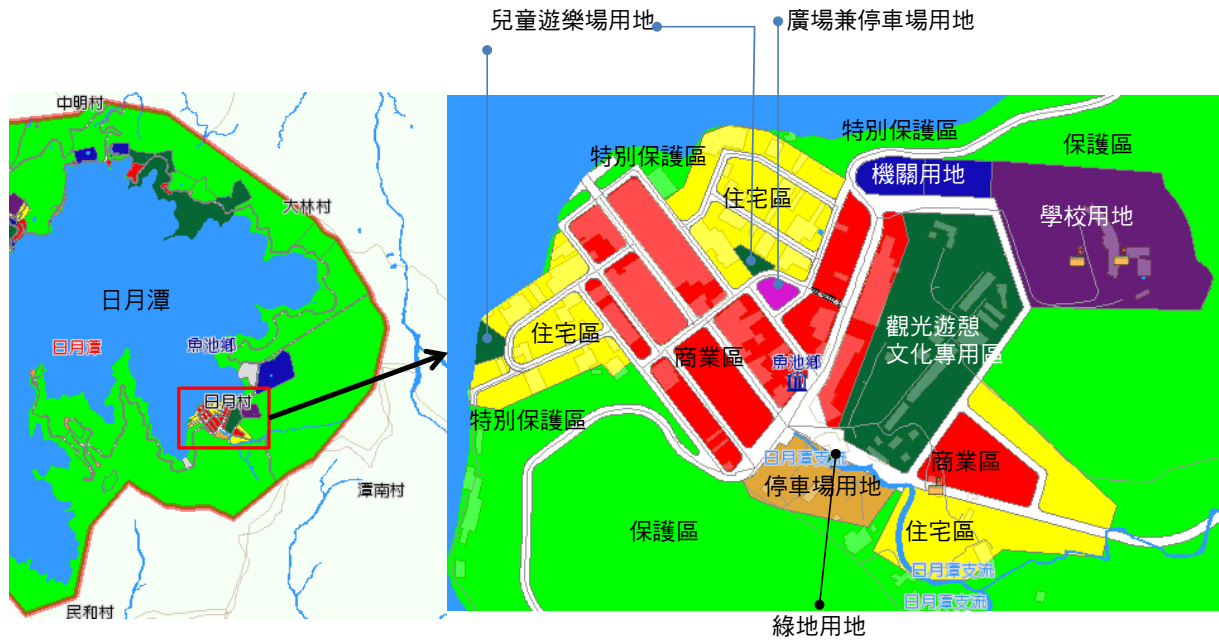


圖 2.1-3 伊達邵地區土地使用分區示意圖



圖 2.1-4 伊達邵地區土地使用現況圖

2.2 日月潭國家風景區重要發展計畫概述

1. 日月潭國家風景區觀光發展整體規劃(第一次檢討)

日月潭國家風景區管理處成立至今已達 10 年，相關整體規劃仍在廣續推動進行外，有鑑於高速鐵路、國道六號及日月潭九族纜車系統等重要交通建設相繼通車營運，後續尚有向山觀光旅館、車埕至向山纜車系統等重大建設計畫刻正推動。

原於民國 89 年劃設為國家風景區面積約為 9,000 公頃；民國 100 年 12 月 20 日經交通部公告實施擴大範圍，包括埔里、魚池、水里、集集及信義等五鄉鎮，面積約為 24,000 公頃。

配合經營管理範圍調整及日月潭長遠之發展，提供更完善的旅遊服務，日月潭國家風景區管理處目前正在進行觀光發展整體規劃(第一次檢討)，期以此建立未來整體性觀光遊憩發展之指導方針，期能為大水沙連地區注入多樣性遊憩活動，滿足國內外遊客需求，帶動區域發展等目標。

未來日月潭將朝向延續台灣中部觀光發展的樞紐軸心的目標，擴展多元文化與產業，以多樣且豐富的遊憩魅力及完善的旅遊服務，塑造台灣心臟—日月潭～波光雲彩・山中明珠--日月潭--寧靜湖-21 世紀人文湖泊渡假遊憩區～等目標持續邁進。

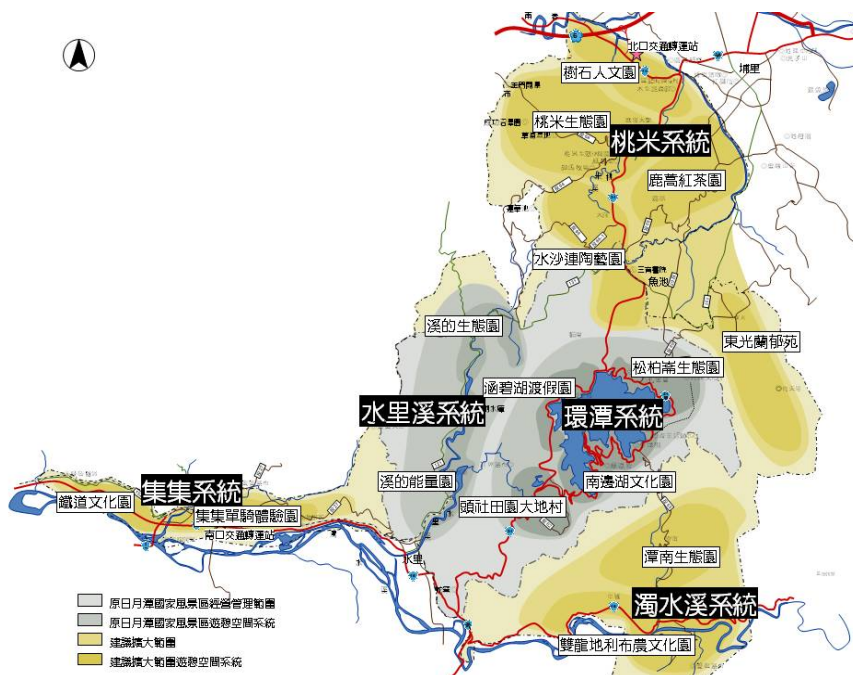


圖 2.2-1 日月潭國家風景區擴大範圍後遊憩系統構想圖

2. 日月潭向山觀光旅館 BOT 案

位於日月潭西側之向山地區，北側為日管處新址及向山遊客中心，採促參法 42 條政府規劃民間興建營運移轉且政府提供設施土地之觀光遊憩重大設施案，民國 98 年 1 月 6 日舉辦簽約典禮，仲成大飯店股份有限公司為民間投資人。該計畫開發內容依據民國 100 年 12 月 5 日公開之環境影響說明書所載予以摘述。

申請開發面積 2.7949 公頃，分別興建地下 2 層、地上 6 層之觀光旅館，建築物高度約為 21.6 公尺。區內規劃 315 間觀光旅館客房、商店、游泳池、宴會廳及室內遊樂設施，預定民國 101~102 年施工，民國 102 年底營運。

3. 車埕向山纜車計畫

日管處於民國 90 年委託辦理「民間參與日月潭纜車系統發展可行性評估及先期規劃」，主要規劃標的為日月潭東北及西南兩側共二條纜車系統，其中日月潭至九族文化村纜車路線已由日月潭纜車股份有限公司依據促參法相關規定參與投資興建與營運，並已於 98 年 12 月 28 日通車營運。而車埕向山線纜車在前期計畫中指出由於財務效益相關指標表現不佳，民間投資者意願不高。為達成日月潭整體發展目標，日管處於民國 97 年重啟車埕向山纜車計畫，進行前期計畫之檢討與修正規劃。車埕向山線纜車依目標年需求、考量容量折減等相關因素，未來將採用每小時單向容量在 1,200 人次之單線自動循環式纜車系統，初步規劃路線水平全長 4,717 公尺，動力系統設置於車埕站。規劃以 BOT 方式辦理，目前車埕向山纜車案已分別進行車埕端大彎用地開發計畫與向山端都市計畫變更作業中。

3. 相關交通建設計畫

計畫範圍周邊相關交通建設計畫包括於經交通部核定國道 3 號增設南投交流道計畫，以及國道 3 號增設竹山交流道案，主要功用是提升路網服務功能，並帶動區域整體發展，讓南投縣之南投市市民可更便捷使用國道、竹山可增加觀光遊憩等項。經分析對於前往日月潭地區之遊客，在動線考量上，日月潭以北車流將會於國道 3 號霧峰系統交流道轉國道 6 號，或於國道 3 號草屯交流道

轉接省道台 14 線，由日月潭北側進入；而日月潭以南車流則會利用國道 3 號名間交流道轉接台 16 線、台 21 線，或竹山交流道轉接台 3 丙線、台 16 線、台 21 線，進入日月潭。因此初步研判國道 3 號南投市及竹山鎮路段增設交流道計畫，對於日後前往日月潭之行車動線分派並無顯著改變。

4. 伊達邵地區周邊重大開發計畫

(1) 儷山林哲園大館開發計畫

該基地原為伊達邵臨時停車場所在用地，為日月潭特定區都市計畫之商業區用地，目前由私人(力麒建設公司)購入，未來將計畫興建高級度假旅館，初步將其納入集團子公司儷山林休閒開發股份有限公司所經營之哲園飯店體系(儷山林哲園目前於伊達邵地區已有一、二館刻正營運中，三館正在興建中即將完工，本基地將納為第四期用地)，目前本用地仍維持平面臨時收費停車使用，都市設計審議書圖業於民國 100 年 12 月 10 日提送南投縣政府都市設計審議，期程部分預計於 101 年 7 月動工，工期約 3 年左右，房間數在 260~300 間。



圖 2.2-2 伊達邵地區相關重大開發計畫示意圖

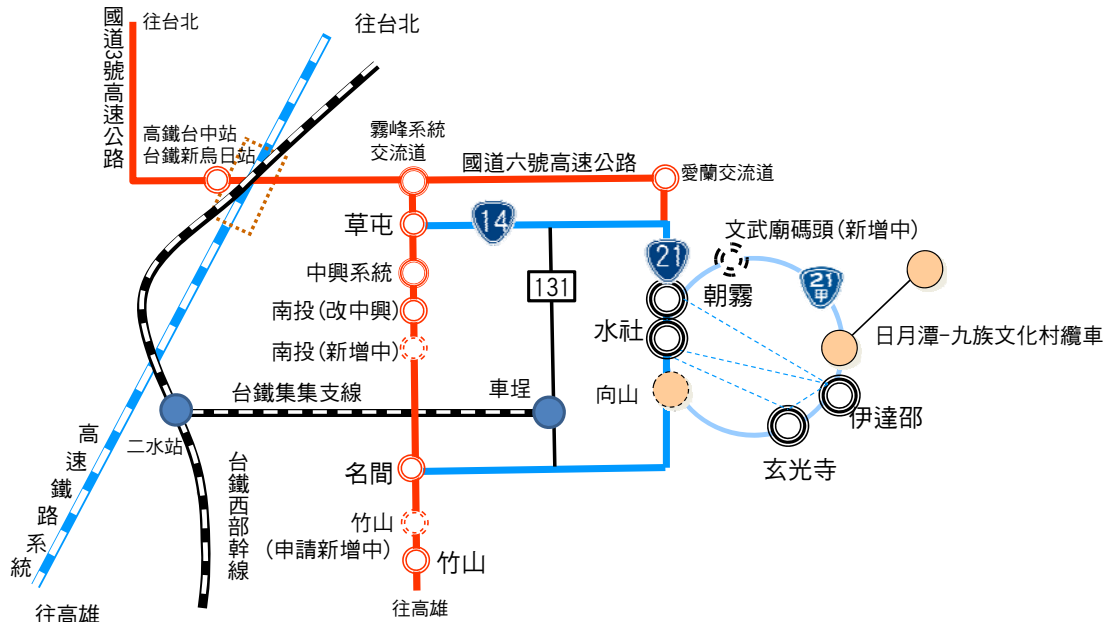
2.3 交通系統現況分析

2.3.1 道路幾何與交通現況分析

伊達邵地區位於日月潭國家風景區環潭遊憩系統，北中南遊客到訪便利，遊客可利用公路及軌道系統到訪，路線如圖 2.3-1 所示。

基地位於日月潭國家風景區台 21 甲線上，遊客主要到訪基地動線在北側可以透過國 6、台 14 線等銜接台 21 線至九龍口路段轉台 21 甲線；若從基地南側到訪，則可以經國 3 轉台 16 線銜接台 21 線至頭社派出所處轉台 21 甲線。

依據行車方向性關係，台灣中部以北的遊客主要係選擇由日月潭北側進入日月潭國家風景區，而中部以南主要係選擇由西南側進入日月潭國家風景區，且國 6 通車後，轉移部分從國 3 草屯交流道接台 14 線進入日月潭之交通量，且減少穿越性交通進入埔里市區，因此北部及中部遊客到離日月潭國家風景區時間可大幅縮短約 20~30 分鐘。



備註：國道 3 號高速公路將新增一處交流道，命名為南投交流道，北側改名為中興交流道。

圖 2.3-1 到訪伊達邵車輛動線示意圖

台 21 甲線並非全段路型條件一致，表 2.3-1 為交通部公路總局有關台 21 甲線道路幾何條件資料，所示路段係位於原日月潭收費站約 0K+088 里程處。

表 2.3-1 台 21 甲線道路幾何條件彙整表

起迄地名	地形	里程 (公里)	路面寬度 (公尺)	方向 (往)	車道佈設		
					快車道寬度 (公尺)	機慢車道寬 度(公尺)	路肩寬度 (公尺)
日月潭~ 頭社	丘陵區	20.8	9.2	北	4.3	0	0.2
				南	4.3	0	0.2

資料來源：交通部公路總局。

2.3.2 大眾運輸與接駁系統分析

目前日月潭國家風景範圍內有南投、豐榮、國光、仁友等四家客運公司提供運輸服務，本計畫依據其營運路線別概分為日月潭聯外與區內(日月潭國家風景區管理處經管範圍)兩種，各客運路線資訊彙整如表 2.3-2 所示，從表中可看出南投客運為日月潭主要聯外及區內運輸經營單位，可從高鐵台中站一路搭乘臺灣好行日月潭線前往，在水社遊客中心轉搭環潭公車前往伊達邵。

表 2.3-2 客運系統乘車資訊彙整

路線	客運公司	單向班次數/每日	班距	行車時間	單程票價(元)
台北西站-埔里-日月潭	國光客運	(往)平日 5 班/假日 6 班 (返)平日 6 班/假日 7 班	1~2 小時	4 小時 00 分	460
臺灣好行-日月潭線 台鐵千城站-高鐵台中站-埔里-日月潭(經國道 6 號)	南投客運	(往)平日 22 班/假日 26 班 (返)平日 22 班/假日 25 班	1 小時	台中至日月潭 110 分 高鐵台中站至日月潭 90 分	217(優惠 180)
臺灣好行-日月潭線 台鐵千城站-高鐵台中站-日月潭(經國道 6 號)	南投客運	平日 9 班/假日 11 班	1 小時	90 分鐘	217(優惠 180)
台鐵台中車站-魚池-日月潭	仁友客運	平日 4 班/假日 6 班	(平日)2~3 時 (假日)1~2 時	80~100 分鐘	165
台鐵台中車站-高鐵台中站-埔里(經省道台	南投客運	(往)17 班/(返)14 班	30~60 分鐘	120 分鐘	150

路線	客運公司	單向班次數/每日	班距	行車時間	單程票價(元)
14 線)					
埔里-日月潭	豐榮客運	每日 12 班	1 時	25 分	54
水里-日月潭		每日 13 班	1 時	25 分	49
日月潭-纜車站-德化社-玄奘寺-玄光寺(環潭公車)	南投客運	平日 19 班/假日 30 班	(平日)30~60 分 (假日)15~30 分	30 分 (水社至伊達邵 15 分鐘)	80 元 (一日券)

資料來源：國光、南投、仁友及豐榮客運公司，民國 100 年 9 月。

2.3.3 人行與步道系統分析

日月潭周邊目前已規劃有 14 條步道，包括明潭十俊及明潭四秀步道，各步道長度約 150 公尺到 15 公里不等，步行時間約 30 分鐘到 7 個小時，並依據地方特色發展不同遊憩主題，包括沿著水岸緩緩漫步、沿著山邊緩緩行進，各步道皆有不同特色，甚至步道與自行車道結合。計畫範圍伊達邵地區鄰近之步道為伊達邵親水步道、水社大山步道。



圖 2.3-2 步道路線導覽示意圖

表 2.3-3 日月潭步道資訊彙整

名稱	遊憩主題	里程(公里)	特性	時間(分鐘)	步道路況
涵碧步道	人文史蹟	1.5	環狀	50	石板
水社親水步道	水岸生態	1.5	單程	60	無障礙斜坡道
貓囑山步道	自然生態、紅茶	4.6	環狀	150	土徑、柏油路
內湖山步道	自然生態	1.5	環狀	90	石板、土徑、柏油路
年梯步道	宗教廟宇	0.2	單程	30	石板階梯
松柏崙步道	自然生態	0.6	單程	50	水泥、木棧道
大竹湖步道	自然生態	0.1	單程	15	水泥、木棧道
水蛙頭步道	自然生態	0.5	單程	60	木棧道
伊達邵親水步道	人文史蹟	0.5	單程	40	石板、木棧道
水社大山步道	自然生態	2.2	單程	120	石板、土徑、枕木
土亭仔步道	自然生態	0.6	單程	50	木棧道
青龍山步道	宗教廟宇	2.2	單程	120	石板
月潭步道	水岸生態	7.5	單程	210	水泥、木棧道
後尖山步道	自然生態	6.5	環狀	240	土徑、枕木

資料來源：日月潭國家風景區管理處網站；本計畫整理。

2.3.4 自行車道系統

日月潭環潭公路旁林木茂盛、綠蔭夾道，適合慢遊旅程，以自行車作為交通工具，代步遊走其間，並配合各個遊憩景點作為一日遊，最為恰當，除了享受芬多精，還可欣賞湖光山色。環潭一周的自行車路線，詳圖 2.3-3，原則上從哪裡出發皆可以，從伊達邵經玄奘寺到頂社的路段屬於山區道路，奮力攀上這段山路後，剩下就是風光明媚的湖邊景觀道路。

除了沿著環潭公路迎風騎乘自行車外，目前日月潭國家風景區管理處在部分路段已設有自行車專用車道，包括大竹湖自行車步道、水蛙頭自行車步道、月潭自行車步道及頭社自行車步道，可供自行車與行人通行使用。

除了自備車輛外，日月潭周邊亦有業者提供自行車租借服務，如水社遊客中心一樓、日月潭青年活動中心。



圖 2.3-3 自行車道路線導覽示意圖

2.4 伊達邵觀光整體發展趨勢

目前伊達邵整體觀光發展係以商業觀光範圍及邵族文化領域，作為空間發展上之二大系統主軸，並以此二大發展主軸並聯繫其他遊憩據點，近期再加上了纜車系統後，與遠端的九族文化村又形成一遊憩行程的串連。

伊達邵地區不僅是具備觀光遊憩之邵族文化特色，亦為遊潭船舶上下客碼頭，北側步行 9 分鐘可以連通日月潭至九族文化村空中纜車系統，屬於環潭公路重要交通據點，集水路、陸路及空中遊憩重要地位。

因此，未來的伊達邵整體遊憩型態，除了原有的伊達邵社區(日月村地區)的休閒渡假地區，作為商業觀光活動發展範圍外，並應結合周圍遊憩資源據點，共同架構大伊達邵地區之觀光遊憩系統；而邵族文化領域則以邵族部落舊址及舊部落活動範圍，作為邵族文化部落發展區。因此，未來停車需求分析及交通配套措施不僅應考慮現有的伊達邵商圈，而應將商業觀光範圍、邵族文化領域、纜車銜接景點及周邊各遊憩資源據點的遊憩需求充分掌握，以使其充分滿足未來的遊憩活動及功能。



圖 2.4-1 伊達邵觀光發展趨勢及遊憩交通動線

第三章 調查作業內容說明

3.1 路段交通量調查內容說明

3.1.1 名詞定義

配合停車調查作業，本計畫路段交通量調查相關名詞說明如下：

1. 大型車：指載乘人客或裝載貨物之六輪以上之車輛，包括大客車、大貨車等車輛。
2. 小型車：以車輛停放線尺寸為寬(2~2.5 公尺)×長(5~6 公尺)之車輛，包含 550cc 以上大型重機。
3. 機車：係指適用於「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 190 條車輛停放線尺寸為寬(1~1.5 公尺)×長(2~2.5 公尺)之車輛，包含 250cc~550cc 大型重機。
4. 自行車：依「道路交通安全規則」第 6 條第一款自行車之定義，包括以人力為主之腳踏自行車、以人力為主，電力為輔之電動輔助自行車，以及以電力為主之電動自行車。

3.1.2 路段交通量調查點

以本計畫基地所在之台 21 甲線與伊達邵停車場所在路段進行道路交通量調查作業。



圖 3.1-1 路段交通量調查位置示意圖

3.1.3 路段交通量調查內容

1. 調查時間

因應調查範圍屬於觀光遊憩地區，調查時間分為假日與平日兩類，假日以週休二日之週六與週日稱之，儘量避開日月潭特殊活動時間，如花火節，平日調查時間則為每週不包括例假日時間。在調查時段部分，對應民國 97 年交通部公路總局交通量調查顯示交通尖峰小時，民國 97 年與 98 年台 21 甲線調查尖峰小時為下午 14:00~15:00。

此外，伊達邵距離日月潭纜車站不到 1 公里，兩者間有步道可相通，日月潭纜車站現階段平日上午尖峰時間為 10:00~11:00、下午尖峰為 13:00~14:00。假日上午尖峰時間為 10:00~11:00、下午尖峰為 13:00~14:00。

因此本計畫對於假日路段交通量調查時段選定在上午 10:00~12:00、下午 14:00~17:00；平日路段交通量調查時段選定在上午 10:00~12:00、下午 14:00~16:00。

2. 調查方法

進行路段交通量調查前由調查人員前往各調查地點實地瞭解，並繪製現況簡圖。

調查執行方法於調查地點以攝影及計數器統計經過調查站之各車種車輛數，車種區分為大型車、小型車、機車、自行車等 4 種，採每 15 分鐘記錄一次。如表 3.1-1 所示。

3. 調查資料整理

依據交通部公路總局公路統計資料，台 21 甲線屬丘陵區地形，以交通部交通工程手冊所列之各車種當量轉換權數，轉換為小客車單位交通量(PCU)，直行大型車小客車當量為 3.0、小型車為 1.0、機車與自行車為 0.5；再將連續 15 分鐘小客車單位交通量累加得各路段連續 1 小時之小客車單位交通量，進而求得尖峰小時交通量。

4. 服務水準判定

依據交通部運輸研究所公路容量手冊，本路段屬於郊區雙車道公路。

表 3.1-1 路段交通量調查表範本

路段交通量調查表

站號：_____
站名：_____
方向：_____

日期：_____
天候：_____
調查員：_____

簡圖

時間	大型車	小型車	機車	自行車



圖 3.1-2 路段交通量調查攝影位置

3.2 停車調查作業內容說明

3.2.1 名詞定義

本計畫相關名詞定義說明如下：

1. 調查車種定義

(1)大型車：指載乘人客或裝載貨物之六輪以上之車輛，包括大客車、大貨車等車輛。

(2)小型車：「公路法」第 2 條、「道路交通安全規則」第 2 條及「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 190 條對於汽車予以定義。「公路法」及「道路交通安全規則」所定義之汽車「指在車輛道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛(包括腳踏車)」，包含各種車種；考慮車種區隔，本計畫採用「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 190 條之定義，以車輛停放線尺寸為寬(2~2.5 公尺)×長(5~6 公尺)之車輛，包含 550cc 以上大型重機，用以區別法律定義的「汽車」一詞。

與前述路段交通量調查所稱之小型車屬於同一類，簡單來說，不屬於大型車、機車、自行車者屬於小型車類別。

(3)機車：係指適用於「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 190 條車輛停放線尺寸為寬(1~1.5 公尺)×長(2~2.5 公尺)之車輛，包含 250cc~550cc 大型重機。

(4)自行車：依「道路交通安全規則」第 6 條第一款自行車之定義，包括以人力為主之腳踏自行車、以人力為主，電力為輔之電動輔助自行車，以及以電力為主之電動自行車。

(5)特殊車輛：係指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，或供專門人員使用之車輛，包括身心障礙車輛、警用車輛、卸貨專用車輛等。

(6)550cc 以上大型重機：係指汽缸總排氣量逾 550 立方公分之二輪機器腳踏車，附掛車牌顏色為紅色，本計畫依車輛停放之格位，歸類為汽車。

(7)250cc~550cc 大型重機：汽缸總排氣量逾 250 立方公分且在 550 立方公分以下之二輪機器腳踏車，附掛車牌顏色為黃色，本計

畫依車輛停車之格位，歸類為機車，並稱為「大型重機」以區分一般機車(汽缸總排氣量在 250 立方公分以下之二輪機器腳踏車)。

2. 停車空間相關名詞

- (1)路邊停車場：依「停車場法」第 2 條規定「以道路路面劃設公眾停放車輛之場所」。
- (2)路外停車場：依「停車場法」第 2 條規定「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」。
- (3)建築附設停車空間：依「停車場法」第 2 條規定「建築物依建築法令規定，應附設專供車輛停放之空間」。

3. 停車供給相關名詞

- (3)大型車停車供給：係指開放公共使用專供大型車停車空間，包含路邊停車空間劃設有大型車停車格位者、路外停車場。
- (2)小型車停車供給：係指開放公共使用專供小型車停車空間，包括路邊停車空間、路外停車場，以及建築物附設停車空間。
- (3)機車停車供給：係指開放公共使用專供機車停車空間，包括路邊停車空間、人行道停車空間、路外停車場，以及建築物附設停車空間。
- (4)自行車停車供給：係指開放公共使用專供自行車停車空間，包含路邊停車空間劃設有自行車停車格位者或擺設有自行車停車架、路外停車場，以及建築物附設停車空間。
- (5)特殊車輛(身心障礙、警用、卸貨專用)停車供給：係指開放公共使用專供特殊車輛(身心障礙、警用、卸貨專用)停車空間，包含路邊及路外停車空間劃設有身心障礙停車專用格位、警用停車專用格位、卸貨專用格位等。

4. 停車需求相關名詞

- (1)大型車停車需求：係指大型車實際停車數，包括停放在路邊、路外停車場的汽車停車數，及違規停車之大型車停車數，不含工區附近之工程車。
- (2)小型車停車需求：係指汽車實際停車數，包括停放在路邊、路

外停車場、建物附設停車空間的汽車停車數，及違規停車之汽車停車數。

(3)機車停車需求：係指機車實際停車數，包括停放在路邊、騎樓、人行道、路外停車場、建物附設停車空間的機車停車數及違規停車之機車停車數。

(4)自行車停車需求：係指自行車實際停車數，包括停放在路邊、騎樓、人行道、自行車停車架、路外停車場、建物附設停車空間的自行車停車數及違規停車之自行車停車數。

(5)特殊車輛(身心障礙、警用、卸貨專用)停車需求：係指特殊車種實際停車數，其定義依各特殊車輛種類，說明如下：

A.身心障礙：實際停放於「身心障礙」停車格位之「身心障礙」(貼有身心障礙貼紙)車輛數量。

B.警用：實際停放於「警用」停車格位之汽機車停車數量。因部分警用車型外型與一般私人車輛相同，難以判別「警用格位」之停車車輛是否為警用車，故停放在「警用格位」內之車輛，皆予以計算。

C.卸貨專用：實際停放於「卸貨專用」停車格位之停車車輛數。因卸貨車輛可為一般貨車、箱型車、私人汽車等，故停放在「卸貨格位」內之車輛皆予以計算。

5. 停車分析相關名詞

(1)停車需供比：係指停車需求數量除以停車供給數量，主要可分為汽車停車需供比與機車停車需供比兩類。

(2)停車尖峰小時：每日之最高小時停車量，主要可分為汽車停車尖峰小時與機車停車尖峰小時兩類。

(3)街廓：係指一已開闢道路上，與左右兩相鄰縱向已開闢道路或明顯地標之交角，所涵蓋之道路範圍。

(4)停車需供等級劃分：參考「99 年度臺北市汽機車停車供需調查」分為 A、B、C 三個等級，如表 3.2-1 所示。

表 3.2-1 停車需供等級劃分一覽表

停車供需等級	停車需供比(D/S)
A	$D/S < 1$
B	$1 \leq D/S < 1.25$
C	$1.25 \leq D/S$

3.2.2 違規停車認定

有關違規停車，依「道路交通安全規定(100 年 7 月 28 日修訂)」第 55、56 條定義禁止臨時停車與停車地點；而「道路交通管理處罰條例(100 年 5 月 18 日修訂)」第 111、112 條則對於違反禁止臨時停車與停車行為之處罰，法規內容摘錄如附錄四，並予以彙整如下表。

表 3.2-2 道路交通安全規則認定之違規停車行為

法規	道路交通安全規定(100 年 7 月 28 日修訂)
違反臨時停車地點規定	第 55 條第 1 項禁止臨時停車地點： 1.橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處。 2.交岔路口、公共汽車招呼站 10 公尺內、消防栓、消防車出入口 5 公尺內。 3.設有禁止臨時停車標誌、標線處所。 4.道路交通標誌前。 5.不得併排臨時停車。 第 131 條 慢車不得任意停放，應在規定地點或劃設之標線以內，順序排列。 在未設置自行車停車設施之處所，自行車得比照汽缸總排氣量未滿五百五十立方公分之機器腳踏車停放。
違反臨時停車與停車要求	第 55 條第 2 項 臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾六十公分，但大型車不得逾一公尺，在單行道左側臨時停車時，比照辦理。 第 112 條第 2 項 停車時應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾四十公分，在單行道左側停車時，比照辦理。

法規	道路交通安全規定(100 年 7 月 28 日修訂)
違反停車地點規定	第 112 條第 1 項禁止停車地點 1.禁止臨時停車處所。 2.彎道、陡坡、狹路、槽化線、交通島或道路修理地段。 3.機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出、入口及消防栓之前。 4.設有禁止停車標誌、標線之處所。 5.在設有殘障者專用停車標誌處所，非殘障用車不得停放。 6.汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業不得在道路上停放待售或承修之車輛。 7.路邊劃有停放車輛線之處所不得停車營業。 8.自用汽車不得於營業汽車招呼站停車。 9.顯有妨礙其他人、車通行處所，不得停車。 10.不得併排停車。 11.於坡道不得已停車時應切實注意防止車輛滑行。 12.汽車發生故障不能行駛，應即設法移置於無礙交通之處。該故障車輛在未移置前或移置後均應豎立車輛故障標誌。該標誌在行車時速 40 公里之路段，應豎立於車身後方 5 公尺至 30 公尺之路面上，在行車時速逾 40 公里之路段，應豎立於車身後方 30 公尺至 100 公尺之路面上，交通擁擠之路段，應懸掛於車身之後部。車前適當位置得視需要設置，車輛駛離現場時，應即拆除。 13.停於路邊之車輛，遇晝晦、風沙、雨雪、霧靄時，或在夜間無燈光設備或照明不清之道路，均應顯示停車燈光或反光標識。 14.在停車場內或路邊准停車處所停車時，應依規定停放，不得紊亂。 15.停車時間、位置、方式及車種，如公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關有特別規定時，應依其規定。

3.2.3 停車調查範圍

擬將調查區域北起台 21 甲線與往德化國小道路交叉口，南至本計畫基地南側往南第一個轉彎路段，調查路外停車場(伊達邵停車場)與台 21 甲線路邊停車狀況(伊達邵停車場往北及往南第一個轉彎處)，調查範圍如圖 3.2-1。



圖 3.2-1 停車調查區域示意圖

3.2.4 停車供給調查內容

1. 調查對象

有關小型車、機車停車供給分為「路外停車」與「路邊停車」，其汽機車供給分類簡要整理如表 3.2-3 所示，詳細的調查內容、時間，及方法，說明如下：

表 3.2-3 停車供給分類

車種	路外停車	路邊停車
小型車	1. 有對外開放之停車場 ● 公有路外停車場 ● 民營收費停車場 2. 未對外開放之停車場 ● 建物附設停車空間 ● 私人空地停車格位	1. 有格位停車：指路邊停車格位數 2. 無格位停車： ● 路寬≤ 6公尺：不估算停車供給 ● $6 \text{公尺} < \text{路寬} \leq 7 \text{公尺}$：單邊估算 ● 路寬$> 7$公尺：雙邊估算

車種	路外停車	路邊停車
機車	1. 有對外開放之停車場 ● 公有路外停車場 ● 民營收費停車場 2. 未對外開放之停車場 ● 建物附設停車空間 ● 私人空地停車格位	1. 有格位停車：指路邊、機車彎、人行道上之機車停車格位數。 2. 無格位停車： ● 路寬≤ 6公尺：不估算停車供給 ● $6 \text{公尺} < \text{路寬} \leq 7$公尺：單邊估算 ● 路寬$> 7$公尺：雙邊估算 3. 未實施機車退出騎樓、人行道之人行道： ● 人行道< 3.5公尺：不估算停車供給 ● $3.5 \text{公尺} \leq \text{人行道}$：單邊估算(路緣側)

備註：1.無格位之汽車供給推估方式係以每 6 公尺推估 1 停車位。

2.無格位之機車供給(包含路邊、人行道)推估方式係以 1 公尺推估 1 停車位。

3.無格位之自行車供給(人行道)推估方式係以 0.5 公尺推估 1 停車位。

資料來源：臺北市停車管理工程處。

2. 調查內容

(1)路外停車

- A.日管處管有之公有路外停車場(含委託民間經營者)：指由日月潭國家風景區管理處管有之路外停車空間。
- B.民營收費停車場：包含領有停車場營業登記證之路外停車場、法定空地營業停車場、對外開放停車之建物附設停車空間(如賣場、機關)等。
- C.建物附設停車空間：指管有之建築物附設停車空間，但須扣除領有停車場營業登記證者與對外開放停車之建物附設停車空間(如賣場、機關)部分。
- D.私人空地停車格位：指私人建地範圍內、非登記為建物附設停車空間之格位，若其停車空間沒有劃設格位，則以每 20 平方公尺換算成一格汽車停車格位。
- E.無登記證停車場：無領有停車場營業登記證之路外收費停車場、非法定空地營業停車場。

(2)路邊停車

- A.有劃設格位：指路邊劃設有汽、機車及自行車停車格位可供車輛停放者。其兩端各設 1 個自行車停放架，其格位計算以每 50 公分換算成 1 個自行車停車格位。
- B.無劃設格位：調查巷道寬度 6 公尺以上之路段長度，扣除不得停車路段(若扣除範圍重疊，以較長者計)，依「實際停放汽機車數量比率」及表 3.2-3 原則換算為小型車、機車格位。其中，不得停車路段有：
- a.繪有禁止停車標線(黃色標線)或禁止臨時停車標線(紅色標線)路段；
 - b.電線桿、電信箱、號誌桿、樹穴、街道傢俱前後各 5 公尺；
 - c.無劃設禁止臨時停車標線(紅色標線)之交叉路口，各端各 10 公尺；
 - d.公車臨停區，無設有公車臨停區之公車站牌前後各 10 公尺；
 - e.消防栓、消防車出入口前後各 5 公尺；
 - f.停車場出入口前後各 5 公尺等。
 - g.在機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出入口前後各 5 公尺。

無格位汽機車格位之換算原則為：

- a.路邊及巷道寬度介於 6~7 公尺(包含 7 公尺)間，以單邊計算，且以可提供較多供給一側計算之。
 - b.路邊及巷道寬度大於 7 公尺，則以雙邊計算。
 - c.每 6 公尺換算為 1 個汽車格位，每 1 公尺換算為 1 個機車格位。其中，換算長度不得大於實際路段長度，又汽車格位數計算有小數者，以無條件捨去，多出路段長度則分配為機車停車位。
- C.禁停黃線路段：依各路段開放停車時段，按「無劃設格位」

汽機車格位換算原則計入各時段停車供給。

D.彈性共用汽機車停車格位：依各格位開放共用停車時段，按該街廓之「實際停放汽機車數量比率」，以每 6 格機車格位換算為 1 個汽車格位之原則，換算汽機車格位。

表 3.2-4 無格位停車格位估算原則

巷道寬度	停車格位估算原則
巷道寬度 $\leq$ 6 公尺	不列入供給
6 公尺<巷道寬度 $\leq$ 7 公尺	估算單邊供給
巷道寬度 $>$ 7 公尺	估算雙邊供給

資料來源：台北市停車管理工程處。

E.人行道(無遮簷人行道視同人行道，騎樓不計入停車供給)：

a.已實施機車退出騎樓、人行道路段：依機慢車停放區劃設長度，以每 1 公尺 1 格機車停車位、每 0.5 公尺 1 格自行車位計算。

b.未實施機車退出騎樓、人行道路段：超過 3.5 公尺以上路段扣除設施帶指標、電箱或相關電器設施、公車站區及斜坡道等設施空間後之可停放長度，以每 1 公尺 1 格機車停車位、每 0.5 公尺 1 格自行車位計算。

F.機車彎：指人行道設置機車彎並劃設停車格位或機慢車停放區可供車輛停放者，機慢車停放區亦以每 1 公尺 1 格機車停車位計算。

G.卸貨格位：指路邊劃設有卸貨專用格位，供卸貨車輛使用之停車空間，若卸貨空間長度大於「交通工程手冊」(中華民國 93 年 1 月交通部頒布)中規範之卸貨停車空間(寬度 2.2 公尺、長度 8 公尺)，則依卸貨專用停車空間劃設長度，以每 8 公尺 1 卸貨專用停車位計算。

3. 調查方法

(1)調查前置作業：依地形圖及現況調查情形將各調查分區內街廓圖進行整編後，並將路外停車空間(公有、民營、已知空地)標

示在分區街廓編號圖上。

(2)調查員配備分區街廓編號圖(如圖 3.2-2 所示)、調查表格(詳見附錄一所示)、測距儀及計數器，以步行方式記錄分區內所有街廓之停車供給數量。

(3)調查過程中如發現分區圖中未編號之街廓及路外停車場，調查員需自行增繪製該街廓及路外停車場，並給予編號後再行調查。如發現該街廓或路外停車場已不存在，亦需於調查表中註明。



圖 3.2-2 路外停車供給調查分區街廓編號圖

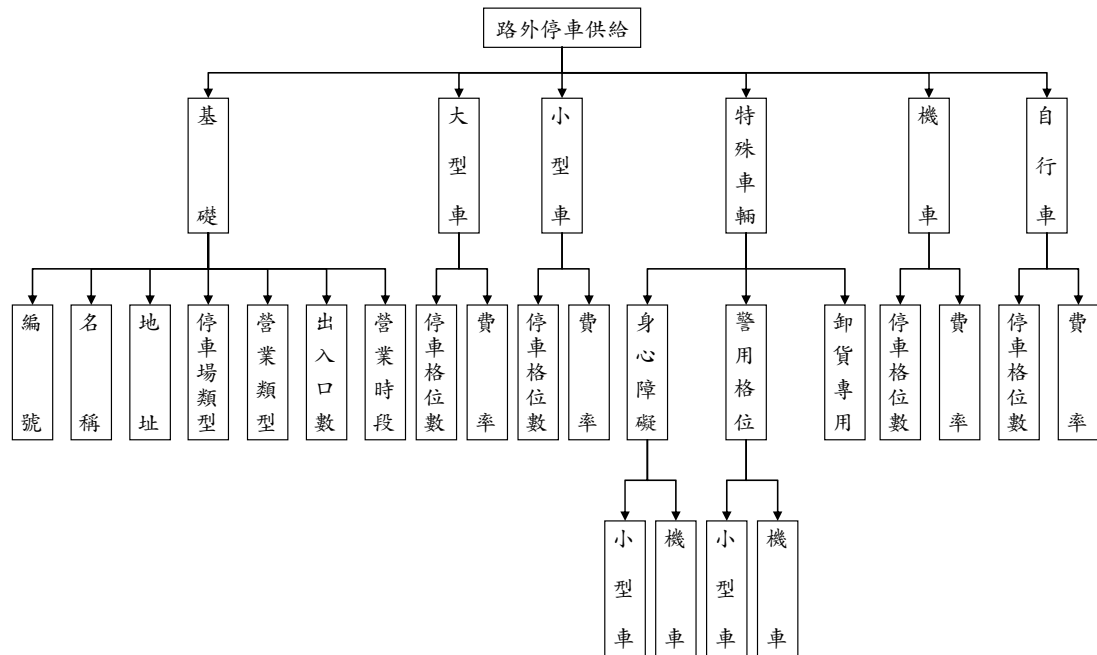


圖 3.2-3 路外停車供給調查項目

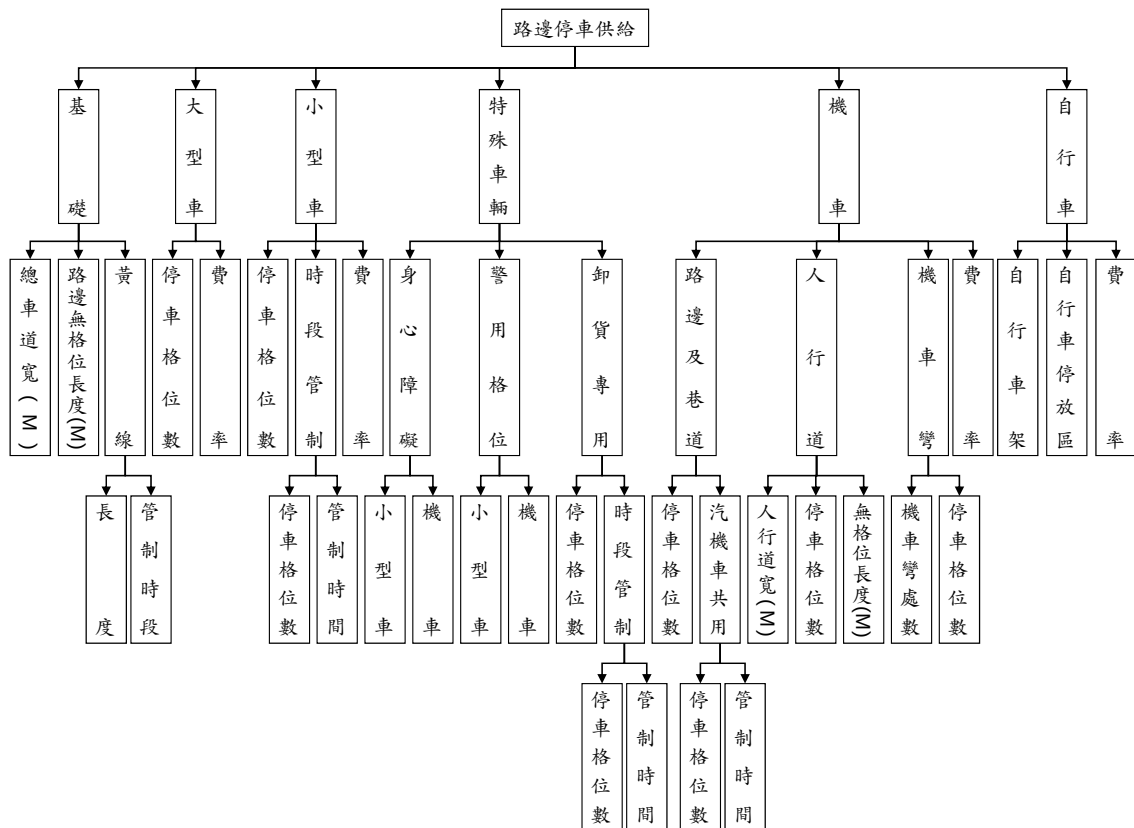


圖 3.2-4 路邊停車供給調查項目

3.2.5 實際停車數量調查內容

1. 調查對象

本計畫進行實際停車數量調查，調查對象為小型車(一般汽車、550cc 以上重型機車)、大型車(大客車、大貨車，不含工程車)、特殊車輛(停放於身心障礙者專用格位、警用車位之車輛及卸貨專用格位)及機慢車(含一般機車、250cc 以上重型機車及自行車)等，不包含動態停車車輛，如計程車、環湖巴士、定期公車等車輛。

2. 調查方法

調查範圍依據前節之停車供給調查分區街廓編號圖區分為三小區，以確保調查員在一小時內可完成一次調查，並視分區街廓數量及分區大小，配置足額調查員，以期在規定的調查時間內，每小時重複清查停放於該交通分區內之車輛數。

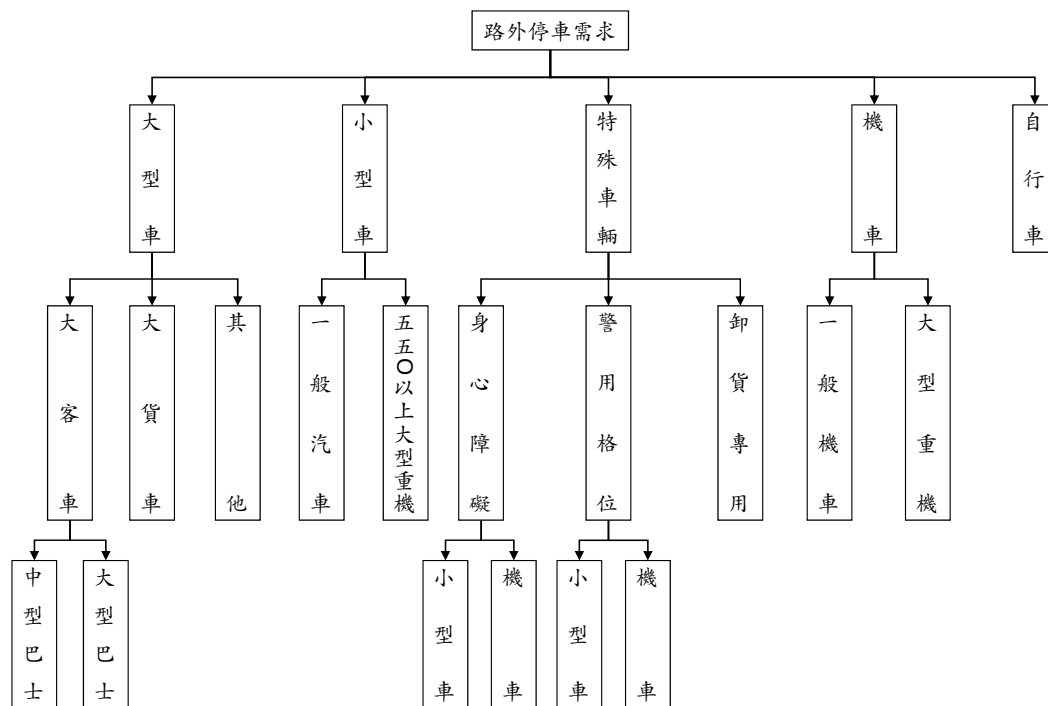


圖 3.2-5 路外實際停車數量調查項目

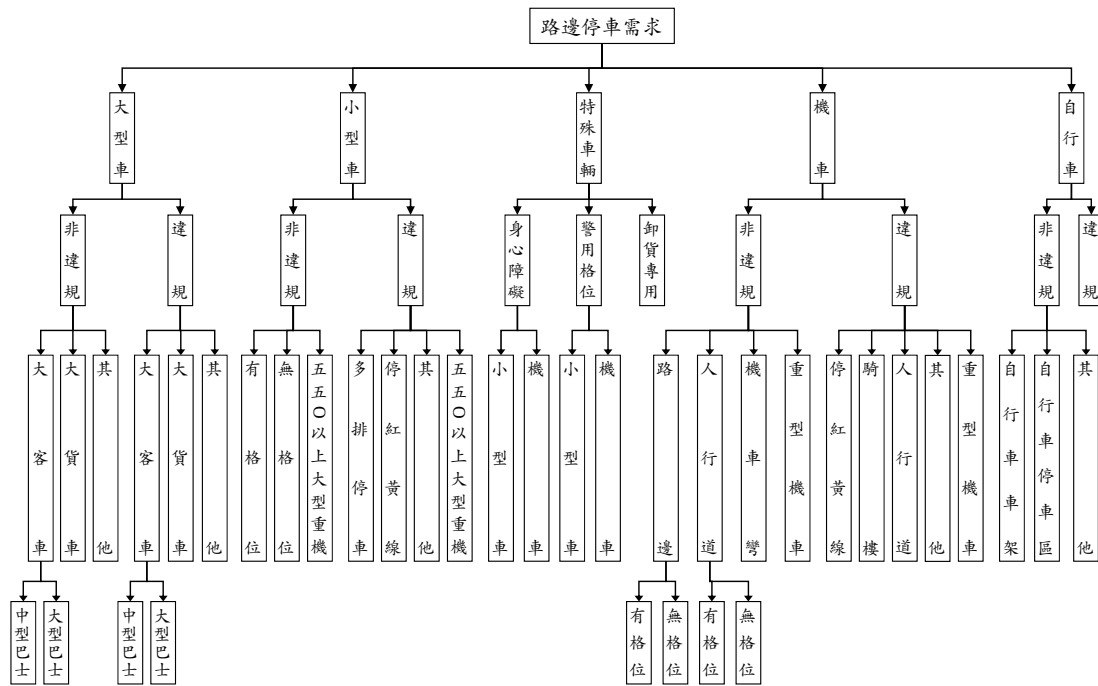


圖 3.2-6 路邊實際停車數量調查項目

第四章 路段交通量調查結果分析

4.1 平日路段交通量調查

本路段北起自台 21 甲線往德化國小轉彎處，南至本基地與投 63 線路口，全長約 324 公尺，距離前後據點(青年活動中心、玄光寺)超過 200 公尺。本計畫於此進行平日路段交通量調查，調查時間為民國 100 年 11 月 14 日(星期一)。路段尖峰小時交通量分析如表 4.1-1 所示，而路段交通量分時統計資料整理如表 4.1-2 所示。



資料來源：本計畫拍攝。

圖 4.1-1 台 21 甲線伊達邵路段道路平日現況

本計畫進一步分析平日尖峰交通量如表 4.1-1 所示，平日上午尖峰分別出現在上午 11:00~12:00，下午尖峰小時則出現在 14:45~15:45。本路段屬於郊區雙車道公路，道路服務水準依據交通部運輸研究所公路容量手冊分析分別為 B 級。

表 4.1-1 平日路段尖峰小時交通量分析

分析 時段	方向	道路 寬度 (m)	車道 數	尖峰小 時	尖峰小時交通量(輛數/時)					(PCU/ HR)	尖峰小時交通量			服 務 水 準
					大型 車	小型 車	機車	自行 車	合計		方向 係數	道路 容量	V/C	
上午 尖峰	往北	10.0	1	11:00~ 12:00	12	79	9	-	100	120	0.62	1,632	0.19	B
	往南		1		19	125	20	5	169	195				
下午 尖峰	往北		1	14:45~ 15:45	20	110	20	1	151	181	0.54	1,751	0.22	B
	往南		1		13	162	18	-	193	210				

資料來源：1.公路容量手冊，交通部運輸研究所，民國 90 年出版；2.本計畫分析。

表 4.1-2 平日路段各時段交通量統計表

站號：1		A 往南		B 往北	
站名：伊達邵停車場前路段		↓		↑	
日期：100/11/14(一)					
天候：晴					

方向 車種	B往北(往活動中心方向)										A往南(往玄光寺方向)										合計	方向比																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
	大型車			小型車			機車			自行車			大型車			小型車			機車				自行車			合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)			(比例)	(比例)	(比例)	車輛數	PCU/HR																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
時間																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							

資料來源：本計畫調查。

4.2 假日路段交通量調查

本路段北起自台 21 甲線往德化國小轉彎處，南至本基地與投 63 線路口，全長約 324 公尺，距離前後據點(青年活動中心、玄光寺)超過 200 公尺。本計畫於此進行假日路段交通量調查，調查時間為民國 100 年 10 月 30 日(星期日)。路段尖峰小時交通量分析如表 4.2-1 所示，而路段交通量分時統計資料整理如表 4.2-2 所示。



資料來源：本計畫拍攝。

圖 4.2-1 台 21 甲線伊達邵路段道路假日現況

本計畫進一步分析尖峰交通量如表 4.2-1 所示，假日上午尖峰分別出現在上午 11:00~12:00，下午尖峰小時則出現在 14:45~15:45。本路段屬於郊區雙車道公路，道路服務水準依據交通部運輸研究所公路容量手冊分析分別為 B~C 級。

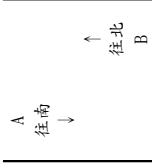
表 4.2-1 假日路段尖峰小時交通量分析

分析 時段	方向	道路 寬度 (m)	車道 數	尖峰小 時	尖峰小時交通量(輛數/時)					(PCU/ HR)	尖峰小時交通量			服務 水準
					大型 車	小型 車	機車	自行 車	合計		方向 係數	道路 容量	V/C	
上午 尖峰	往北	10.0	1	11:00~ 12:00	13	159	27	50	249	237	0.60	2,176	0.18	B
	往南		1		7	119	30	11	167	161				
下午 尖峰	往北		1	14:45~ 15:45	12	277	32	6	327	332	0.52	1,950	0.33	C
	往南		1		19	234	34	4	291	310				

資料來源：1.公路容量手冊，交通部運輸研究所，民國 90 年出版；2.本計畫分析。

表 4.2-2 假日路段各時段交通量統計表

站號：1
站名：伊達邵停車場前路段
日期：100/10/30(日)
天候：晴



方向	B往北(往活動中心方向)										A往南(往玄光寺方向)										合計	方向比	
	大型車		小型車		機車		自行車		合計		大型車		小型車		機車		自行車		合計				
車種	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	(輛)	(比例)	車輛數	PCU/HR	PCU/HR
時間																							
10:00~11:00	6	3%	97	56%	20	12%	49	28%	172	150	17	12%	109	78%	14	10%	-	0%	140	167	317	0.53	
10:15~11:15	11	6%	131	66%	24	12%	33	17%	199	193	9	6%	112	81%	17	12%	1	1%	139	148	341	0.57	
10:30~11:30	13	7%	113	60%	20	11%	43	23%	189	184	12	8%	126	81%	16	10%	1	1%	155	171	355	0.52	
10:45~11:45	14	6%	138	60%	28	12%	49	21%	229	219	10	6%	116	71%	29	18%	8	5%	163	165	384	0.57	
11:00~12:00	13	5%	159	64%	27	11%	50	20%	249	237	7	4%	119	71%	30	18%	11	7%	167	161	398	0.60	
14:00~15:00	15	5%	248	81%	44	14%	1	0%	308	316	17	6%	232	84%	26	9%	1	0%	276	297	613	0.52	
14:15~15:15	11	3%	278	83%	40	12%	5	1%	334	334	17	6%	237	82%	32	11%	2	1%	288	305	639	0.52	
14:30~15:30	12	4%	274	83%	39	12%	6	2%	331	333	17	6%	237	82%	32	11%	4	1%	290	306	639	0.52	
14:45~15:45	12	4%	277	85%	32	10%	6	2%	327	332	19	7%	234	80%	34	12%	4	1%	291	310	642	0.52	
15:00~16:00	11	4%	254	85%	28	9%	5	2%	298	304	21	8%	219	80%	30	11%	3	1%	273	299	603	0.50	
15:15~16:15	11	4%	249	87%	26	9%	1	0%	287	296	15	6%	214	85%	21	8%	3	1%	253	271	567	0.52	
15:30~16:30	9	3%	247	86%	27	9%	4	1%	287	290	11	5%	201	83%	28	12%	2	1%	242	249	539	0.54	
15:45~16:45	6	2%	251	88%	23	8%	5	2%	285	283	9	4%	205	83%	32	13%	2	1%	248	249	532	0.53	
16:00~17:00	5	2%	226	88%	21	8%	5	2%	257	254	9	4%	196	82%	30	13%	3	1%	238	240	494	0.51	
16:15~17:15	4	2%	214	87%	21	9%	6	2%	245	240	9	4%	205	83%	31	13%	3	1%	248	249	489	0.51	
16:30~17:30	2	1%	166	89%	17	9%	2	1%	187	182	9	4%	183	83%	24	11%	4	2%	220	224	406	0.55	
合計	155	4%	3,322	79%	437	10%	270	6%	4,184	4,141	208	6%	2,945	81%	426	12%	52	1%	3,631	3,808	7,949	0.52	
11:00~12:00	13	5%	159	64%	27	11%	50	20%	249	237	7	4%	119	71%	30	18%	11	7%	167	161	398	0.60	
14:45~15:45	12	4%	277	85%	32	10%	6	2%	327	332	19	7%	234	80%	34	12%	4	1%	291	310	642	0.52	
CCE	3		1		0.5		0.5		3		1		0.5		0.5		0.5		291	310	642	0.52	

PCE 3 0.5 1 0.5 0.5 0.5

資料來源：本計畫調查。

4.3 彙整說明

台 21 甲線為本基地主要進出道路，本計畫為瞭解周邊路段交通量現況，分別進行平日與假日路段交通量調查作業，平假日路段交通量特性彙整如下：

1. 平日與假日上午與下午尖峰小時相同

上午尖峰為 11:00~12:00，下午尖峰為 14:45~15:45，下午尖峰高於上午尖峰交通量；假日交通量又高於平日交通量，假日下午尖峰路段交通量居四時段首位。

表 4.3-1 台 21 甲線伊達邵路段交通量彙整表

類型	方向	尖峰小時	尖峰小時交通量(輛數/時)					
			大型車	小型車	機車	自行車	合計	雙向合計
平日	往北	11:00~12:00	12	79	9	0	100	269
	往南		19	125	20	5	169	
	往北	14:45~15:45	20	110	20	1	151	344
	往南		13	162	18	0	193	
假日	往北	11:00~12:00	13	159	27	50	249	416
	往南		7	119	30	11	167	
	往北	14:45~15:45	12	277	32	6	327	618
	往南		19	234	34	4	291	

資料來源：本計畫調查分析。

2. 車種組成以小型車最高，假日自行車使用比例高

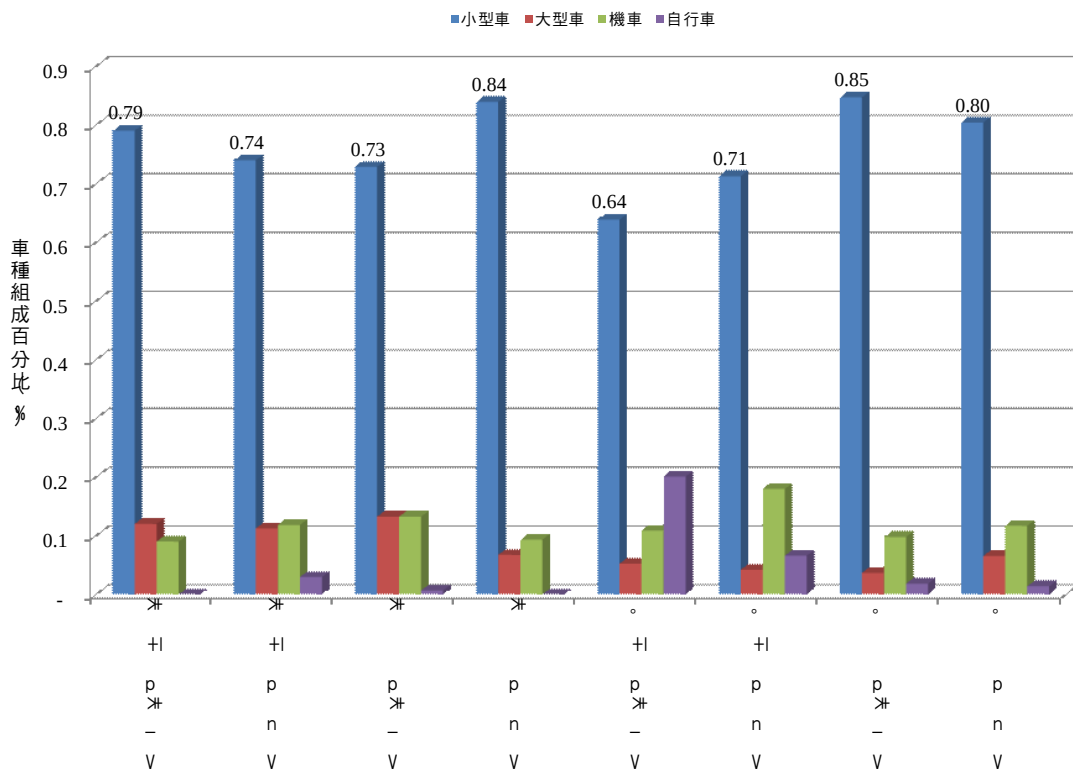
從圖 4.3-1 來看，各時段以小型車使用比例最高，平日約 77%，假日約 75%，假日比例低於平日，受到假日晨峰自行車使用比例高之影響；大型車以遊覽車為主，平日使用比例為 11%高於假日使用比例 5%；機車在平假日使用比例接近，分別為 11%、13%。而自行車使用比例在假日晨峰高於其他時段，往北方向(即假日上午尖峰往青年活動中心、九龍口方向)使用比例達 20%，往南方向(假日上午尖峰往玄光寺方向)使用比例達 7%，使得其他車種使用比例相對降低，亦高於其他各時段比例，顯示假日使用自行車悠遊日月潭現象較為顯著。

表 4.3-2 平假日路段車種組成分析表

時段	小型車	大型車	機車	自行車	合計
平日晨峰往北方向	79%	12%	9%	0%	100%
平日晨峰往南方向	74%	11%	12%	3%	100%
平日昏峰往北方向	73%	13%	13%	1%	100%
平日昏峰往南方向	84%	7%	9%	0%	100%
假日晨峰往北方向	64%	5%	11%	20%	100%
假日晨峰往南方向	71%	4%	18%	7%	100%
假日昏峰往北方向	85%	4%	10%	2%	100%
假日昏峰往南方向	80%	7%	12%	1%	100%
平日	77%	11%	11%	1%	100%
假日	75%	5%	13%	7%	100%

備註：依據車種組成比例做遞檢排序。

資料來源：本計畫調查分析。



資料來源：本計畫調查分析。

圖 4.3-1 台 21 甲線伊達邵路段車種組成示意圖

3. 平假日尖峰車流方向性分析

對於平日與假日車流方向性彙整詳參表 4.3-3，平日與假日尖峰小時主要車流方向剛好相反，平日以往南(往玄光寺方向)較高，假日則以往北(往青年活動中心)方向較高。

表 4.3-3 車流方向性彙整表

分析時段	方向	尖峰小時交通量(PCU/HR)	方向係數
平日晨峰	往北	120	0.62
	往南	195	
平日昏峰	往北	181	0.54
	往南	210	
假日晨峰	往北	237	0.60
	往南	161	
假日昏峰	往北	332	0.52
	往南	310	

資料來源：本計畫調查分析。

第五章 停車需供分析

本章說明伊達邵地區現況平日與假日停車供給、停車需求調查與停車需供比分析結果。

5.1 停車供給調查分析

伊達邵地區停車供給數依路外停車與路邊停車供給分別說明如下。

1. 路外停車供給

表 5.1-1 計畫現況之路外停車供給檢核表

車種	路外停車	本計畫現況
小型車	1. 有對外開放之停車場	
	(1)公有路外停車場	三處
	(2)民營收費停車場	一處
	2. 未對外開放之停車場	
	(1)建物附設停車空間	無此類型
	(2)私人空地停車格位	限該飯店、民宿、餐廳客人使用
機車	1. 有對外開放之停車場	
	(1)公有路外停車場	無此類型
	(2)民營收費停車場	無此類型
	2. 未對外開放之停車場	
	(1)建物附設停車空間	無此類型
	(2)私人空地停車格位	無此類型

資料來源：本計畫調查。

表 5.1-2 路外停車供給彙整表

分區	大型車	小型車	特殊車輛					機車	自行車
			身心障礙		警用格位		卸貨專用		
			小型車	機車	小型車	機車			
A	3	75	-	-	-	-	-	6	-
B	13	82	-	-	-	-	-	4	-
C	12	247	-	-	5	6	-	-	-
全區	28	404	-	-	5	6	-	10	-



圖 5.1-1 伊達邵停車調查交通分區示意圖

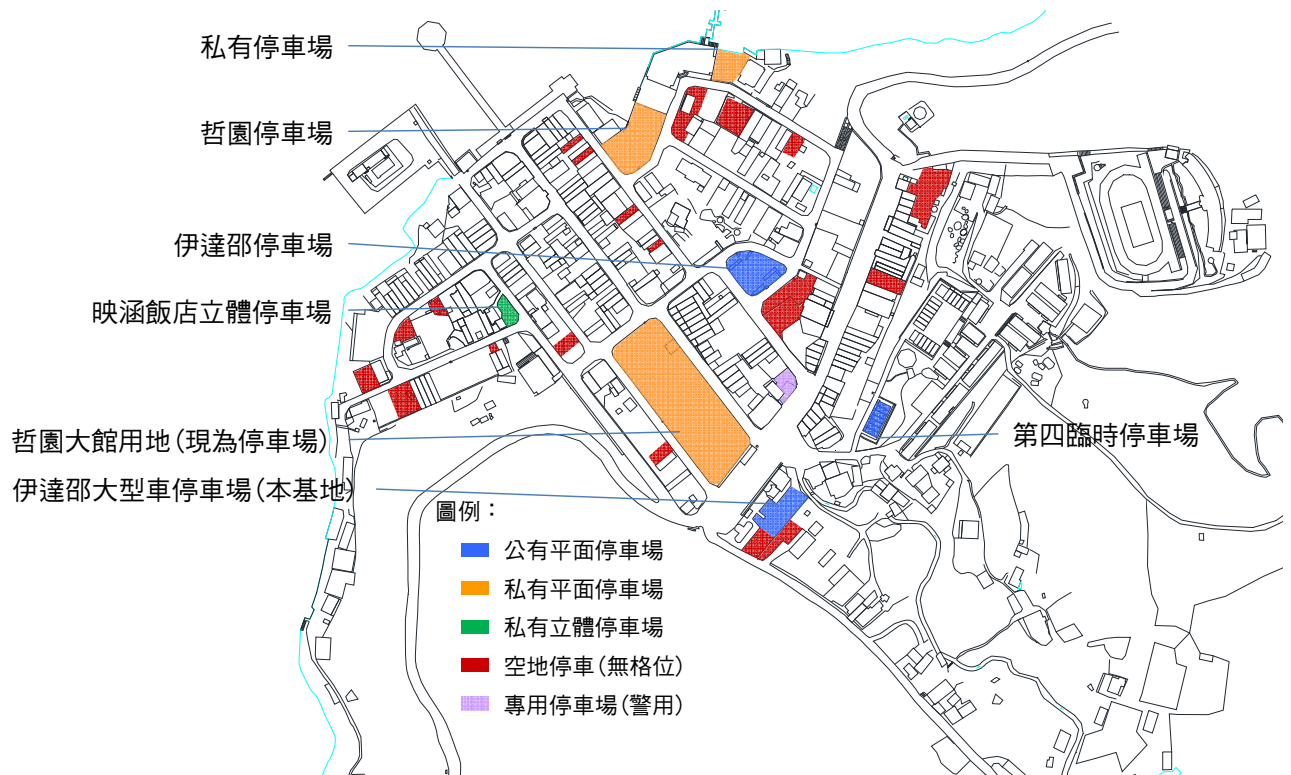


圖 5.1-2 路外停車供給位置示意圖

2. 路邊停車供給

從表 5.1-3 計算路邊停車供給，對於無格位停車供給估算依道路寬度做初步考量，並依據實際現地調查作業予以調整，如表 5.1-4。由於義勇街(水沙連街至瑪蓋旦街)路段、文化街(水沙連街至瑪蓋旦街)路段、德化街、瑪蓋旦街(明德街至義勇街)路段屬於伊達邵主要商圈及遊客人潮聚集區域，在平假日皆有商圈攤位擺設及店家營業，因此在路邊無格位停車部分予以調整。

表 5.1-3 計畫現況之路邊停車供給檢核表

車種	路邊停車	本計畫現況
小型車	1. 有格位停車：指路邊停車格位數	中正路(台 21 甲線)
	2. 無格位停車：	
	(1)路寬 ≤ 6 公尺：不估算停車供給	詳表 5.1-4
	(2)6 公尺 $<$ 路寬 ≤ 7 公尺：單邊估算	詳表 5.1-4
	(3)路寬 > 7 公尺：雙邊估算	詳表 5.1-4
機車	1.有格位停車：指路邊、機車彎、人行道上之機車停車格位數。	無此類型
	2.無格位停車：	
	(1)路寬 ≤ 6 公尺：不估算停車供給	詳表 5.1-4
	(2)6 公尺 $<$ 路寬 ≤ 7 公尺：單邊估算	詳表 5.1-4
	(3)路寬 > 7 公尺：雙邊估算	詳表 5.1-4
	3.未實施機車退出騎樓、人行道之人行道：	
	(1)人行道 < 3.5 公尺：不估算停車供給	無此類型
	(2)3.5 公尺 $\leq$ 人行道：單邊估算(路緣側)	無此類型

表 5.1-4 伊達邵現況路邊停車供給分析表

調查分區	道路編號	道路名稱	起迄區間	道路走向	最小道路寬度(m)	是否計算路邊停車供給	可供停車長度(m)(註2)	停放小型車
A	1	瑪蓋旦街	明德街至義勇街	東西向	9	雙邊，屬主要商圈與攤位聚集，估單邊停車	44	7
A	2	豐年街	明德街以西	南北向	7	不計算，原道路寬度可供路邊停車，但屬主要商圈，不予計算路邊停車供給	140	-
A	3	德化街	豐年街至義勇街	南北向	6	不計算	-	-
A	4	水沙連街	文化街至日月街	南北向	8	雙邊，屬主要商圈與攤位聚集，估單邊停車	98	16
A	5	明德街	德化街至瑪蓋旦街	西北東南向	6	不計算	-	-
A	6	文化街	水沙連街至瑪蓋旦街	西北東南向	7	不計算，原道路寬度可供單邊停車，但屬主要商圈與攤位聚集，無停車空間，不予計算路邊停車供給。	134	-
A	7	義勇街	水沙連街至瑪蓋旦街	西北東南向	7		152	-
B	8	日月街	水沙連街至瑪蓋旦街	西北東南向	7	單邊	152	25
B	8	日月街	瑪蓋旦街至中正路	西北東南向	9	雙邊	150	24
B	9	光華街	水秀街至山明街	西北東南向	7	單邊	113	18
B	10	水秀街	日月街至山明街	西北東南向	7	單邊	196	32
B	11	山明街	瑪蓋旦街至水秀街	南北向	7	單邊	93	15
B	12	瑪蓋旦街	義勇街至中正路	東西向	7	單邊	74	12
C	13	義勇街	瑪蓋旦街至	西北東	9	雙邊，屬主要商圈	113	18

調查分區	道路編號	道路名稱	起迄區間	道路走向	最小道路寬度(m)	是否計算路邊停車供給	可供停車長度(m)(註2)	停放小型車
			中正路	南向		與攤位聚集，估單邊停車		
C	14	文化街	瑪蓋旦街至中正路	西北東南向	9	雙邊，但單側繪有禁停標線，估單邊	121	20
C	15	明德街	瑪蓋旦街至中正路	西北東南向	9	雙邊	124	20
C	16	中正路(台21甲線)	明德街至往德化國小路段	南北向	10	原路寬可供雙邊停車，但一側繪製路邊小型車停車格，派出所與投63線間路段有大客車停車格、公車停靠站，並有商家店面，故不予估算無格位停車供給。	198	-
C	17	往德化國小道路	中正路至德化國小	東西向	9	原路寬可供雙邊停車，考量進出，建議以單邊估算無格位停車供給	98	16
C	18	投63線	中正路往信義鄉	東西向	6	不計算	-	-

備註：1. 以調查分區及道路編號作遞增排序。

2. 單邊估算停車供給者以最長一邊計算，已扣除禁止停車路段。

3. 目前機車與自行車未劃設區域暫不計停車位，未來可視需求將部分小客車停車位劃設可供機車及自行車停放之車位。

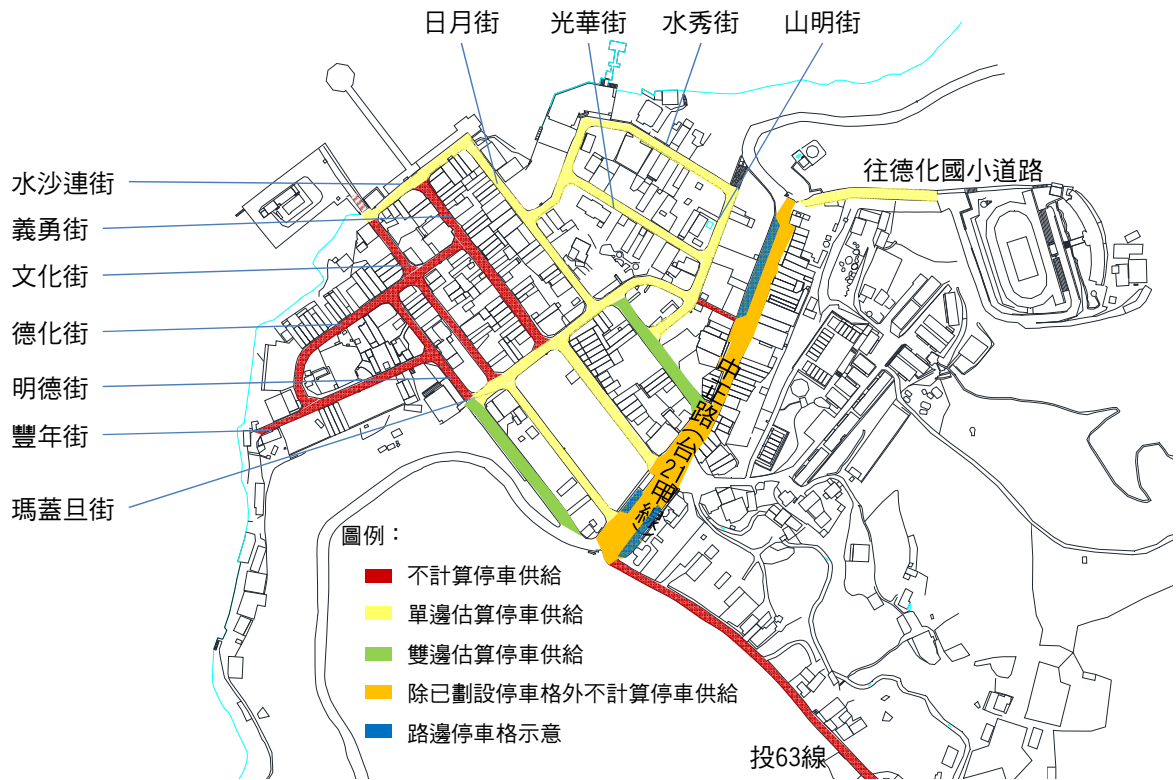


圖 5.1-3 路邊停車供給推估示意圖

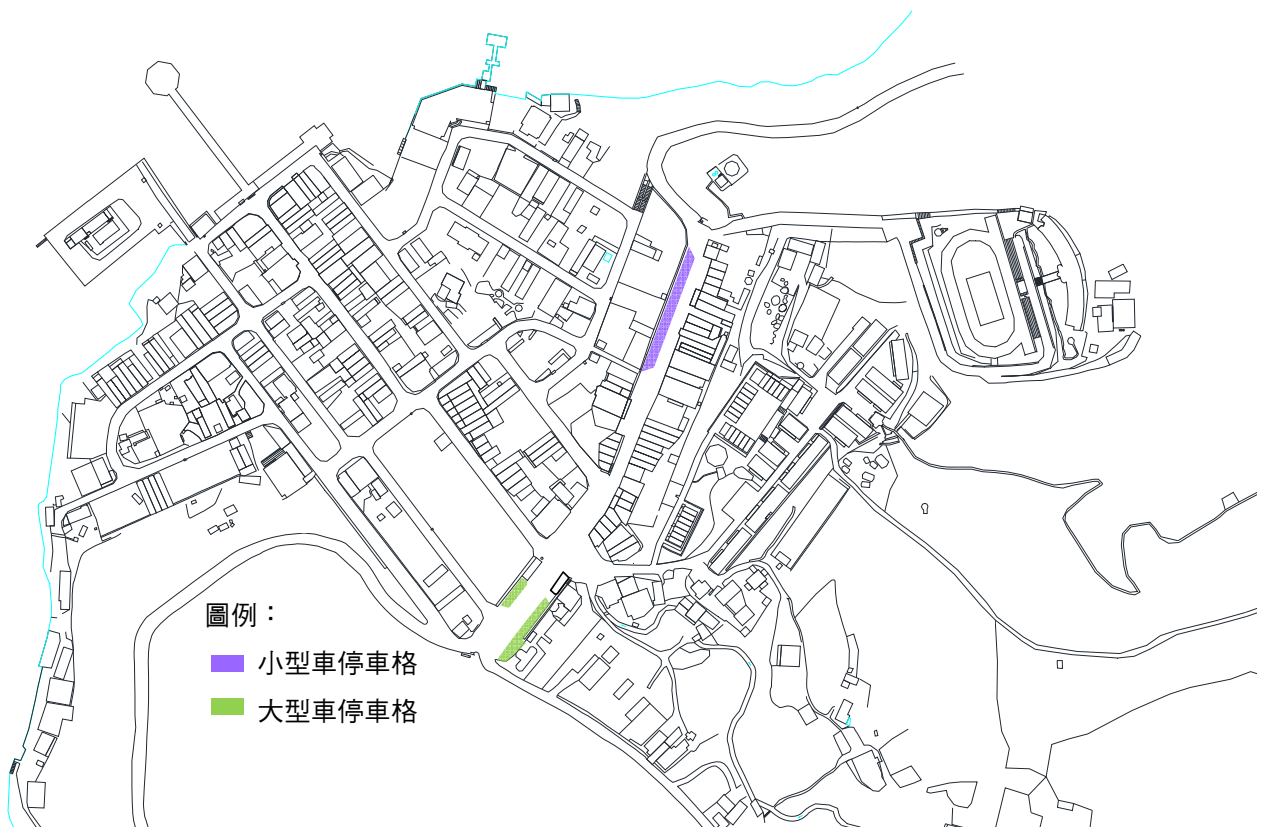


圖 5.1-4 路邊停車格位示意圖

表 5.1-5 路邊停車供給彙整表

分區	大型車	小型車	特殊車輛					機車	自行車
			身心障礙		警用格位		卸貨專用		
			小型車	機車	小型車	機車			
A	-	23	-	-	-	-	-	-	-
B	-	126	-	-	-	-	-	7	-
C	13	90	-	-	-	-	-	-	-
全區	13	239	-	-	-	-	-	7	-

備註：大型車、小型車包含路邊停車格位與無格位分析。

3. 停車供給彙整

予以彙整路外停車與路邊停車(有格位、無格位)供給數如表 5.1-6，除大型車、特殊車輛外，小型車加計路邊無格位停車供給推估，而機車與自行車在伊達邵地區並未有劃設格線或自行車停車區之規劃。

表 5.1-6 停車供給彙整表

分區	大型車	小型車	特殊車輛					機車	自行車
			身心障礙		警用格位		卸貨專用		
			小型車	機車	小型車	機車			
A	3	98	-	-	-	-	-	6	-
B	13	208	-	-	-	-	-	11	-
C	25	337	-	-	5	6	-	-	-
全區	41	643	-	-	5	6	-	17	-

備註：包含路外與路邊停車。

5.2 平日停車需供分析

5.2.1 三個調查分區各車種停車需供彙整

本計畫將伊達邵地區分為 A、B、C 三個調查分區，表 5.2-1 至表 5.2-4 分別為小型車、大型車、機車與自行車等四車種平日上午與下午尖峰之停車需求與供給調查分析。

表 5.2-1 平日小型車停車需供彙整表

車種				小型車							
平假日				平日							
尖峰小時				11:00~12:00			14:00~15:00				
行政區				魚池鄉日月村			魚池鄉日月村				
交通分區				A	B	C	A	B	C		
供給	路邊	有格位		-	-	16	-	-	16		
		無格位		23	126	74	23	126	74		
		合計		23	126	90	23	126	90		
	路外	停車場		75	82	247	75	82	247		
		建物附設		-	-	-	-	-	-		
		合計		75	82	247	75	82	247		
實際停車數	路邊	非違規停車數	有格位		-	-	-	-	-	-	
			無格位	路寬>6m		-	-	28	-	-	22
				路寬≤6m		10	64	29	21	68	62
			550c.c.以上大型重機		-	-	-	-	-	-	
			小計		10	64	57	21	68	84	
		違規停車數	多排停車		-	3	-	-	3	-	
			停紅黃線		4	-	2	4	-	1	
			其他		54	3	21	47	2	22	
			550c.c.以上大型重機		-	-	-	-	-	-	
			小計		58	6	23	51	5	23	
		合計		68	70	80	72	73	107		
	路外	停車場	一般		43	41	45	43	34	51	
			550c.c.以上大型重機		-	-	-	-	-	-	
			小計		43	41	45	43	34	51	
		建物附設		-	-	-	-	-	-		
		合計		43	41	45	43	34	51		
	停車需求數總計(D)				111	111	125	115	107	158	
	停車供給數總計(S)				98	208	337	98	208	337	
	停車需供比(=D/S)				1.13	0.53	0.37	1.17	0.51	0.47	
服務水準				B	A	A	B	A	A		

表 5.2-2 平日大型車停車需供彙整表

車種					大型車					
平假日					平日					
尖峰小時					11:00~12:00			14:00~15:00		
行政區					魚池鄉日月村			魚池鄉日月村		
交通分區					A	B	C	A	B	C
供給	路邊	有格位			-	-	13	-	-	13
		無格位			-	-	-	-	-	-
		小計			-	-	13	-	-	13
	路外	停車場			3	13	12	3	13	12
		建物附設			-	-	-	-	-	-
		小計			3	13	12	3	13	12
實際停車數	路邊	非違規 停車數	大客車	中型	-	-	1	-	-	1
				大型	-	-	8	-	-	10
			大貨車		-	-	-	-	-	-
			其他		-	-	-	-	-	-
			小計		-	-	9	-	-	11
		違規停 車數	大客車	中型	-	-	-	-	-	-
				大型	-	-	-	-	-	-
			大貨車		-	-	-	-	-	-
			其他		-	-	-	-	-	-
			小計		-	-	-	-	-	-
		合計			-	-	9	-	-	11
	路外	停車場	大客車	中型	-	-	1	-	-	-
				大型	-	-	9	1	-	6
			大貨車		-	-	-	-	-	-
			其他		-	-	-	-	-	-
		合計			-	-	10	1	-	6
	停車需求數總計(D)					-	-	19	-	-
停車供給數總計(S)					3	13	25	3	13	25
停車需供比(=D/S)					-	-	0.76	-	-	0.44
服務水準					A	A	A	A	A	A

表 5.2-3 平日機車停車需供彙整表

車種				機車						
平假日				平日						
尖峰小時				11:00~12:00			14:00~15:00			
行政區				魚池鄉日月村			魚池鄉日月村			
交通分區				A	B	C	A	B	C	
供給	路邊	路邊及 巷道	有格位	-	7	-	-	7	-	
			無格位	-	-	-	-	-	-	
		人行道	有格位	-	-	-	-	-	-	
			無格位	-	-	-	-	-	-	
		機車彎格位數		-	-	-	-	-	-	
		合計		-	7	-	-	7	-	
	路外	停車場		6	4	-	6	4	-	
		建物附設		-	-	-	-	-	-	
		合計		6	4	-	6	4	-	
實際停車數	路邊	非違規 停車數	有格位	-	-	-	-	-	-	
			無格位	路寬>6m	-	-	1	-	-	6
				路寬≤6m	5	28	7	3	34	6
			人行道	有格位	-	-	-	-	-	-
				無格位	-	-	-	-	-	-
		機車彎		-	-	-	-	-	-	
		大型重機		-	-	-	-	-	-	
		小計		5	28	8	3	34	12	
		違規停 車	停紅黃線	-	-	-	-	-	1	
			騎樓	20	13	12	16	10	20	
			人行道	-	-	-	-	-	-	
			其他	29	-	12	71	-	-	
			大型重機	-	-	-	-	-	-	
			小計	49	13	24	87	10	21	
		合計		54	41	32	90	44	33	
	路外	停車場	一般	23	7	7	16	8	6	
			大型重機	-	-	-	-	-	-	
			小計	23	7	7	16	8	6	
		建物附設		-	-	-	-	-	-	
		合計		23	7	7	16	8	6	
停車需求數總計(D)			77	48	39	106	52	39		
停車供給數總計(S)			6	11	0	6	11	0		
停車需供比(=D/S)			12.83	4.36	無供給	17.67	4.73	無供給		
服務水準			C	C	-	C	C	-		

表 5.2-4 平日自行車停車需供彙整表

車種			自行車						
平假日			平日						
尖峰小時			11:00~12:00			14:00~15:00			
行政區			魚池鄉日月村			魚池鄉日月村			
交通分區			A	B	C	A	B	C	
供給	路邊	車架	-	-	-	-	-	-	
		停放區	-	-	-	-	-	-	
		合計	-	-	-	-	-	-	
	路外	停車場	-	-	-	-	-	-	
		建物附設	-	-	-	-	-	-	
		合計	-	-	-	-	-	-	
實際停車數	路邊	非違規停車數	車架	-	-	-	-	-	-
			停放區	-	-	-	-	-	-
			其他	1	25	-	12	24	2
			小計	1	25	-	12	24	2
		違規停車數	18	-	-	25	-	-	
	合計	19	25	-	37	24	2		
	路外	停車場	-	-	1	-	-	-	
		建物附設	-	-	-	-	-	-	
		合計	-	-	1	-	-	-	
停車需求數總計(D)			19	25	1	37	24	2	
停車供給數總計(S)			-	-	-	-	-	-	
停車需供比(=D/S)			無供給	無供給	無供給	無供給	無供給	無供給	

5.2.2 平日伊達邵全區各車種停車需供彙整

將平日上午及下午尖峰之停車需供予以彙整如表 5.2-5，以小型車及機車、自行車而言，最尖峰出現在下午；對大型車來說，平日最尖峰則出現在上午。

表 5.2-5 平日伊達邵全區各車種停車需供彙整表

平日上午尖峰				
車種別	小型車	大型車	機車	自行車
停車需求數總計(D)	347	19	164	45
停車供給數總計(S)	643	41	17	-
停車需供比(=D/S)	0.54	0.46	9.65	無供給
平日下午尖峰				
車種別	小型車	大型車	機車	自行車
停車需求數總計(D)	380	11	197	63
停車供給數總計(S)	643	41	17	-
停車需供比(=D/S)	0.59	0.27	11.59	無供給

5.3 假日停車需供分析

5.3.1 三個調查分區各車種停車需供彙整

本計畫將伊達邵地區分為 A、B、C 三個調查分區，表 5.3-1 至表 5.3-4 分別為小型車、大型車、機車與自行車等四車種假日上午與下午尖峰之停車需求與供給調查分析。

表 5.3-1 假日小型車停車需供彙整表

車種				小型車							
平假日				假日							
尖峰小時				10:00~11:00			14:00~15:00				
行政區				魚池鄉日月村			魚池鄉日月村				
交通分區				A	B	C	A	B	C		
供給	路邊	有格位		-	-	16	-	-	16		
		無格位		23	126	74	23	126	74		
		合計		23	126	90	23	126	90		
	路外	停車場		75	82	247	75	82	247		
		建物附設		-	-	-	-	-	-		
		合計		75	82	247	75	82	247		
實際停車數	路邊	非違規停車數	有格位		4	16	16	-	-	-	
			無格位	路寬>6m		20	48	53	11	26	98
				路寬≤6m		47	20	-	22	56	56
			550c.c.以上大型重機		-	-	-	-	-	-	
			小計		71	84	69	33	82	154	
		違規停車數	多排停車		-	1	-	-	-	-	
			停紅黃線		-	8	1	21	3	16	
			其他		46	2	5	46	4	-	
			550c.c.以上大型重機		-	-	-	-	-	-	
			小計		46	11	6	67	7	16	
	合計			117	95	75	100	89	170		
	路外	停車場	一般		20	119	3	47	71	159	
			550c.c.以上大型重機		-	-	-	-	-	-	
			小計		20	119	3	47	71	159	
		建物附設			-	-	-	-	-	-	
		合計			20	119	3	47	71	159	
停車需求數總計(D)				137	214	78	147	160	329		
停車供給數總計(S)				98	208	337	98	208	337		
停車需供比(=D/S)				1.40	1.03	0.23	1.50	0.77	0.98		
服務水準				C	B	A	C	A	A		

表 5.3-2 假日大型車停車需供彙整表

車種					大型車					
平假日					假日					
尖峰小時					10:00~11:00			14:00~15:00		
行政區					魚池鄉日月村			魚池鄉日月村		
交通分區					A	B	C	A	B	C
供給	路邊	有格位			-	-	13	-	-	13
		無格位			-	-	-	-	-	-
		小計			-	-	13	-	-	13
	路外	停車場			3	13	12	3	13	12
		建物附設			-	-	-	-	-	-
		小計			3	13	12	3	13	12
實際停車數	路邊	非違規 停車數	大客車	中型	-	-	-	-	-	-
				大型	-	-	10	-	-	11
			大貨車		-	-	-	-	-	-
			其他		-	-	-	-	-	-
			小計		-	-	10	-	-	11
		違規停 車數	大客車	中型	-	-	-	-	-	-
				大型	-	-	-	-	-	-
			大貨車		-	-	-	-	-	-
			其他		-	-	-	-	-	-
			小計		-	-	-	-	-	-
		合計			-	-	10	-	-	11
	路外	停車場	大客車	中型	-	2	-	-	-	-
				大型	-	4	-	-	11	13
			大貨車		-	1	-	-	-	-
			其他		-	-	-	-	-	-
		合計			-	7	-	-	11	13
停車需求數總計(D)					-	7	10	-	11	24
停車供給數總計(S)					3	13	25	3	13	25
停車需供比(=D/S)					-	0.54	0.40	-	0.85	0.96
服務水準					A	A	A	A	A	A

表 5.3-3 假日機車停車需供彙整表

車種				機車						
平假日				假日						
尖峰小時				10:00~11:00			14:00~15:00			
行政區				魚池鄉日月村			魚池鄉日月村			
交通分區				A	B	C	A	B	C	
供給	路邊	路邊及 巷道	有格位	-	7	-	-	7	-	
			無格位	-	-	-	-	-	-	
		人行道	有格位	-	-	-	-	-	-	
			無格位	-	-	-	-	-	-	
		機車彎格位數		-	-	-	-	-	-	
		合計		-	7	-	-	7	-	
	路外	停車場		6	4	-	6	4	-	
		建物附設		-	-	-	-	-	-	
		合計		6	4	-	6	4	-	
實際停車數	路邊	非違規 停車數	有格位		-	-	-	-	-	-
			無格位	路寬>6m	20	22	-	-	27	14
				路寬≤6m	-	-	-	34	10	-
			人行道	有格位	-	-	-	-	-	-
				無格位	2	-	-	-	3	-
			機車彎		-	-	-	10	-	-
		大型重機		1	-	-	-	-	-	
		小計		23	22	-	44	40	14	
		違規停 車	停紅黃線		-	1	-	2	1	1
			騎樓		-	-	-	12	-	-
			人行道		-	-	-	-	4	-
			其他		39	-	2	41	3	-
			大型重機		-	-	-	-	-	-
			小計		39	1	2	55	8	1
		合計		62	23	2	99	48	15	
	路外	停車場	一般		13	33	-	20	21	-
			大型重機		-	-	-	-	-	-
			小計		13	33	-	20	21	-
		建物附設		-	-	-	-	-	-	
		合計		13	33	-	20	21	-	
停車需求數總計(D)				75	56	2	119	69	15	
停車供給數總計(S)				6	11	0	6	11	0	
停車需供比(=D/S)				12.50	5.09	無供給	19.83	6.27	無供給	
服務水準				C	C	-	C	C	-	

表 5.3-4 假日自行車停車需供彙整表

車種				自行車						
平假日				假日						
尖峰小時				10:00~11:00				14:00~15:00		
行政區				魚池鄉日月村				魚池鄉日月村		
交通分區				A	B	C		A	B	C
供給	路邊	車架		-	-	-		-	-	-
		停放區		5	-	-		5	-	-
		合計		5	-	-		5	-	-
	路外	停車場		-	-	-		-	-	-
		建物附設		-	-	-		-	-	-
		合計		-	-	-		-	-	-
實際停車數	路邊	非違規停車數	車架	2	-	-		-	-	-
			停放區	9	-	-		-	-	-
			其他	5	-	-		24	23	-
			小計	16	-	-		24	23	-
		違規停車數		33	-	-		15	-	-
	合計		49	-	-		39	23	-	
	路外	停車場		1	2	-		2	7	-
		建物附設		-	-	-		-	-	-
		合計		1	2	-		2	7	-
	停車需求數總計(D)				50	2	-		41	30
停車供給數總計(S)				-	-	-		-	-	-
停車需供比(=D/S)				無供給	無供給	無供給		無供給	無供給	無供給
服務水準				-	-	-		-	-	-

5.3.2 假日伊達邵全區各車種停車需供彙整

將假日上午及下午尖峰之停車需供予以彙整如表 5.3-5。

表 5.3-5 假日伊達邵全區各車種停車需供彙整表

假日上午尖峰				
車種別	小型車	大型車	機車	自行車
停車需求數總計(D)	429	17	133	52
停車供給數總計(S)	643	41	17	-
停車需供比(=D/S)	0.67	0.41	7.82	無供給
假日下午尖峰				
車種別	小型車	大型車	機車	自行車
停車需求數總計(D)	636	35	203	71
停車供給數總計(S)	643	41	17	-
停車需供比(=D/S)	0.99	0.85	11.94	無供給

5.4 伊達邵地區停車需供分析

5.4.1 平假日停車需求以假日下午尖峰最高

以各車種停車需求數來看，小型車停車需求數在假日下午尖峰(14:00~15:00)最高，達到 636 輛次，接近現有所有路邊及路外停車之供給數，停車需供比達到 0.99。

參照本計畫第四章路段交通量調查，顯示車種組成以小型車最高，亦印證在停車需求上。而大型車停車需求則以假日下午尖峰之 35 輛次最高，其次為平日上午尖峰，共計 19 輛次。

而機車與自行車部分，由於所劃設之停車空間嚴重不足，此亦為停車秩序較為混亂主因，因此未來規劃停車場時應將其空間一併納入規劃。

表 5.4-1 小型車停車需供彙整

時段別	平日上午尖峰	平日下午尖峰	假日上午尖峰	假日下午尖峰
車種別	小型車	小型車	小型車	小型車
停車需求數總計(D)	347	380	429	636
停車供給數總計(S)	643	643	643	643
停車需供比(=D/S)	0.54	0.59	0.67	0.99

表 5.4-2 大型車停車需供彙整

時段別	平日上午尖峰	平日下午尖峰	假日上午尖峰	假日下午尖峰
車種別	大型車	大型車	大型車	大型車
停車需求數總計(D)	19	11	17	35
停車供給數總計(S)	41	41	41	41
停車需供比(=D/S)	0.46	0.27	0.41	0.85

表 5.4-3 機車停車需供彙整

時段別	平日上午尖峰	平日下午尖峰	假日上午尖峰	假日下午尖峰
車種別	機車	機車	機車	機車
停車需求數總計(D)	164	197	133	203
停車供給數總計(S)	17	17	17	17
停車需供比(=D/S)	9.65	11.59	7.82	11.94

表 5.4-4 自行車停車需供彙整

時段別	平日上午尖峰	平日下午尖峰	假日上午尖峰	假日下午尖峰
車種別	自行車	自行車	自行車	自行車
停車需求數總計(D)	45	63	52	71
停車供給數總計(S)	-	-	-	-
停車需供比(=D/S)	無供給	無供給	無供給	無供給

5.4.2 路外專用停車空間課題

從 5.1 節有關路外停車供給來看，有甚多用地屬於特定對象使用，如搭船購票遊客使用、餐廳與民宿使用，如果不是屬於該特定對象使用，則停車費從每小時 100 元至 300 元皆有之。

因此，本計畫扣除供特定對象使用之路外停車空間及需求後，實際供公眾使用之停車供給數及需求數如表 5.4-5 所示，影響主要為小型車停車空間供給，顯示分區 A 區及 C 區小型車停車空間供給不足，整體需供比亦大於 1.0。

表 5.4-5 不含專用路外停車空間之假日下午尖峰停車需供分析

車種	小型車			
平假日	假日			
尖峰小時	14:00~15:00			
行政區	魚池鄉日月村			
交通分區	A	B	C	全區
停車需求數總計(D)	100	111	327	538
停車供給數總計(S)	23	136	318	477
停車需供比(=D/S)	4.35	0.82	1.03	1.13

5.4.3 路外停車供給因地區發展可能變化

1. 哲園四期用地開發，取消平面停車及周邊部分停車空間

中正路與義勇街、文化街、瑪蓋旦街所圍繞之平面停車空間屬於哲園飯店第四期用地，現況提供 190 席小客車停車供給數。依據現場公告牌面顯示哲園飯店大館即將開發，由於現階段開發計畫尚未明朗，本計畫對於停車供給減少假設如下：

- (1) 哲園飯店開發衍生之停車需求，應於交通影響評估階段要求其全部吸納(亦即其設計停車供給量應滿足飯店所衍生之所有需求)，避免其內部需求(或衝擊)外部化。
- (2) 假設哲園飯店大館用地將設有兩處地下停車場出入口，假設設置在文化街與義勇街，則停車場出入口以雙車道 7 公尺寬度推估，並加計出入口前後各 5 公尺禁止停車考量，預估將減少義勇街與文化街現階段可供停車長度各 17 公尺，預估減少共 6 部小客車停車空間。
- (3) 假設哲園飯店大館用地主要人員出入口設置於中正路側，則現階段設置之大客車停車格位將會取消，預估減少 7 部大客車停車空間。
- (4) 因此哲園飯店大館用地開發後，取消 190 席小客車平面停車供給，則預估小客車停車供給數將減少 196 席、大客車將減少 7 席。以假日下午尖峰來看，小型車停車需供比將遠超過 1.0，顯示小型車停車供給不足。
- (5) 若同時考慮扣除伊達邵內各路外專用停車格位真實供需的反應，及哲園飯店大館用地開發後，取消 190 席小客車平面停車供給的效應後，預估假日上下午尖峰來看，小型車停車需供比將遠超過 1.0，顯示小型車停車供給將嚴重不足。

表 5.4-6 哲園飯店大館用地開發後之停車需供分析

假日上午尖峰		
車種別	小型車	大型車
停車需求數總計(D)	429	17
停車供給數總計(S)	453	34
停車需供比(=D/S)	0.95	0.50
假日下午尖峰		
車種別	小型車	大型車
停車需求數總計(D)	636	35
停車供給數總計(S)	453	34
停車需供比(=D/S)	1.40	1.03

備註：僅考慮哲園飯店大館用地開發之影響。

表 5.4-7 哲園飯店大館用地開發並扣除專用停車場之停車需供分析

假日上午尖峰		
車種別	小型車	大型車
停車需求數總計(D)	316	17
停車供給數總計(S)	281	34
停車需供比(=D/S)	1.12	0.50
假日下午尖峰		
車種別	小型車	大型車
停車需求數總計(D)	423	27
停車供給數總計(S)	281	34
停車需供比(=D/S)	1.51	0.79

第六章 停車需供預測及平面化方案檢討

6.1 目標年停車需供預測流程

本計畫對於目標年設定參考交通部觀光局觀光景點工程中程計畫年期設定，同以民國 101~104 年為考量。

對於第五章現有停車需供狀況調查結果完成後，到目標年本計畫用地停車場規劃供給量推估作業完成前，尚須針對幾項因子進行調整，相關分析詳細說明如後各節。

1. 私有或專用停車場因子
2. 重大開發停車需供變化
3. 目標年衍生停車需供變化
4. 現有平面停車場立體化之需供變化

最後提出目標年停車需供規劃，而用地範圍與地形限制下之停車場規劃供給量等說明則請參見第七章。

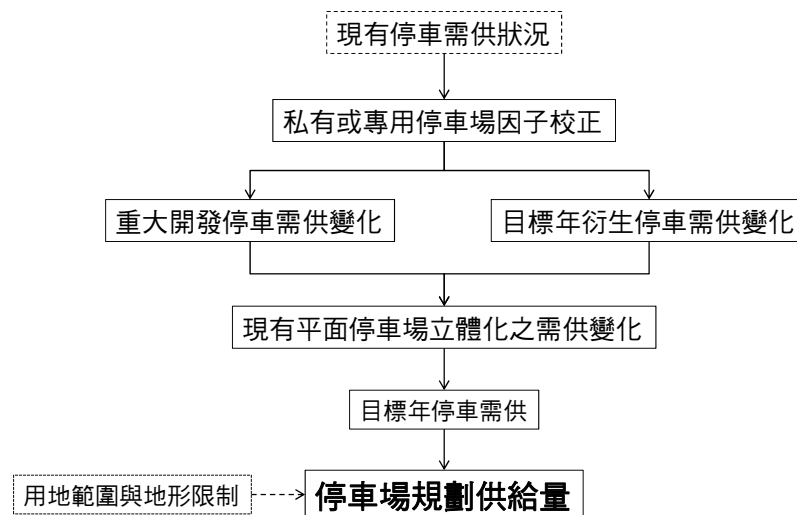


圖 6.1-1 目標年停車需供預測流程示意圖

6.2 目標年停車需求預測

6.2.1 私有或專用停車場因子校正

1. 說明

本計畫範圍內有甚多用地屬於特定對象使用，如限定搭船購票遊客使用，至餐廳、民宿或飯店客人使用等，如果不是屬於該特定對象使用，則停車收費公告從每小時 100 元至 300 元皆有之。



資料來源：本計畫拍攝。

圖 6.2-1 私有或專用停車場收費告示

2. 停車需供變化

扣除私有或專用停車供給後，小型車需供比從接近飽和(需供比 1)變成供給不足(需供比 2)，機車供給不足狀況更顯著。

表 6.2-1 考慮私有或專用停車場因子校正後停車需供變化

類型		大型車		小型車		機車		自行車	
		需求	供給	需求	供給	需求	供給	需求	供給
合計 1	現況停車供需調查結果	35	41	636	643	203	17	71	-
需供比 1		0.85		0.99		11.94		無供給	
合計 2	扣除私人專用停車	27	36	538	477	165	7	62	-
需供比 2		0.75		1.13		23.57		無供給	

6.2.2 重大開發導致之停車供需變化

1. 說明

本計畫範圍在目標年周邊重大開發項目，經瞭解，本計畫基地對面哲園飯店大館預定地即將進行開發作業，取消平面停車供給。



圖 6.2-2 哲園飯店大館開發預定地停車場收費告示

因應此項開發計畫及目前所收集資料，對於本計畫範圍停車供給調整假設如下：

- (1) 哲園飯店開發，停車供給應滿足飯店所衍生之所有需求，避免其內部需求(或衝擊)外部化。
- (2) 用地開發，取消路外停車 190 格小型車
- (3) 停車場出入口設置，取消路邊無格位小型車停車 6 部
- (4) 哲園飯店大館用地將設有兩處地下停車場出入口，並假設在文化街與義勇街，減少義勇街與文化街路邊無格位停車長度各 17 公尺，預估減少共 6 部小型車停車空間。
- (5) 出入口設置在中正路側，取消 7 格路邊大客車停車格位。



圖 6.2-3 哲園飯店大館用地周邊停車現況

2. 停車需供變化

哲園飯店大館預定地開發後所影響之停車供給為大型車停車位與小型車停車位。大型車停車需供比從供給足夠(需供比 1)演變為需求略大於供給(需供比 3)小型車停車需供比從接近飽和(需供比 1)變成供給不足(需供比 3)，更甚於前述私有或專用停車供給取消之狀況。

表 6.2-2 考量周邊重大開發後停車需供變化

類型		大型車		小型車		機車		自行車	
		需求	供給	需求	供給	需求	供給	需求	供給
合計 1	現況停車供需調查結果	35	41	636	643	203	17	71	-
需供比 1		0.85		0.99		11.94		無供給	
合計 3	考慮哲園飯店大館用地開發	35	34	521	447	203	17	71	-
需供比 3		1.03		1.17		11.94		無供給	

3. 同時考慮私有專用停車與重大開發影響之停車需供變化

若將私有專用停車位供給與哲園飯店大館用地開發影響一併考量，則停車供需調整如表 6.2-3 所示。

顯見現階段大型車停車供給尚能滿足需求，但小型車、機車停車供給數更顯不足。

表 6.2-3 因應私有專用停車與重大開發下之停車需供變化

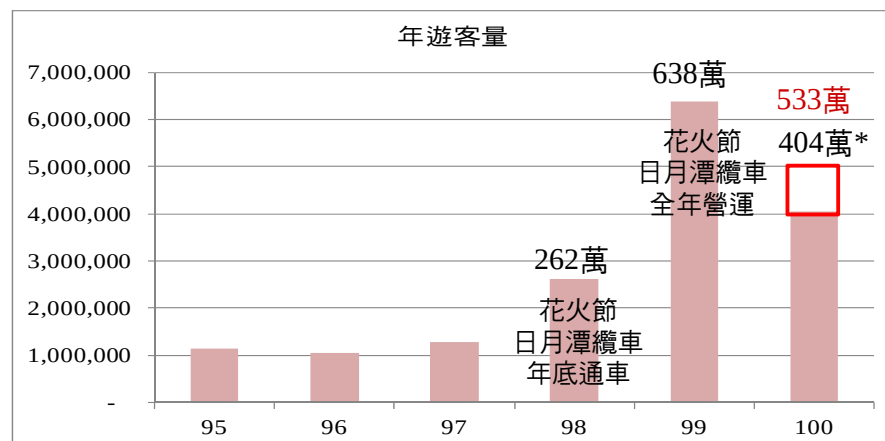
類型		大型車		小型車		機車		自行車	
		需求	供給	需求	供給	需求	供給	需求	供給
合計 1	現況停車供需調查結果	35	41	636	643	203	17	71	-
需供比 1		0.85		0.99		11.94		無供給	
合計 4	考慮私有專用停車與哲園飯店大館用地開發	27	29	423	281	165	7	62	-
需供比 4		0.93		1.51		23.57		無供給	

6.2.3 目標年衍生停車需供變化-衍生遊客量

1. 說明

對於本計畫範圍所在之伊達邵地區目標年衍生停車需供變化，本節從衍生遊客量加以分析。

從民國 95 年至民國 100 年(1~10 月)公布之日月潭風景區遊客量統計彙整如圖 6.2-4 所示，日月潭風景區在 95 年至 97 年遊客量維持在 100 萬人次上下，在民國 98 年，花火節與日月潭纜車年底通車效應，當年度遊客數達到 262 萬人次，民國 99 年花火節與日月潭纜車全年營運更讓日月潭風景區遊客數達到 638 萬人次。在通車效應熱潮稍退後，民國 100 年遊客量仍可望達到 533 萬人次。



備註：404 萬人次為民國 100 年 1 月至 10 月統計量，以民國 99 年趨勢，推估民國 100 年遊客量可望達 533 萬人次。

圖 6.2-4 日月潭風景區民國 95 年~100 年遊客量統計圖

2. 停車需供變化

對於目標年伊達邵地區停車需供分析，本計畫以下述假設進行推估：

- (1)未來伊達邵整體旅次分佈量相同
- (2)假設使用運具比及停車周轉率與現況相同

在此假設下，本計畫推估目標年停車需求數應比現況放大 1.196。

6.2.4 現有平面停車場立體化之供需變化

1. 說明

本計畫基地伊達邵大型車停車場現有停車格位，臨中正路側亦設有大型車路邊停車格位，不論作為平面化或者立體化方案均應納入停車場規劃方案中。



停車場內部

中正路邊停車格

圖 6.2-5 伊達邵大型車停車場與路邊大型車停車位照片

2. 停車需供變化

原停車場內部 13 個大型車停車位以及中正路邊 6 個大型車停車格因應停車場配置方案調整，需先取消後再一併納入停車供給規劃中，目標年提供大型車停車格位需考量此 19 格停車供給。

6.2.5 目標年伊達邵地區停車需求差額

以現況停車需供調查為分析基礎，考慮私有專用停車場供需、周邊重大開發導致之停車需供影響、現有伊達邵平面停車場立體化之供需變化等調整，並考量目標年衍生遊客量運具使用，以及日月潭國家風景區停車政策以大眾運輸優先之規劃，推估本基地在目標年需滿足之停車需求數如表 6.2-4 所示。

表 6.2-4 目標年伊達邵停車需求差額

車種	大型車	小型車	機車	自行車
停車需求數	29	171	視空間調整	視空間調整

6.3 現有平面化停車方案檢討

本計畫辦理緣起如第一章所揭露，本次計畫所載的停五與綠二用地為日管處所管有，擬開闢成停車空間，原係朝平面化方案規劃設計，經地方人士反映及考量觀光發展需要，立體化亦為可能之方案，日管處為瞭解立體化後之效益。

1. 現況示意

原有用地劃設 13 格停車位，目前公告為大客車停車專用。



資料來源：本計畫拍攝。

圖 6.3-1 現況停車配置照片

2. 用地擴大平面停車場方案

原平面化方案原規劃資料屬於構想階段，提供圖 6.3-2 方案 A 與圖 6.3-3 方案 B 兩種停車格位配置圖，如圖 6.3-2~圖 6.3-4 所示，方案 A 可提供 28 席大客車停車位、31 席小客車停車位；方案 B 則提供 15 席大客車停車位、45 席小客車停車位。

兩平面化方案目前以方案 A 為考量，並新增一處遊客服務中心約 56.6 坪，如圖 6.3-4 所示。保留現有公廁，取消中正路邊大客車停車格位，增設一處停車進出閘門，並且考量停車場北側與東側居民進出通行權利，將原本進出道路與停車場通道整合成一處進

出口。



資料來源：交通部觀光局日月潭國家風景區管理處。

圖 6.3-2 原擴大平面化停車配置方案 A



資料來源：交通部觀光局日月潭國家風景區管理處。

圖 6.3-3 原擴大平面化停車配置方案 B



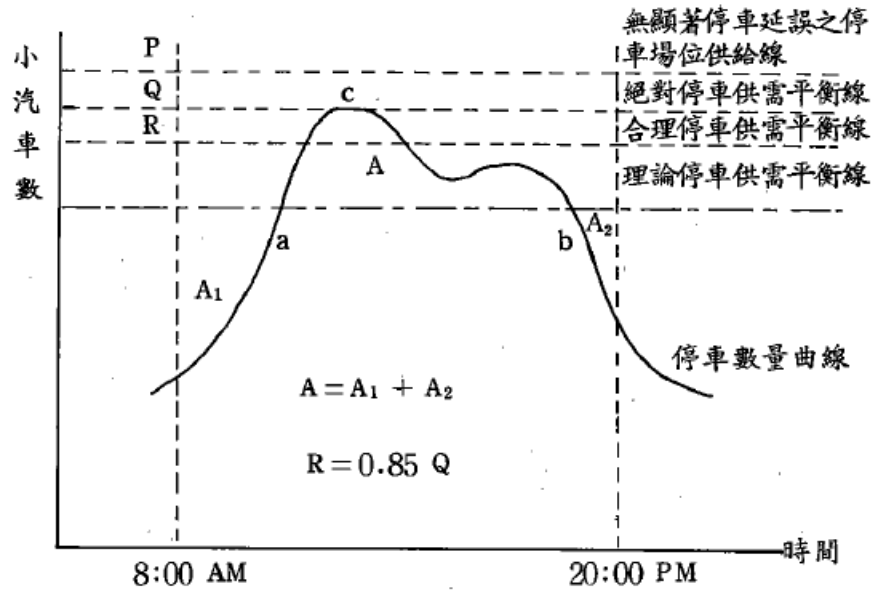
伊達紹停車場公共廁所現況照片

資料來源：交通部觀光局日月潭國家風景區管理處。

圖 6.3-4 新設遊客服務中心規劃配置圖

3. 平面化方案探討

大客車之停車需求應全部滿足，故至少應提供 29 個大客車停車位，而小客車部分，依照交通部運輸研究所「停車場規劃手冊」的建議，應提供絕對停車供需平衡的 85%，因此本停車場至少應提供大於 146 部小客車停車位，以避免停車供給不足而造成尋停車輛大量在道路上造成車流紊亂，或假日期間嚴重的違規停車問題，因此目前平面化方案恐不足以滿足未來停車需求，故本計畫建議以平面化方案為基礎，研擬立體化方案的可能性。



資料來源：「停車場規劃手冊」，交通部運輸研究所，民國 75 年。

圖 6.3-5 停車供需平衡圖

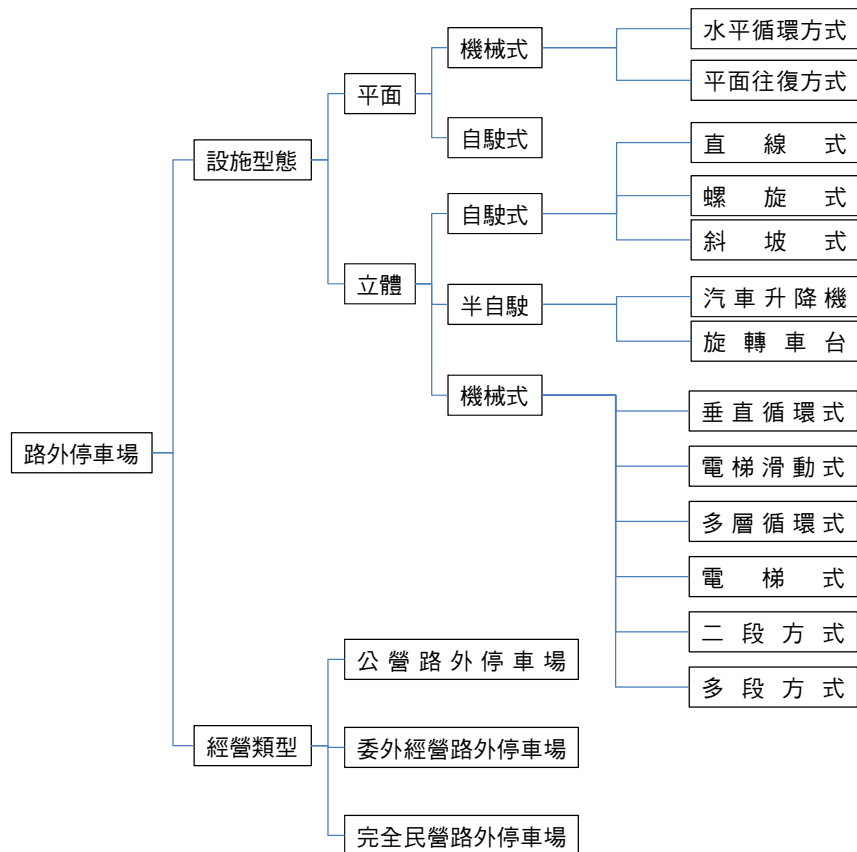
第七章 立體化方案規劃與效益評估

7.1 立體化方案研析

以路外停車場空間利用型式作為停車場分類依據，分為「平面停車場」、「立體停車場」、「機械式停車場」、「混合式停車場」等，而立體停車場又可分為地上(通常稱之為立體停車場)及地下(通常稱為地下停車場)的差別，其中立體停車場就是指由地上結構物所形成之立體式停車場，或部分地上與地下共同組成之立體式停車場，依照「民間參與公有停車場建設參與方式及財務可行性分析之研究」一文，在形式選擇上考量到基地形狀、面積與維修成本等因素，通常基地面積小於 1,500 平方公尺，寬度小於 35 公尺時無法設置匝道式停車場，而基地面積大於 4,000 平方公尺時，設置機械式停車場較不經濟。

而地下停車場則一般利用道路、公園、學校、市場、建築物等地下做多目標使用之停車場，規劃設計時需考量到原有之地下管線問題、基地開挖、交通維持與對原地上原有設施之保持與維護，其型態有「道路地下式停車場」：適合採用自駛式，工程費用高、「公園地下式停車場」：可分為全地下式與半層地下式（含地面上一層與地面下樓層）。

以目前本基地之實際狀況來看，仍是以設置地上「立體開道式停車場」的方式較為適合。



資料來源：交通部運研所「停車場規劃手冊」

圖 7.1-1 停車場立體化型式示意圖

經初步評估本計畫之基地特性，由於基地地形現有高差，北側有溝渠及既有道路，而南側地區則部分範圍為進出投 63 鄉道路段，因此初步研擬停車場立體化方案如圖 7.1-2 至圖 7.1-3 所示，預定可提供大客車 27 輛，小客車 216 輛，機車 227 輛及自行車 104 輛，並設置服務中心/商店，應可滿足目標年伊達邵地區之停車需求，預定以鋼構方式興築，初估興建成本約為新台幣 10,800 仟元。

展群工程顧問股份有限公司

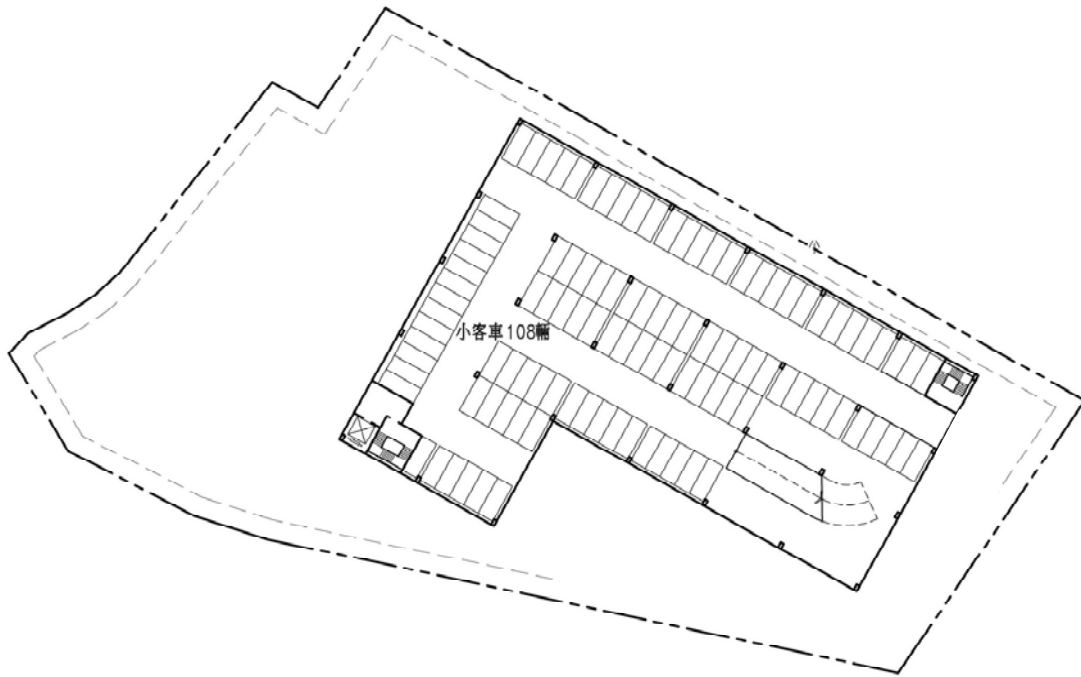


圖 7.1-4 停車場全開挖方案-平面三層(頂樓)示意

惟經初步分析後，由於全開挖方案雖可提供滿足所有大客車、小客車及機車與自行車之需求，但因整體興建成本超過一億，且全開挖方式所需挖填之土方量較大，而機車與自行車使用者使用習慣上亦較不願距離主要商圈過遠，因此應可適度調降格位，整體而言全開挖方案有較大調整的空間；因此本計畫進一步思考因應地形之兩個半開發方案做為全開挖方案之修正方案，其中由於方案二因大客車需透過投 63 鄉道作為主要進出動線，因路幅不足恐造成大客車進出不易，因此建議以方案三為後續規劃之基本型式。本計畫將其定義為「方案一：全開挖」、「方案二：半開挖-大客車在上」、「方案三：半開挖-小客車在上」等三個方案進行分析評估如表 7.1-1 所示。

表 7.1-1 伊達邵停五綠二用地停車場方案比較

方案編號	方案一	方案二	方案三
方案	全開挖方案	半開挖方案且大客車位在上方	半開挖方案且大客車位在下方
說明	用地面積擴大後採立體二層停車配置一層停放大客車、機車、自行車；二層與頂層供小客車停放，小客車從基地南側設置專用車道進出	用地面積擴大後，配合地形高程差及使用習慣，將大客車停車位配置在停車場後方(現況停車地點的上方高程較高處)	用地面積擴大後，配合地形高程差及鼓勵使用大客車，將大客車停車位配置在現況停車地點
大客車停車供給數	27	56	29
小客車停車供給數	216	102	158
機車停車供給數	227	120	28
自行車停車供給數	104	14	14
興建成本概估(仟元)	108,000	51,300	55,008
維護成本概估(元/年)	2,160	1,026	1,100
方案優點	已考慮哲園四期用地開發之影響。考慮機車與自行車定點停放對於景觀美感之營造，將車位供給納入。在基地內留設小客車停車等候車道，將停車等候內部化，不致影響中正路直行車流。	已考慮哲園四期用地開發之影響。考慮大客車上下遊客習慣及司機在車上等候，將大客車位規劃在距離入口較遠處，小客車位設置在入口較近距離，可以增加小客車停放意願及停車安全，並可以提供大客車司機休憩空間。	已考慮哲園四期用地開發之影響。從鼓勵使用大眾運輸角度，將大客車位維持在現況。開發成本低於方案一，高於方案二
方案限制	興建成本是所有方案中最高。	需注意大客車進出場動線轉彎半徑	小客車距離稍遠，須注意小客車在場內之人車安全。

7.2 停車場立體化方案研擬

7.2.1 停車場設置標準

而在設置標準上，由於現行有關路外停車場設置標準的法則，散見於「停車場法」、「建築技術規則」、「建築管理規則」、「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」及等有關法令中，其中公路路外立體停車場應依循「建築技術規則」等相關建築法令規定，辦理停車場之規劃設計工作，交通工程手冊則係針對公路附設之路外平面停車場部份加以整理與檢討，列出設置標準如下：

- 1.路外停車場設置後其鄰近道路服務水準仍應維持在 D 級以上。
- 2.路外停車場基地車輛出入口宜臨接寬 12 公尺以上之道路，不得小於 8 公尺。
- 3.路外停車場之車輛出入口不得臨接下列道路及場所：
 - (1)自道路交叉點或截角線、轉彎處起點、穿越斑馬線、橫越天橋或地下道出入口 5 公尺以內。
 - (2)坡度超過 1/8 之道路。
 - (3)自公車站牌、鐵路平交道起 10 公尺以內。
 - (4)自幼稚園、國民學校、盲啞學校、傷殘教養院、公園等出入口 20 公尺以內。
 - (5)自其他路外停車場車輛出入口(含本身停車場之其他車輛出入口)10 公尺以內。
 - (6)其他經主管建築機關或交通主管機關認為有礙交通所指定之道路或場所。
- 4.路外停車場車道之寬度、坡度、曲線半徑應依下列規定：
 - (1)車道之寬度
 - A.單車道寬度應為 3.5 公尺以上。
 - B.雙車道寬度應為 5.5 公尺以上。
 - (2)車道坡度不得超過 1/6，與兩端道路銜接處應考慮佈設適當之豎曲線，其表面應用粗面或其他防滑之材料。
 - (3)車道之內側曲線半徑

A.專供小型車使用者應為 5 公尺以上。

B.供大型車使用者應為 10 公尺以上。

5.停車位面積應依下列規定：

(1)一般車位

A.小型車停車位每輛寬 2~2.5 公尺，長 5 公尺。

B.大客車停車位每輛寬 3.5 公尺，長 12 公尺。

C.大貨車停車位每輛寬 3.5 公尺，長 12 公尺。

D.聯結車停車位每輛寬 3.5 公尺，長 20 公尺。

E.機車停車位建議每輛寬 1 公尺，長 2 公尺。

(2)供行動不便者使用之停車位，其寬度應在 3.3 公尺以上，地面得繪製行動不便者圖案，並在明顯處設立行動不便者停車位標誌。依「身心障礙者保護法」規定，公共停車場應留設 2%之身心障礙者專用停車位，車位未達 50 個之公共停車場，至少應保留 1 個身心障礙者專用停車位。

本計畫之停車場立體化評估，亦需依前述規定適當之設置考量。

7.2.2 停車場建築設計規範

1. 建築法規

本計劃停車場建築設計，除依據日月潭國家風景區管理處相關規範要求設計之外，並依據《建築技術規則》建築設計施工編第二章第十四節「停車空間」，及第五章第五節「車庫、車輛修理場所、洗車場、汽車站房、汽車商場」之規定，並符合防火、避難、消防設備等章節，及其他相關建築法規的要求。

綠建築設計依據《建築技術規則》建築設計施工編第十七章內容，及內政部營建署《2009 綠建築設計技術規範》；停車場建築應檢討建築基地綠化、建築基地保水、建築物節約能源、建築物雨水及生活雜排水回收再利用等項目。

2. 空間規劃與動線設計

停車場的空間規劃需使車輛能安全有效的進出及停放，車行動線

應作合理經濟的安排；使用者亦能明確的辨識空間情況，掌握環境特徵。

為有效利用空間，停車場建築的平面柱位系統的佈設應考量車輛尺寸、車道寬度及車輛迴旋空間：標準停車位是 $250 \times 600\text{cm}$ 、單車道寬度 3.5m 、雙車道寬度是 5.5m 、車輛最小回轉半徑是 5m ，柱位系統若採用模矩化尺寸「 $250 \times N + \text{柱寬}$ 」($N = \text{停車數}$ ，一般以 $2 \sim 4$ 輛為宜) 規劃，可準確掌握停車空間的需要不致形成浪費。

立體停車場以坡度 $1:6$ 以上的坡道或升降機作為車輛垂直交通方式；行人的垂直動線則設置於建築物周邊或不影響車道之處，避免與車行方向過多的交織衝突，並可有效的疏散至地面層。

建築物立面造型可規劃為透空形式，儘量利用自然通風採光，並考量防雨及積水之方式；外牆材料需易於清潔維護，並注重與自然環境景觀相融合，例如可以採植生牆設計；室內停車場及汽車坡道地坪材料以止滑、耐磨、耐油污、易清潔的材料為主；指標系統及色彩運用有助於停車場的識別和秩序管理。

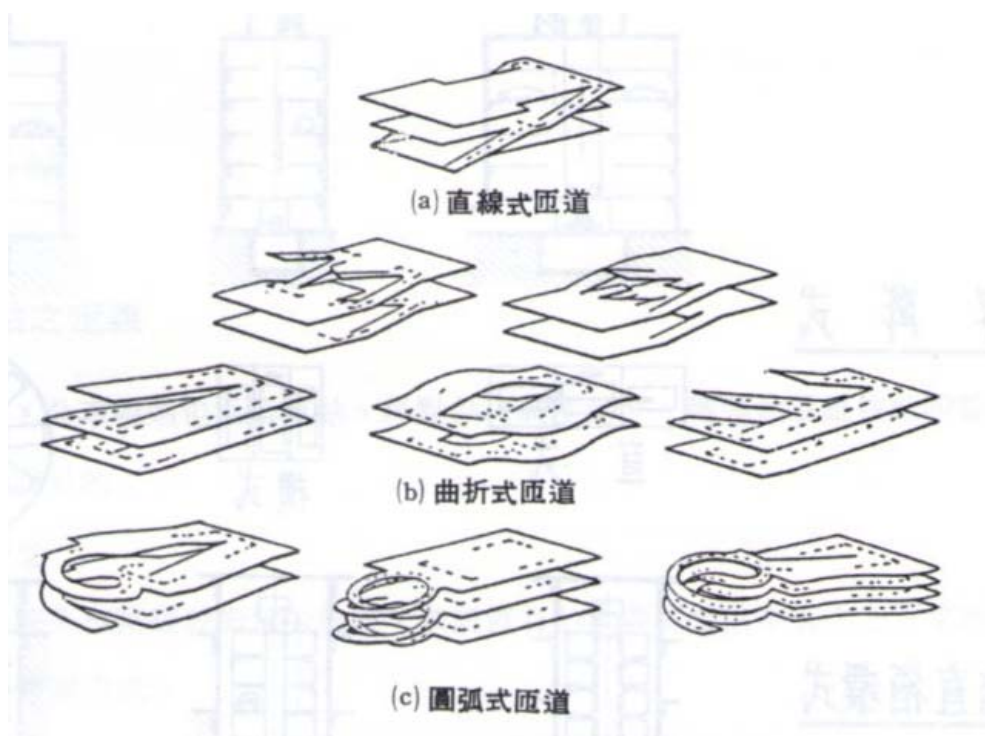


圖 7.2-1 立體停車場匝道型式示意圖

3. 結構設計

停車場建築為符合施工效率及綠建築理念，可採用鋼結構型式，

主要由樑柱組成的韌性抗彎矩構架 (Special Moment Resistant Frame, SMRF) 來抵抗垂直載重，並配合設置於結構體四周及服務核之同心斜撐 (Centrically Braced Frame, CBF) 系統所組成之二元系統 (Dual System) 來做為抵抗水平力 (地震力、風力) 之主要系統。

耐震設計依據《建築物耐震設計規範與解說》之規定，本案基地位於南投縣魚池鄉，工址地盤分類依現場地質條件判別，工址短週期設計水平反應譜加速度係數 $SDS=0.7$ ，用途係數最低採 $I=1.25$ (可加強至 $I=1.5$) 進行耐震設計，抵抗地震地表加速度約為 400gal (7 級地震為 400gal 以上)。

結構設計實施之前，應進行地基調查作業 (包含現場鑽探)，以取得各項土層參數及地下水位資料，供研判地質情況後，作為基礎形式評估及開挖檔土工法的規劃之用。

計畫基地南側的坡地較陡，相關水土保持設施應一併考量。

4. 機電設計

停車場建築機電系統設計，基於以下理念：

- (1)確保機電設備系統正常、安全的運作；
- (2)節約並提升能源的利用效率；
- (3)設備系統操作維護策略及永續原則；

停車場機電設計內容及對策包含下列主要系統：

(1)電氣設備

包括負載容量估算、受電、變電、緊急發電、接地避雷、照明 (含照度評估)、插座、系統管路等。

(2)弱電設備

包括電信通訊、門禁管制、停車場自動化管理、安全監視、中央監控、廣播、系統管路等。

(3)給排水設備

包括給排水容量估算、衛生設備、給水、排水、系統管路等；其中污排水處理設施的規劃及施工應考量避免影響日月潭地區之水源水質。

(4)消防安全設備

停車場依據《各類場所消防安全設備設置標準》及相關消防法規要求，停車場屬於設置標準規定第 12 條 3 款 3 目之丙類場所，應設置手提滅火器、室內消防栓設備、泡沫滅火設備、火警自動報警設備、緊急廣播設備、標示設備、緊急照明燈等。

(5)排風設備

停車場可採用引流式風車及機械排風、自然送風方式並配合一氧化碳 (CO) 濃度偵測，進行通風風車變頻容量控制。

(6)綠能設備

日月潭地區可考慮的綠能設備包括太陽光電發電系統和風力發電機等，惟投資回收年期較長，約為 28~32 年左右；其中風力發電機尚需確認有效之風力發電時數再做評估；設置綠能設備，其減碳、環保的效益是對地球的貢獻，並可提昇公共建築物之形象，不但具有示範作用，且具有更高的無形價值。

7.2.3 停車空間方案研擬

因應第六章目標年停車需供預測分析，以及對於伊達邵地區停車秩序考量，本計畫研擬停車空間方案如圖 7.2-2~圖 7.2-3，規劃內容簡要說明如下：

1. 現有廁所前方考量規劃作為遊客服務中心、超商或餐飲商店服務設施，旁邊並配合設置自行車架供購物遊客使用及部分機車停車空間。
2. 基地前半部規劃作為大客車停車空間，可停放 29 部大客車。除以前面道路作為主要進出口之外，另外於基地側面鄉道投 63 線留設備用出入口。
3. 後半部局部整地及施作擋土牆，並設置鋼構平台，規劃作為小客車停車場，兩個樓層共計可停放 158 部。小客車以鄉道投 63 線作為主要進出動線，以與大客車動線區分。
4. 基地北側溝渠旁現有巷道配合改道調整線形，繞經基地北側仍可聯絡原本利用此現有巷道進出之居民房舍。



圖 7.2-2 本計畫停車空間方案一層配置示意圖

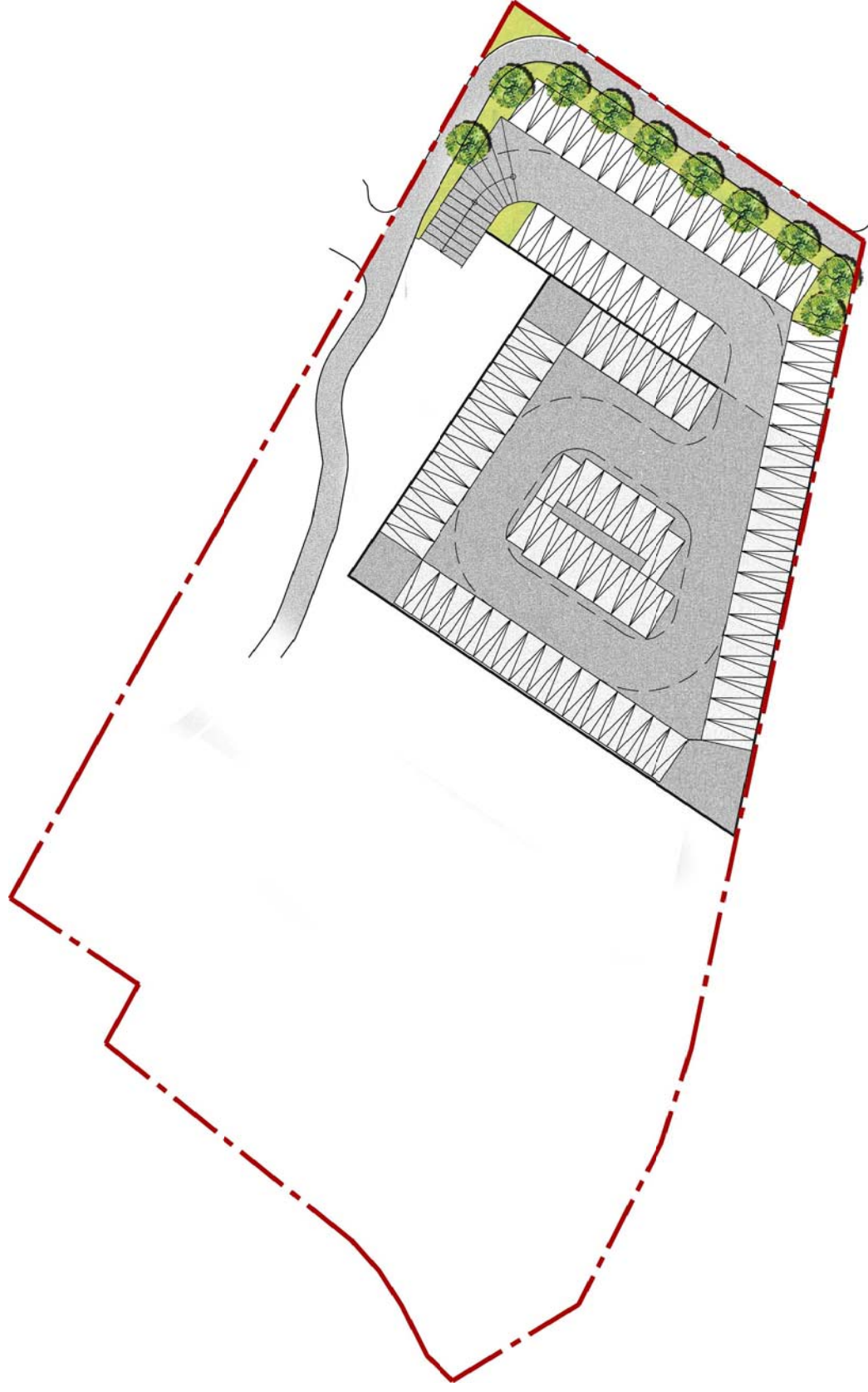


圖 7.2-3 本計畫停車空間方案二層配置示意圖

7.2.4 分期分區方案研擬

因應第六章目標年停車需供預測分析，以及對於伊達邵地區停車秩序考量，本計畫建議亦可考慮以分期分區方案辦理，簡要說明如下：

第一期：先行施作大客車停車空間，可停放 29 部大客車。除以前道路作為主要進出口之外，另外於基地側面鄉道投 63 線留設備用出入口。後半部局部整地及施作擋土牆，規劃作為小客車停車場，兩個區塊共計可停放 94 部小客車。小客車以鄉道投 63 線作為主要進出動線，基地北側溝渠旁現有巷道配合改道調整線形，繞經基地北側仍可聯絡原本利用此現有巷道進出之居民房舍。同時施作服務設施空間，可以是遊客服務中心、超商或餐飲商店服務設施作為招商誘因，旁邊並配合設置自行車架供購物遊客使用及部分機車停車空間，

第二期：施作鋼構平台作為第二層小客車停車空間，增加 64 部小客車停車位，兩個樓層共計可停放 158 部。



圖 7.2-4 本計畫停車空間方案第一期配置示意圖

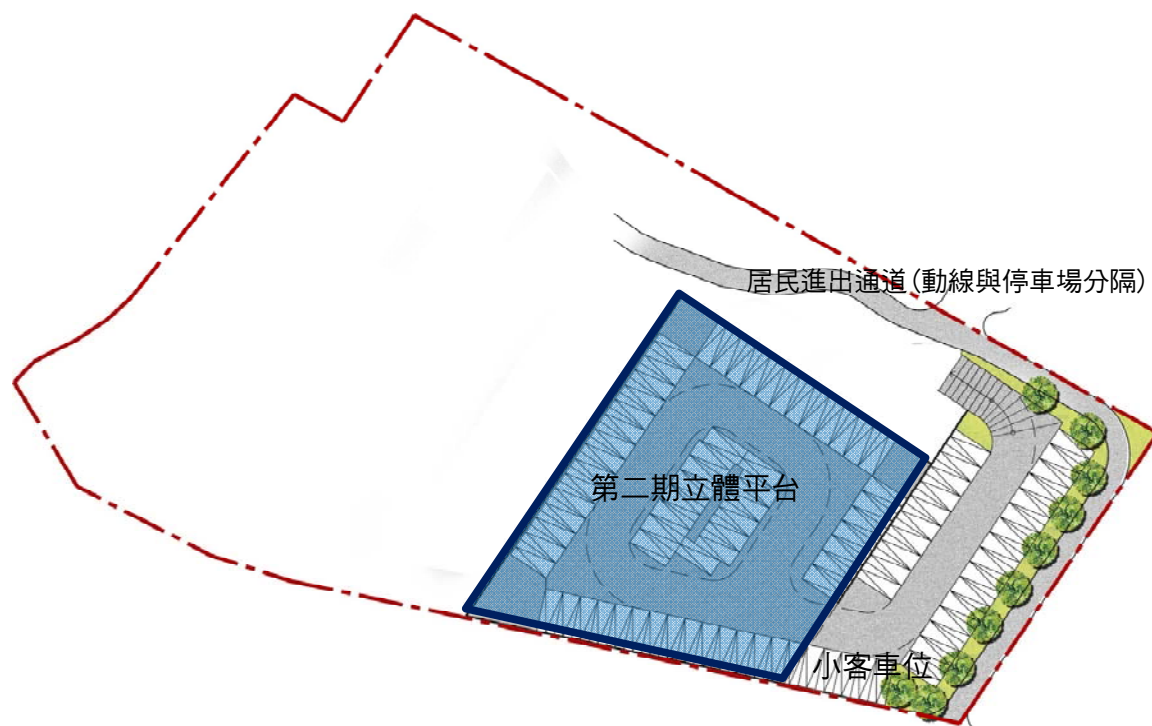


圖 7.2-5 本計畫停車空間方案第二期配置示意圖

7.3 經營管理評估

7.3.1 本計畫建議方案說明

本計畫建議方案擬採取分期方式辦理，各期興建經費概估如下：

1. 第一期：施作大客車、小客車、設施建物工程

本階段工程成本合計為 24,588 仟元，各分項工程說明如下：

(1)前半部整地後興建大客車停車空間

大客車停車場整地興建預估經費約 8,756 仟元，工程內容包括原有設施拆遷、整地、AC 地坪施作、鋪面、停車位劃線、植栽、照明等工程。提供 29 個大客車停車空間。

(2)後半部整地後作平面小客車停車空間

地面層小客車停車場整地興建預估經費約 11,620 仟元，除了原有設施拆遷、整地、開挖、擋土設施、AC 地坪施作、鋪面、停車位劃線、植栽、照明、自動化停車收費設備等工程，同時考量北側居民進出通道與停車空間分離予以調整現有巷道線形之費用。提供 94 部小客車停車空間。

(3)新增服務設施空間土建工程

在本停車場鄰近中正路側設置服務設施空間(供便利商店、遊客服務等)、大客車候車設施、自行車架及機車停車位、景觀鋪面等工程。預估興建成本為 4,212 仟元。

2. 第二期：新增平台小客車停車空間土建工程

本階段工程成本合計為 30,420 仟元，提供 64 部小客車停車空間，平均每個車位興建成本為 47.5 仟元。

(1)小客車停車空間土建工程

利用前期留設之平台基礎，二層小客車停車場興建預估經費約 23,400 仟元，整地開挖、假設工程、基礎及結構體、裝修、AC 地坪施作、鋪面、停車位劃線、植栽、照明、一期小客車停車場復原等工程。

(2)水電工程

本期施作二層平台，則需配合建築技術規則施作水電工程，包括電氣、弱電、監視、消防、給排水等。

表 7.3-1 本計畫建議方案工程內容與成本彙整表

期程	工程內容	施作面積(m ²)	各分項金額	小計(仟元)
一期工程	大客車停車場 (原有設施拆遷、整地、AC 地坪施作、鋪面、停車位劃線、植栽、照明等工程)	4,378	8,756 仟元	24,588 仟元
	小客車停車場 (原有設施拆遷、整地、開挖、擋土設施、AC 地坪施作、鋪面、停車位劃線、植栽、照明、自動化停車收費設備等工程)	4,150	11,620 仟元	
	建築工程 (服務設施空間、大客車候車設施、自行車架及機車停車位、景觀鋪面等工程)	260	4,212 仟元	
二期工程	土建工程 (整地開挖、假設工程、基礎及結構體、裝修、AC 地坪施作、鋪面、停車位劃線、植栽、照明、一期小客車停車場復原等工程)	1,950	23,400 仟元	30,420 仟元
	水電工程 (電氣、弱電、監視、消防、給排水等)		7,020 仟元	
合計		10,738		55,008 仟元

7.3.2 國內其他停車場案例彙整

1. 興建成本彙整

以國內目前停車場停車比例較高之臺北市、新北市、高雄市三地公有路外停車場工程造價來看，主要為公園附設地下停車場，地下停車場每小客車位平均造價高於地上停車場，以臺北市地下停車場每車位造價最高，每車位平均造價為 1,127 仟元，新北市及高雄市地下停車場每小客車平均造價為 768~865 仟元。而地上停車場每車位平均造價則在 490~551 仟元。

與本計畫建議停車場方案相比，以二層土建工程施作後之第二期來比，本計畫每車位平均造價僅 47.5 仟元，主因為本計畫善用本

基地地形高差，因此平均造價遠低於地上立體停車場每車位平均造價。

表 7.3-2 臺北市公有路外停車場工程造價彙整表

名稱	型式	工程經費 (仟元)	停車數 (小客車)	總容積面 積(m ²)	平均每車 位面積 (m ²)	每車位平均 造價 (仟元/車位)
永盛公園停車場	地下 3 層	205,090	237	9,550	40	876
信義 2 號廣場 停車場	地下 2 層	379,210	407	13,372	32	932
中山 14、15 號 公園附建停車場	地下 3 層	816,350	863	32,214	37	946
北投 9 號公園 停車場	地下 3 層	231,320	234	10,835	46	988
370 號公園附 建停車場	地下 3 層	205,090	398	15,966	40	1,074
萬華 12 號公園 附建停車場	地下 2 層	639,430	328	17,412	53	1,949
地下立體停車場平均每車位造價						1,127

備註：以每車位平均造價作遞增排序；資料來源：臺北市政府停車管理處。

表 7.3-3 新北市公有路外停車場工程造價彙整表

名稱	型式	工程經費 (仟元)	停車數 (小客車)	總容積面 積(m ²)	平均每車 位面積 (m ²)	每車位平均 造價 (仟元/車位)
三重廣四停五 集美停車場	地上 2 層	215,900	426	14,030	32	507
三重廣停三力 行停車場	地上 4 層	189,470	335	9,523	28	595
板橋四維公園 停車場	地下 2 層	361,800	442	16,503	37	819
新莊中正公園 停車場	地下 2 層	238,500	262	7,735	29	910
地上立體停車場每車位造價(平均值)						551
地下立體停車場每車位造價(平均值)						865

備註：以每車位平均造價作遞增排序；資料來源：新北市政府交通局。

表 7.3-4 高雄市公有路外停車場工程造價彙整表

名稱	型式	工程經費 (仟元)	停車數 (小客車)	總容積面積 (m ²)	平均每車位 面積 (m ²)	每車位平均 造價 (仟元/車位)
前金行政中心北側立體停車場	地上 7 層	325,000	665	28,986	44	488
四維立體停車場	地上 8 層	323,600	656	21,277	25	493
左營高中運動場地下停車場	地下 2 層	499,900	265	11,066	42	665
44 號公園地下停車場	地下 2 層	405,520	568	17,863	31	714
小港 1 號公園停車場	地下 2 層	169,090	219	7,185	33	772
10 號公園地下停車場	地下 2 層	283,750	308	11,173	36	921
地上立體停車場每車位造價(平均值)						490
地下立體停車場每車位造價(平均值)						768

備註：以每車位平均造價作遞增排序；資料來源：高雄市政府交通局。

2. 國內停車場採用促參方式彙整

對於本計畫停車場後續經營管理方式，本計畫彙整行政院公共工程委員會從民國 91 年至民國 100 年間停車場建設之促參公告資料，共有 100 個促參公告計畫，其民間參與方式包括 BOT、BTO(無償)、ROT、OT 等四種方式，每一種類型計畫數量彙整如表 7.3-5 所示，顯示停車場促參案以 OT 方式參與比例最高，100 件中有 75 件，其次為 BOT 方式參與，100 件中有 16 件。

但進一步研究是否有廠商投標案例，在 BOT 中僅有 5 件，2 件是國小附設地下停車場 BOT、2 件是立體停車場加其他附屬事業(台北資訊園區、新北市五股工業區多功能會館)、1 件是停車場用地多目標使用。顯示 BOT 要成功，光靠停車場收入這項誘因並不足夠，需要提供收益較大之附屬事業方有成功機會，廠商才能負擔停車場之興建成本、營運維護成本。

表 7.3-5 國內停車場促參案例之民間參與方式統整表

方式	說明	公告招商案例數	有廠商投標案例數	比例
BOT	由民間機構投資興建擁有公共建設並為營運；營運期間屆滿後，始由民間機構移轉該公共建設之所有權予政府。	16	5	31.3%
BTO(無償)	由民間機構投資新建公共建設完成後，政府即無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，民間機構係將營運權歸還政府。	1	0	0.0%
ROT	由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有公共設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。	8	2	25.0%
OT	由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。	75	44	58.7%
合計		100	51	51.0%

資料來源：行政院公共工程委員會促參平台，民國 91 年~100 年 11 月；本計畫分析。

7.3.3 本計畫之停車場管理計畫

1. 管理規劃

目前伊達邵大型車停車場係由日月潭國家風景區管理處管理，未來本計畫建議方案，在停車場管理部分包括：

- (1)因應大客車與小客車停放分設不同進出口，大客車進出口不設閘門、不收費，停車管理人員辦公空間與商店空間結合。
- (2)小客車停車收費政策配合管理處政策，預留收費進出閘門空間位置。
- (3)機車與自行車停車空間配置於商店空間旁，進出動線與大客車進出動線分離，停車收費政策同樣配合管理處政策辦理。

2. 停車收費策略與營運收入推估

以使用者付費概念，並考量管理處推廣大眾運輸政策，以及各運

具使用者，初步規劃收費對象以小客車，採計時收費方式，考慮平假日使用率，預估每年停車收入約 3,335 仟元。

3. 政府自行經營時之營運成本分析

當政府自行經營本停車場時，預估每年需要負擔之成本分析如下：

(1)停車管理人員薪資費用

規劃兩位停車管理人員輪休人力需求，以每人每天工作 8 小時，月平均薪資包含勞健保費、勞工退休金等以 33,000 元計算，每年以 14.5 個月計算，每年支出 891 仟元。

(2)營運維護成本

以本計畫建議方案，營運階段每年營運維護成本支出預估為 1,100 仟元，包含停車場設施維護、水電、鋪面、景觀等項。

4. 委外經營或以促參方式辦理之營運成本分析

當日月潭國家風景區管理處將本停車場委外經營時，除了興建完畢後以政府採購法相關法規委託民間營運外，亦可以促參 OT 方式辦理委託民間經營，此時民間機構需要負擔之營運成本包括：

(1)停車管理人員薪資費用

規劃兩位停車管理人員輪休人力需求，以每人每天工作 8 小時，月平均薪資包含勞健保費、勞工退休金等以 33 仟元計算，每年以 14.5 個月計算，每年支出 891 仟元。

(2)營運維護成本

以本計畫建議方案，營運階段每年營運維護成本支出預估為 1,100 仟元，包含停車場設施維護、水電、鋪面、景觀等項。

(3)土地租金

目前土地屬於管理處所管有，倘若自行經營，不需要支付土地租金。若考慮委外經營方式辦理，土地可以出租方式提供民間業者使用，以公告地價 5%計收；若以民間參與公共建設方式辦理，可適用促參土地租金優惠，BOT 方式包含興建期與營運期，依「促進民間參與公共建設公有土地出租及設定地上權租金優惠辦法」，興建期間土地租金依應繳納地價稅計收（目前為公告地價 1%），營運期間按國有出租基地計收標準六折

計收（目前為公告地價 3%），土地租金在興建期內列為興建成本之一部分。

以本計畫土地公告地價每年調整 2%推估，民國 100 年公告地價每平方公尺為 570~3,500 元，考量用地面積，預估興建期民國 101 年土地租金為 54.5 仟元、營運期民國 102 年預估為 56.2 仟元，在土地租金部分支出相對其他營運支出科目來得低。

本項土地租金對於用地管理單位而言屬於收入。

(4)權利金支出

本項支出適用於停車場委外經營或者以促參方式辦理，通常權利金會分為開發權利金與經營權利金，開發權利金為取得本項開發權利所需支付，通常為定額在簽約初期支付；經營權利金則跟營運期有關，通常以每年營運收入或淨收入(扣掉支出)之固定比例支付主辦機關。

對於本計畫建議停車場方案，各項經營管理方式彙整如下表 7.3-6：

表 7.3-6 本計畫建議方案可能經營方式

經營方式		政府自行經營	興建後委託經營	以促參 BOT 方式	以促參 OT 方式
說明		政府興建、營運	政府興建後以政府採購 法委託民間營運	民間以促參法興 建、營運再移轉	政府興建後，以促參 法委託民間營運
一、興建 成本	政府負擔興建成本	55,008 仟元	55,008 仟元	-	55,008 仟元
	民間負擔興建成本	-	-	55,008 仟元	
二、營運 成本	停車管理人員薪資費用	891 仟元/年	-	-	
	營運維護成本	1,100 仟元/年	-	-	
	停車管理人員薪資費用	-	891 仟元/年	891 仟元/年	
	營運維護成本	-	1,100 仟元/年	1,100 仟元/年	
	土地租金	-	租金率 5%	興建期租金率 1% 營運期租金率 3%	營運期租金率 3%
	權利金	-	每年定額權利金	開發權利金與經營 權利金	開發權利金與經營 權利金
三、預估 營運 收入	1.停車費收入	3,335 仟元/年	包含在權利金中	包含在營運權利金 中	包含在營運權利金 中
	2.賣店空間收入	以對外招租方式，面 積約 10 坪，每年租金 120 仟元			
	3.土地租金收入	-			
	1.停車費收入	-	租金率 5%	興建期租金率 1% 營運期租金率 3%	營運期租金率 3%
	2.賣店空間收入	-	小客車 20 元/小時，其餘不收費，考慮平假日使用率及周轉率預估每 年收入 3,335 仟元。		
以便利商店規模估算					

7.4 建議方案交通配套措施

7.4.1 建議方案說明

經過方案研擬、評估，本計畫對於停五綠二用地停車空間規劃方案建議採分期施作方式，第一期施作平面大客車停車空間與賣店、平面小客車停車空間並預留支柱基礎，第二期施作二層平台停車空間及水電工程。

7.4.2 基地內部相關配合措施

基地內部建議實施之配合措施說明如下：

- 1.停車場出入口處設置小型車及機車「剩餘車位指示牌」，提供駕駛人判斷駛入與否。
- 2.停車場出入口處設置警示燈，車輛離場時用以警示道路上之人、車；設置反光鏡，降低離場車輛與道路上人、車之衝突。
- 3.停車場上、下各樓層之車道轉彎處設置反光鏡，以避免進、離場車輛之衝突。
- 4.停車位以編號及顏色(不同區域，不同顏色)標示，以便利駕駛人取車。
- 5.於既有車道寬度內，運用鋪面顏色變化(如綠色)，設置行人動線步道。
- 6.停車場內部設置足夠之照明及監視器，避免非法情事發生。
- 7.每日以目視及車牌檢核場內停放車輛，如車輛停放過久，得依相關規定通報及辦理。

另外在基地內部，平面層各車種進出動線如圖 7.4-1 所示，留設環潭公車臨停車位於停車場東北側，與現況相同；而第三期立體平台提供小客車停放，其進出動線如圖 7.4-2 所示，採取逆時針方向繞行。



圖 7.4-1 平面層車行動線示意圖

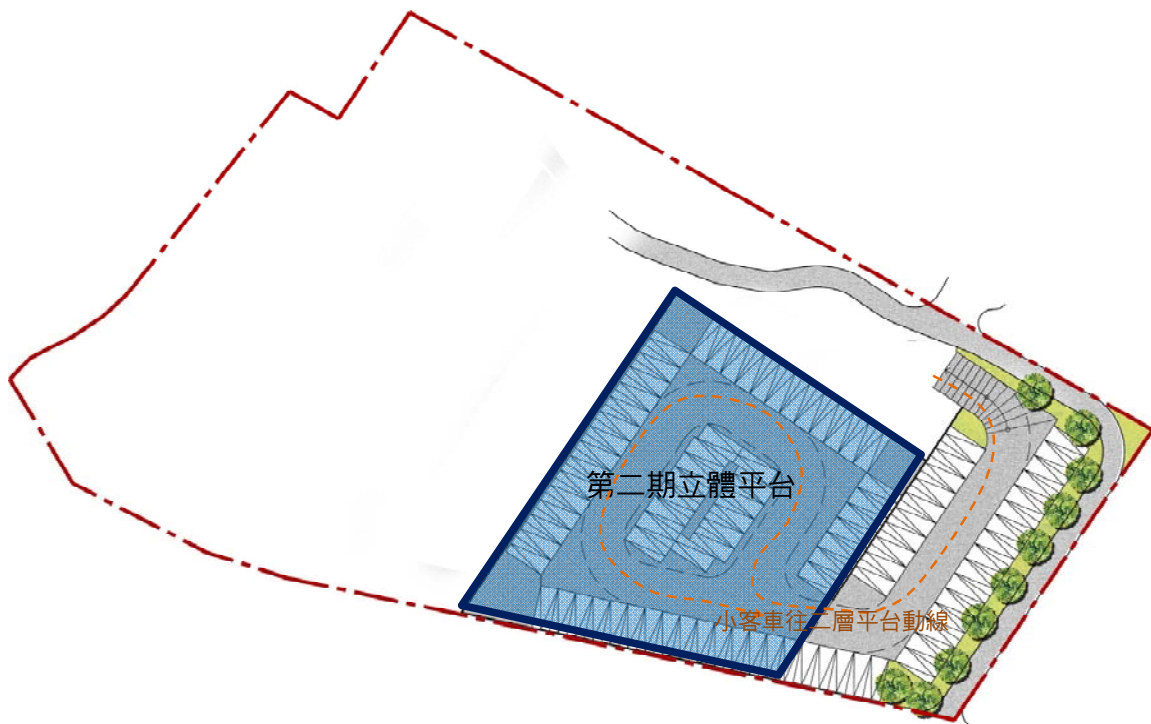


圖 7.4-2 立體平台車行動線示意圖

7.4.3 基地鄰近地區相關配合措施

基地鄰近地區建議實施之配合措施說明如下：

- 1.基地面臨中正路與投 63 線道路兩側劃設「禁止臨時停車紅線」(如圖 7.4-3 所示)。

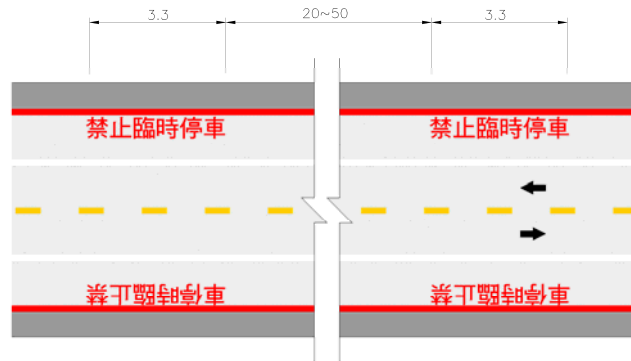


圖 7.4-3 禁止臨時停車紅線標線

- 2.加強違規臨時停車之取締。
- 3.在本區區域範圍內(停車場半徑 500 公尺內)，應在各適當地點設置清楚可見之停車場指示標誌，避免外來車輛，無目的的尋找車位增加車流，影響交通。
- 4.指示標誌牌之設置，依據交通部頒之『道路交通標誌標線號誌設置規則』規定辦理，『指 48.1』標誌用以指示可供 50 輛以上小型車停放之路外公共停車場之方向、距離時，得視需要設於停車場 500 公尺範圍內之適當地點，設置總面數不得多於五面，而於停車場入口處附近，面向行車方向，設置停車處標誌『指 46』，標誌牌設置標準如圖 7.4-4 所示。

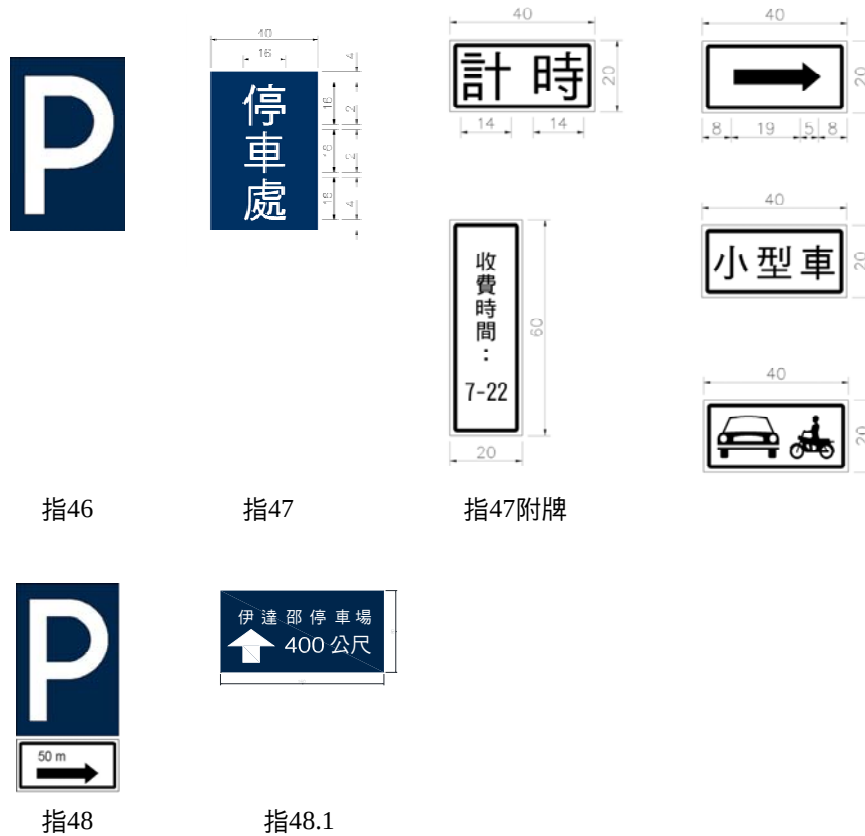


圖 7.4-4 停車指示標示牌

5. 建立日月潭停車導引資訊系統

目前停車場資訊化以為現今之趨勢，透過建置 e 化停車資訊導引系統，例如可將攝影機安裝於停車場上，顯示即時更新的影像，同時加上即時剩餘車位之顯示，讓使用者對於目前停車狀況能一目了然，其目的包括：

- (1)提供未到達遊客檢視目前天候、交通及周邊遊憩狀況，決定是否到遊。
- (2)提供管理單位檢視停車場運作狀況，並可作為安全運作與管理之輔助裝置。

而停車場內即時影像，則可作為提供遊客了解目前停車場等候狀況、排隊長度等資訊，以提供遊客判斷是否現在到本場停車。亦可提供停車場即時供需狀況供管理單位判斷是否需調整停車導引至其他停車場。



圖 7.4-5 路外停車場剩餘格位顯示



圖 7.4-6 GPS 上之即時停車資訊



圖 7.4-7 台北市停車資訊導引系統與 Google Map 的結合

7.4.4 施工期間交通配套措施

1. 工程車輛進出

基地施工過程，將有許多工程車因運送機具材料及施工設備必須在此進出。又因工程車輛大多體積龐大，進出基地時將會干擾道路行駛車輛之運行而造成延滯。故建議工程車之進出應儘量避開上午七～九點及下午五～七點道路交通尖峰時段。

雖然本基地現況已屬於停車場使用，惟基地北側尚有民房，故未來工程進行時，應儘量避免影響附近居民生活品質及既有設施。另施工車輛行駛路線以中正路，考量中正路為本地區主要幹道，車流量較大，加上南側鄉道投 63 線並不寬，因此建議工區內要設置供車輛停放使用空間，避免影響到週遭車流之運作。

2. 施工動線之規劃

由於基地面積有限，且四周道路路幅均為狹窄巷道，施工機具及車輛之進出動線必須妥為規劃，其主要考量重點為：

(1)避免與附近居民活動之動線交叉或重疊。

(2)維持鄰近道路之交通服務品質。

3. 施工期間配合措施

基地開發施工期間施工機具及設施堆放與工程車輛進出將對交通造成影響。為使其對周遭道路之衝擊減至最小，施工單位應配合施工採取下述的因應措施：

(1)工程車輛對外連絡交通之主要路線，應選擇中正路為對外銜接主要幹道。

(2)機動調整施工車輛運輸時間，儘量避免交通尖峰時段(早上七點至九點，下午五點至七點)行駛，以減輕影響程度，另對於擁擠路段將設置速率限制標誌，以維護交通安全。

(3)停車場出入口兩側均應設置醒目之警告標誌及圍籬，以提醒來往行人及車輛注意。施工車輛進出工地時，於入口處設置交通指揮哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便導引來車提早變換車道，另可避免因車道急速縮減造成交通之阻塞。

(4)施工中必須佔用車道時，除依相關規定向主管單位提出申請，並應於被佔用路段前後設置明顯之施工標誌、警示燈及臨時分

隔車道用之交通錐等；重大機具於車道上進行作業時應派人員指揮並疏導交通，以維護行經此路段之汽機車及人之安全。

(5)施工單位所有建材及機具，不可任意堆置在慢車道上或人行道，應事先規劃成堆料區域與施工車輛機具行走區，以儘量避免施工車輛佔用慢車道施工，妨礙機慢車及行人之通行。

(6)預先規劃適當之施工車輛停車位置，以免施工車輛任意停置路旁阻礙車流。

(7)時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。

(8)避免於暴雨期間施工，以減少因天雨路滑產生之交通事故。

4. 施工期間臨時停車空間

目前伊達邵地區可作為臨時停車空地，除了現有第四臨時停車場外，可委請日月村村長協調於假日期間停放在投 63 線旁私人空地或德化國小，或者在魚池鄉九龍口前予以攔截，利用大眾運輸接駁車進出伊達邵。

第八章 結論

本計畫工作項目為進行伊達邵地區停車供需分析及推估、現有平面化方案分析，及立體化方案建議及評估。

1. 路段交通量特性

目前伊達邵地區主要進出道路台 21 甲線為本基地主要進出道路，本計畫為瞭解周邊路段交通量現況，分別進行平日與假日路段交通量調查作業，以每 15 分鐘統計顯示平日與假日上午與下午尖峰小時相同，均為上午 11:00~12:00、下午 14:15~15:15，以假日下午尖峰交通量最高。

在車種車種組成部分，不論平日或假日均以小型車最高，平日約 77%，假日約 75%，假日比例低於平日，受到假日晨峰自行車使用比例高之影響；大型車以遊覽車為主，平日使用比例為 11% 高於假日使用比例 5%；機車在平假日使用比例接近，分別為 11%、13%。假日使用自行車悠遊日月潭現象較為顯著。

在車流方向部分，平日與假日尖峰小時主要車流方向剛好相反，平日以往南(往玄光寺方向)較高，假日則以往北(往青年活動中心)方向較高。

2. 停車調查分析

以伊達邵地區停車供給與實際停車需求分析，顯示在未進行校估調整前，大型車與小型車停車供給與需求數在平日與假日接近平衡，機車、自行車則是嚴重供給不足甚至無供給。

3. 目標年停車需供預測差額

本計畫以現況停車需供調查為分析基礎，考慮私有專用停車場供需、周邊重大開發導致之停車需供影響、現有伊達邵平面停車場立體化之供需變化等調整，並考量目標年衍生遊客量運具使用，以及日月潭國家風景區停車政策以大眾運輸優先之規劃，推估本基地在目標年需滿足之停車需求數如下所示。

車種	大型車	小型車	機車	自行車
停車需求數	29	171	視空間調整	視空間調整

4. 平面化方案探討

原平面化停車空間規劃 28 席大客車停車位、31 席小客車停車位。本計畫分析建議，大客車之停車需求應全部滿足，故至少應提供 29 個大客車停車位，而小客車部分，依照交通部運研所「停車場規劃手冊」的建議，應提供絕對停車供需平衡的 85%，因此本停車場至少應提供大於 146 部小客車停車位，以避免停車供給不足而造成尋停車輛大量在道路上造成車流紊亂，或假日期間嚴重的違規停車問題，因此目前平面化方案恐不足以滿足未來停車需求，故本計畫建議以平面化方案為基礎，研擬立體化方案的可能性。

5. 停車場方案建議

本計畫基地面積有 0.9378 公頃，即 9,378 平方公尺，在現階段停車收費政策下，伊達邵地區公有路外停車場普遍並未收費，本計畫考量停車使用、興建成本與營運成本等角度考量，提出停車場規劃方案：

- (1)現有廁所前方考量規劃作為遊客服務中心、超商或餐飲商店服務設施，旁邊並配合設置自行車架供購物遊客使用及部分機車停車空間。
- (2)基地前半部規劃作為大客車停車空間，可停放 29 部大客車。除以面前道路作為主要進出口之外，另外於基地側面鄉道投 63 線留設備用出入口。
- (3)後半部局部整地及施作擋土牆，並設置鋼構平台，規劃作為小客車停車場，兩個樓層共計可停放 158 部。小客車以鄉道投 63 線作為主要進出動線，以與大客車動線區分。
- (4)基地北側溝渠旁現有巷道配合改道調整線形，繞經基地北側仍可聯絡原本利用此現有巷道進出之居民房舍。

6. 分期分區方案

因應第六章目標年停車需供預測分析，以及對於伊達邵地區停車秩序考量，本計畫建議亦可考慮以分期分區方案辦理，簡要說明如下：

第一期：先行施作 29 部大客車停車空間，後半部局部整地及施作擋土牆，規劃作為小客車停車場，兩個區塊共計可停放 94 部小客車。小客車以鄉道投 63 線作為主要進出動線，基地北側溝渠旁現有巷道配合改道調整線形。同時施做遊客服務中心、超商或餐飲商店服務設施作為招商誘因，旁邊並配合設置自行車架供購物遊客使用及部分機車停車空間。

第二期：施作鋼構平台作為第二層小客車停車空間，增加 64 部小客車停車位，兩個樓層共計可停放 158 部。

7. 停車場經營管理規劃

在施作立體停車場方案下，建議應搭配實施停車收費與鼓勵大眾運輸政策，對於小客車實施計時收費，大客車、自行車不予收費，機車因使用者多為伊達邵周邊居民，亦不收費。

預估兩期興建成本合計 55,008 仟元，以小客車每小時收費 20 元並考慮平假日使用率，預估年停車費收入可達 3,335 仟元，營運階段支出包括停車管理人員薪資費用、營運維護費用，每年分別預估為 891 仟元、1,100 仟元，合計 1,991 仟元/年，以政府自行經營來說，預估每年淨收入 1,344 仟元。

若以政府不負擔興建成本角度，若考慮採促參委託民間興建、營運後移轉(BOT)方式，除了停車管理人員薪資費用、營運維護費用外，民間機構尚須負擔權利金、土地租金，土地租金在營運期預估每年 56 仟元，權利金若以營運收入 1%計收，預估每年 33 仟元，則民間機構淨收入粗估為 1,255 仟元 ($3,335 - 891 - 1,100 - 56 - 33 = 1,255$ 仟元)，對於投入 55,008 仟元，以物價上漲率 2%、折現率 5%初步推估，單純停車場收入無法支應整體計畫成本，意謂本停車場建設若以 BOT 方式推動，對於民間投資人較不具有投資誘因，而不易招商成功，因此仍建議由政府編列預算進行興建而委由民間經營方式較佳。

檔 號：

保存年限：

交通部觀光局日月潭國家風景區管理處 函

機關地址：55548 南投縣魚池鄉水社村中山路599號

聯 絡 人：李銘鈺

聯絡電話：049-2341232

傳真電話：049-2855593

電子信箱：lmy@sunmoonlake.gov.tw

10543

台北市松山區民權東路三段124-1號7樓

受文者：展群工程顧問股份有限公司

發文日期：中華民國100年12月2日

發文字號：觀潭企字第1000100446號

速別：

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨



主旨：檢送本處100年11月25日召開「伊達邵地區停五綠二用地
停車空間立體化效益評估案」初步報告會議紀錄乙份，
請 查照



正本：南投縣政府、南投縣魚池鄉公所、南投縣魚池鄉鄉民代表會、日月村辦公處、
南投縣日月潭形象商圈發展協會、邵族民族議會、南投縣魚池鄉邵族文化發展
協會、日月潭麗山林國際會館、衍生工程顧問股份有限公司、展群工程顧問股
份有限公司、本處 洪副處長維新、陳秘書志賢、涂課長振昇、陳課長逸全、
曾技正兼站主任麗紋、高課長慈穗

副本：

處長張振乾

交通部觀光局日月潭國家風景區管理處

「伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案」初步報告簡

報會議紀錄

一、時間：100 年 11 月 25 日（星期五）下午 1 時 30 分

二、地點：本處 1 樓開標室

三、主持人：張處長振乾

記錄：李銘鈺

四、出席單位及人員：詳簽到簿

五、業務單位報告：(略)

六、規劃單位簡報：(略)

七、意見交換：

(一)日月村石村長：

1. 感謝處長，由於每逢假日期間停車需求甚高，伊達邵居民對於停車場闢建期待已久，個人認為使用者付費是合理的，只要不是太高，如 30 元對於遊客而言都是可接受的。
2. 請問平面與立體停車場經費與期程。
3. 擔心哲園四期施工期間的停車供給量會不夠，因此在本基地興建期間可以協助在投 63 線旁私人空地提供停車、也可以放在德化國小。
4. 至於遊覽車在路外與路邊停車問題，主要遊覽車司機圖方便所以停在路邊而不停進停車場。

(二)本處：

1. 請教配置圖上的公廁是新蓋還是現有的？
2. 伊達邵停車調查在機車部分包含居民自有機車，考量居民使用習慣，機車停車空間可酌予減少。
3. 建議本基地可提供轉乘(運)站功能，以建築線退縮方式設置，讓搭乘環湖巴士至本區的遊客亦可租用電動機踏車代步。未來立體停車場應向後退縮空出站前廣場，減少壓迫感。
4. 是否有考量遊客在日月潭纜車站停車後到伊達邵是步行還是搭接駁車？
5. 停車場立體方式可參考臺中市東興停車場、逢甲大學停車場等採鐵架組合立體停車場，注意臨街面景觀處理，未來本區是否可採用類似方式，先興建2層樓並預留增加供給空間。
6. 本區因受旅遊特性影響，致平日停車場使用率很低，但每逢連續假日易出現小客車、遊覽車爆量，使原規劃哲園4期200輛小客車停車位及組合屋停車場90輛停車位包含週邊違規停車仍不足以供給遊客之需求，造成中正路回堵情形，且依遊客特性於平日遊客量較低的時候通常優先選擇路邊免費的地方停車、但遇到遊客量暴量的假日即使1小時100元的地方遊客仍會去停，認為於特殊假日停車場使用率可達9成以上，而平日或六、日實際停車需求約10~20輛

左右，因此本基地的停車供需評估確實較為困難。

7. 建議規劃單位在報告中重大開發影響小節後增加一小節，以說明是否應進行立體化。
8. 配置圖上大客車停放位置現況有條溝渠可能無法納入停車空間中。
9. 本區中綠二用地建議維持景觀綠地規劃。
10. 有關報告書第 40 頁所提及小型車停車數量，已包含伊達邵整個區域包含商店街，建議只要交代現況停車不需考量商圈停車。
11. 報告中提到幾個路外停車場，如伊達邵廣停用地、第四臨時停車場，皆屬臨時停車空間且屬縣府用地，不建議將臨時停車場當作供給空間。
12. 本基地可不需考量伊達邵社區居民之所有停車供給，而機車、自行車不足部分，考量機車使用多為居民、自行車價值高多會隨人停放，應無設置自行車專用停車空間之必要，且機車供給數也可不需要這麼多。
13. 由於立體停車場興建成本相對較高，完成後勢必要收費。但收費後私有空地停車就有誘因，恐影響本基地停車使用率，經營面之可行性請為評估。
14. 請規劃單位在經費可負擔下協助評估停車場營運維護成本支出，如水電、清潔、維護管理等相關支出，以利後續招商之參考。

15. 停車數量多除了考慮增加停車空間供給外，建議思考限制私人運具、鼓勵使用大眾運輸工具，雖然從實際遊客出遊的習慣，所有行李、家人都集中在一輛車上就可以，較為方便，這種習慣一時也難以改變，不過建議仍以大型車之影響程度為考量。
16. 建議規劃單位考量如要興建立體停車場，則請思考 BOT 可行性或收益面，若不可行則要說明理由，讓主事者做出正確的決策。
17. 建議規劃單位去瞭解儷山林哲園四期用地未來停車場開放後供給量、是否釋出其他空間給外來遊客、以及收費方式等。

(三)展群工程顧問股份有限公司：

1. 若現況不變，大小客車供需可達平衡，但伊達邵停車供給以私有停車場為多，若扣除私有停車空間，小型車需求量相差約 0.5 倍。目前最大路外停車場哲園四期用地預定今年 12 月底將進行施工，包含外面 7 格大客車停車格，都會取消。依調查顯示假日停在該用地停車數有上百輛小客車，若缺少該停車空間，遇到例假日停車供給勢必不足以供應停車需求。
2. 本基地原平面停車規劃，大客車供給量為 31 輛，小客車 28 輛。
3. 停車場初步建議可將坡面整平，亦可考量部分立體化方式，如大客車停車空間規劃在平面地形，後半部高程差部分做小客車立體化設計，如此可視需求調整使用空間外，亦可降低興建成本。

4. 本計畫有關停車供給估算係依據交通工程手冊定義，並依據現況實際停車數據，校正與調整相關重大開發及私有專用停車等影響，才估算出各車種停車供給不足數據。
5. 目前停車場 BOT 案例較少且執行不易，較成功案例為臺北市大葉高島屋百貨公司開發並附設停車場，以多功能使用而非僅單一停車功能作開發。
6. 目前所知儷山林哲園四期飯店停車空間約 180 輛小型車，大客車停車位較少，不確定會開放給外來遊客停車數量，計費方式以白天為主 1 小時約 100 元；未來本案停車場可以 1 小時收費 20 元，至伊達邵之遊客停留時間約 2~3 小時，遊客基於價格、便利性、安全考量仍會選擇本案規劃之停車空間，因此哲園停車需求將會移轉為本案之收益。
7. 本案原規劃委託範圍僅包含停車場調查與經濟效益評估，不包括財務效益評估，而經濟效益相對財務效益來得廣泛且包含社會效益與成本面，是經建會規定政府機關編列預算興建時首先必須考量的。

八、結論：

- (一)同意展群工程顧問股份有限公司所作之初步報告內容，請依約執行後續工作事宜。
- (二)請規劃單位把握本案完成時間，於今年度完成。

交通部觀光局日月潭國家風景區管理處

「伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案」初步報告簡

報會議簽到簿

一、時間：100 年 11 月 25 日（星期五）下午 1 時 30 分

二、地點：本處 1 樓開標室

三、主持人：張處長振乾  記錄：李銘鈺

四、出席單位及人員：

出席機關、人員	職稱	姓名	職稱	姓名
南投縣政府	科員	林奕亨		
南投縣魚池鄉公所				
南投縣魚池鄉鄉民代表會				
日月村辦公處	村長	石春鴻		
南投縣日月潭形象商圈發展協會				
邵族民族議會				
南投縣魚池鄉邵族文化發展協會				
日月潭儷山林國際會館				

出列席機關、人員	職稱	姓名	職稱	姓名
衍生工程顧問股份有限公司				
展群工程顧問股份有限公司		許文娟 夏受霖		
本處				戴祥樹
		陳志賢		高燕禧
				許振昇
				蔡依萍
				李紹銘

檔 號：
保存年限：

交通部觀光局日月潭國家風景區管理處 函

地址：55548 南投縣魚池鄉水社村中山路59
9號

聯絡人：李銘鈺

聯絡電話：049-2341232

傳真：049-2855593

電子信箱：lmy@sunmoonlake.gov.tw

受文者：展群工程顧問股份有限公司

發文日期：中華民國100年12月16日

發文字號：觀潭企字第1000100479號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(10001004790-1.doc、10001004790-2.pdf)



主旨：檢送本處100年12月15日召開「伊達邵地區停五綠二用地
停車空間立體化效益評估案」期末簡報會議紀錄乙份，請
查照。

正本：南投縣政府、南投縣魚池鄉公所、南投縣警察局集集分局、南投縣魚池鄉鄉民代
表會、日月村辦公處、南投縣警察局集集分局德化派出所、南投縣日月潭形象商
圈發展協會、邵族民族議會、南投縣魚池鄉邵族文化發展協會、日月潭儷山林國
際會館、衍生工程顧問有限公司、展群工程顧問股份有限公司、本處 洪副處長
維新、陳秘書志賢、涂課長振昇、陳課長逸全、曾技正兼站主任麗紋、高課長慈
穗

副本：2011/12/16 17:55:19 交

交通部觀光局日月潭國家風景區管理處

「伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案」期末簡報會

議紀錄

一、時間：100 年 12 月 15 日（星期四）下午 2 時 30 分

二、地點：本處 1 樓開標室

三、主持人：張處長振乾

記錄：李銘鈺

四、出席單位及人員：詳簽到簿

五、業務單位報告：(略)

六、規劃單位簡報：(略)

七、意見交換：

(一)日月村石村長：

對本案地方是樂觀其成，惟日後哲園動工後，消失之停車位能在本案儘量補足。

(二)日月潭儷山林國際會館：

1. 有關四館都市設計審議，業於本月 10 日送至縣府審議，預計於明(101)年 7 月動工，工期約 3 年左右，房間數在 260~300 間。
2. 有鑑風景區交通重要性，原規劃停車位大客車 5 席，小客車 140~150 席之間，為配合交通改善，小客車部份擬增 77 席，超過交通環評之門檻，上述期程應會延後。

(三)本處：

1. 本案本次簡報內容，完整性甚佳。
2. P3-9 頁中有關調查範圍文字敘述，與文中其他圖面所示，請檢視修正。

3. 在第二期中預計經費約 3,200 萬元，僅提供 60 餘席停車位，單位造價約 50 萬元，建議提供相關案例之單位造價予以比較。
4. 本案應以大客車為主，小客車應疏導至周邊業者之停車場，增進地方繁榮。
5. 本案經營方式除 OT 外，應有 BOT 及設施出租等研析，目前本處設施出租係以政府採購法之限制性招標方式辦理，並非以價格標方式為主，在政府財政拮据情形下，零出資是最佳方案，若無法 BOT 方式辦理，亦請補充分析說明。

(四)展群工程顧問股份有限公司：

1. 在北部地區立體停車場車停車位單位造價約在 40~65 萬 1 席，本案第二期部分除土建工程外，尚包括消防、電力管線、鋪面、劃線等部分。
2. 本案南投縣地區是首宗對地區停車供需作完整研析之案件，考量本基地原有設施存在情形，建議分期分區方式推動，在滿足大客車需求及滿足小客車需求 85%作規劃。
3. 有關停車位單位造價及經營方式中 BOT、出租等 2 種方式，將協助收集案例及作初步分析。

八、結論：

- (一)同意展群工程顧問股份有限公司所作之期末簡報及報告書內容，請依約執行後續工作事宜。
- (二)本案請工務課提報大局重大工程督導會報，就原平面方案及立體化方案效益提專案報告，供大局裁示後續推動方案。

九、散會時間：下午 3 時 50 分

交通部觀光局日月潭國家風景區管理處

召開「伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案」期末簡

報會議簽到簿

一、時間：100 年 12 月 15 日（星期四）下午 2 時 30 分

二、地點：本處 1 樓開標室

三、主持人：張處長振乾

張振乾

記錄：李銘鈺

四、出席單位及人員：

出席機關、人員	職稱	姓名	職稱	姓名
南投縣政府				
南投縣魚池鄉公所	鄉長	王正忠		
南投縣警察局集集分局	請假			
南投縣魚池鄉鄉民代表會		劉文欽		
日月村辦公處	村長	石春鴻		
南投縣警察局集集分局德化派出所				
南投縣日月潭形象商圈發展協會				
邵族民族議會				

出席機關、人員	職稱	姓名	職稱	姓名
南投縣魚池鄉邵族文化發展協會				
日月潭儷山林國際會館	經理	曾政志		
衍生工程顧問股份有限公司				
展群工程顧問股份有限公司		彭瑞光		許文娟
		廖安霖		
本處		洪維新		
		許振男		陳逸全
				戴祥樹
				高慈穗
				李銘銘

伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案
初步報告會議意見回復對照表

會議意見	回復說明
一、日月村石村長	
1. 感謝處長，由於每逢假日期間停車需求都甚高，伊達邵居民對於停車場闢建期待已久，個人認為使用者付費是合理的，只要不是太高，如 30 元對於遊客而言都是可接受的。	遵照辦理，本計畫後續將依據管理處政策，規劃小客車、機車收費，大客車與自行車不予收費。
2. 請問平面與立體停車場經費與期程。	平面與立體停車場經費與期程補充於期末報告中。
3. 擔心哲園四期施工期間的停車供給量會不夠，因此在本基地興建期間可以協助投 63 線旁私人空地提供停車、也可以放在德化國小。	敬悉。基地興建期間應另撰施工期間交通維持計畫，其中有關臨時停車供給部分，可以依村長建議置於投 63 線旁私人空地或德化國小。
4. 至於遊覽車在路外與路邊停車問題，主要遊覽車司機圖方便所以停在路邊而不停進停車場。	敬悉。
二、本處	
1. 請教配置圖上的公廁是新蓋還是現有的？	圖上的公廁為現有公廁。
2. 伊達邵停車調查在機車部分包含居民自有機車，考量居民使用習慣，機車停車空間可酌予減少。	遵照辦理，機車停車空間已酌予減少，詳報告書停車位規劃。
3. 建議本基地可提供轉乘(運)站功能，以建築線退縮方式設置，讓搭乘環湖巴士至本區的遊客亦可租用電動機踏車代步。未來立體停車場應向後退縮空出站前廣場，減少壓迫感。	遵照辦理，本基地西北側部分提供環湖巴士停車空間，以建築線退縮方式設置作為伊達邵地區之轉乘區，而搭乘環湖巴士至本區的遊客亦可於商店區內租用電動機踏車代步。立體停車場以保留部分綠地空間，並向後退縮空出站前廣場，減少壓迫感。
4. 是否有考量遊客在日月潭纜車站停車後到伊達邵是步行還是搭接駁車？	目前遊客之遊程在日月潭纜車站停車後到伊達邵多數係以繼續開車至伊達邵以延續後續行程，部分採步行方式。
5. 停車場立體方式可參考臺中市東興停車場、逢甲大學停車場等採鐵架組合立體停車場，注意臨接面景觀處理，未來本區是否可採用類似方式，先興建 2 層樓並預留增加供給空間。	遵照辦理，本計畫目前建議方式即為先行施做平面空間，並預留基礎以便施作二層平台之停車空間。
6. 本區因受旅遊特性影響，致平日停車場使用率很低，但每逢連續假日易出現小客車、遊覽車爆量，使原規劃哲園 4 期 200 輛小客車停車位及組合屋停車場 90 輛停車位包含週邊違規停車仍不足以供給遊客之需求，造成中	此一現象與本計畫停車調查狀況十分吻合。 本區域遊客特性確實如委員所指教，於平日遊客量較低的時候通常優先選擇路邊免費的地方停車，而假日遊客量暴量的假日即使如哲園四期現有空地採記次收費每次

伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案
初步報告會議意見回復對照表

會議意見	回復說明
正路回堵情形，且依遊客特性於平日遊客量較低的時候通常優先選擇路邊免費的地方停車、但遇到遊客量暴量的假日即使 1 小時 100 元的地方遊客仍會去停，認為於特殊假日停車場使用率可達 9 成以上，而平日或六、日實際停車需求約 10~20 輛左右，因此本基地的停車供需評估確實較為困難。	100 元，遊客使用率仍高因此假日停車場使用率可達 9 成以上，而平日實際停車需求約 10~20 輛左右，因此本基地的停車供需評估確實較為困難。因此本計畫小客車停車供給，建議依照交通部運研所停車場規劃手冊之規定，以供需平衡線之 85%作為規劃設置數。
7. 建議規劃單位在報告中重大開發影響小節後增加一小節，以說明是否應進行立體化。	遵照辦理，補充於 6.3 現有平面化停車方案檢討，說明是否應進行立體化。
8. 配置圖上大客車停放位置現況有條溝渠可能無法納入停車空間中。	遵照辦理，基地北側溝渠旁現有巷道配合改道調整線形，繞經基地北側仍可聯絡原本利用此現有巷道進出之居民房舍。
9. 本區中綠二用地建議維持景觀綠地規劃。	綠二用地將在停車場設計規劃時一併考量。
10. 有關報告書第 40 頁所提及小型車停車數量，已包含伊達邵整個區域包含商店街，建議只要交代現況停車不需考量商圈停車。	本計畫係依交通部「交通工程手冊」及台北市等地區停車供需調查等相關作業準則，進行有關停車供需之分析與調查認定，現有居民及商圈部分，亦依相關規定辦理認定。
11. 報告中提到幾個路外停車場，如伊達邵廣停用地、第四臨時停車場，皆屬臨時停車空間且屬縣府用地，不建議將臨時停車場當作供給空間。	伊達邵廣停用地及第四臨時停車場由於依其土地使用分區及相關使用計畫，仍須依停車供給之認定標準計為停車供給空間。
12. 本基地可不需考量伊達邵社區居民之所有停車供給，而機車、自行車不足部分，考量機車使用多為居民、自行車價值高多會隨人停放，應無設置自行車專用停車空間之必要，且機車供給數也可不需要這麼多。	考量機車使用多為居民、自行車價值高多會隨人停放，因此本計畫修改原配置，僅於商店旁設置部分自行車架供購物遊客使用，機車供給數亦大幅減少。
13. 由於立體停車場興建成本相對較高，完成後勢必要收費，這點意見要看村長。但收費後私有空地停車就有誘因，恐影響本基地停車使用率，經營面之可行度請為評估。	遵照辦理，停車管理經營面部分亦將納入分析。
14. 請規劃單位在經費可負擔下協助評估停車場營運維護成本支出，如水電、清潔、維護管理等相關支出，以利後續招商之參考。	遵照辦理，本計畫在經費可負擔下協助初步評估停車場營運維護成本支出，如水電、清潔、維護管理等相關支出，以提供主辦機關作為後續招商之參考。
15. 停車數量多除了考慮增加停車空間供	遵照辦理。

伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案
初步報告會議意見回復對照表

會議意見	回復說明
給外，建議思考限制私人運具、鼓勵使用大眾運輸工具，雖然從實際遊客出遊的習慣，所有行李、家人都集中在一輛車上就可以，較為方便，這種習慣一時也難以改變，不過建議仍以大型車之影響程度為考量。	
16.建議規劃單位考量如要興建立體停車場，則請思考 BOT 可行性或者收益面，若不可行則要說明理由，讓主事者做出正確的決策。	遵照辦理，本計畫第七章對於立體化後經營面問題，亦納入分析規劃之參考。。
17.建議規劃單位去瞭解儷山林哲園四期用地未來停車場開放後供給量、是否釋出其他空間給外來遊客、以及收費方式等。	遵照辦理，詳如展群公司回復第六點。
三、展群工程顧問股份有限公司	
1. 若現況不變，大小客車供需可達平衡，但伊達邵停車供給以私有停車場為多，若扣除私有停車空間，小型車需求量相差約 0.5 倍。目前最大路外停車場哲園四期用地預定今年 12 月底將進行施工，包含外面 7 格大客車停車格，都會取消。依調查顯示假日停在該用地停車數有上百輛小客車，若缺少該停車空間，遇到例假日停車供給勢必不足以供應停車需求。	-
2. 本基地原平面停車規劃，大客車供給量為 31 輛，小客車 28 輛。	-
3. 停車場初步建議可將坡面整平，亦可考量部分立體化方式，如大客車停車空間規劃在平面地形，後半部高程差部分做小客車立體化設計，如此可視需求調整使用空間，亦可降低興建成本。	-
4. 本計畫有關停車供給估算係依據交通工程手冊定義，並依據現況實際停車數據，校正與調整相關重大開發及私有專用停車等影響，才估算出各車種停車供給不足數據。	-
5. 目前停車場 BOT 案例較少且執行不易，較成功案例為臺北市大葉高島屋百貨公司開發並附設停車場，以多功能使用而非僅單一停車功能作開發。	-

伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案
初步報告會議意見回復對照表

會議意見	回復說明
6. 目前所知儷山林哲園四期飯店停車空間約 180 輛小型車，大客車停車位較少，不確定會開放給外來遊客停車數量，計費方式以白天為主 1 小時約 100 元；未來本案停車場可以 1 小時收費 20 元，至伊達邵之遊客停留時間約 2~3 小時，遊客基於價格、便利性、安全考量仍會選擇本案規劃之停車空間，因此哲園停車需求將會移轉為本案之收益。	-
7. 本案原規劃委託範圍僅包含停車場調查與經濟效益評估，不包括財務效益評估，而經濟效益相對財務效益來得廣泛且包含社會效益與成本面，是經建會規定政府機關編列預算興建時首先必須考量的。	-
會議結論	
一、同意展群工程顧問股份有限公司所做之初步報告內容，請依約執行後續工作事宜。	遵照辦理。
二、請規劃單位把握本案完成時間，於今年度完成。	遵照辦理。

伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案

100.12.15 末簡報會議意見回復對照表

意見	回復說明
一、日月村石村長	
1. 對本案地方是樂觀其成，惟日後哲園動工後，消失之停車位能在本案儘量補足。	哲園用地目前所提供之平面停車位為 190 席小客車。 本計畫係在以現況停車需供調查為分析基礎下，考慮私有專用停車場、周邊重大開發之影響、現有伊達邵平面停車場立體化之供需變化、目標年衍生遊客量運具使用等因素，因此此一課題已納入本計畫供需計算因子中考量。
二、日月潭儷山林國際會館	
1. 有關四館都市設計審議，業於本月 10 日送至縣府審議，預計於明(101)年 7 月動工，工期約 3 年左右，房間數在 260~300 間。	敬悉，所提供資料納入報告書 2.2 節中予以說明。
2. 有鑑風景區交通重要性，原規劃停車位大客車 5 席，小客車 140~150 席之間，為配合交通改善，小客車部份擬增 77 席，超過交通環評之門檻，上述期程應會延後。	敬悉，所提供資料納入報告書中予以評估。
三、日月潭國家風景區管理處	
1. 本案本次簡報內容，完整性甚佳。	敬悉，亦感謝管理處多所指導與協助。
2. P3-9 頁中有關調查範圍文字敘述，與文中其他圖面所示，請檢視修正。	遵照辦理，予以修正 P.3-9 文字與圖面標示。
3. 在第二期中預計經費約 3,200 萬元，僅提供 60 餘席停車位，單位造價約 50 萬元，建議提供相關案例之單位造價予以比較。	本計畫已將相關案例之單位造價補充於計畫書第七章，供主辦機關參考。
4. 本案應以大客車為主，小客車應疏導至周邊業者之停車場，增進地方繁榮。	對於本基地停車供給類型，已考量日月潭國家風景區管理處之停車政策，以大客車為優先。因此提出以下建議： (1)大客車之停車需求應全部滿足，故至少應提供 29 個大客車停車位。 (2)小客車停車需求依照交通部運研所「停車場規劃手冊」建議，應提供絕對停車供需平衡的 85%，因此本停車場至少應提供大於 146 部小客車停車位，以避免停車供給不足而造成尋停車輛大量在道路上造成車流紊亂，或假日期間嚴重的違規停車問題。

伊達邵地區停五綠二用地停車空間立體化效益評估案

100.12.15 末簡報會議意見回復對照表

意見	回復說明
5. 本案經營方式除 OT 外，應有 BOT 及設施出租等研析，目前本處設施出租係以政府採購法之限制性招標方式辦理，並非以價格標方式為主，在政府財政拮据情形下，零出資是最佳方案，若無法 BOT 方式辦理，亦請補充分析說明。	遵照辦理，本計畫彙整行政院公共工程委員會從民國 91 年至民國 100 年間停車場建設之促參公告資料，顯示 BOT 要成功，光靠停車場收入這項誘因並不足夠，需要提供收益較大之附屬事業方有成功機會，廠商才能負擔停車場之興建成本、營運維護成本。因此初步研析本計畫仍以限制性招標方式或採促參之方式較能符合實際經營需求。
四、展群工程顧問股份有限公司	
1. 在北部地區立體停車場車停車位單位造價約在 40~65 萬 1 席，本案第二部分除土建工程外，尚包括消防、電力管線、鋪面、劃線等部分。	-
2. 本案南投縣地區是首宗對地區停車供需作完整研析之案件，考量本基地原有設施存在情形，建議分期分區方式推動，在滿足大客車需求及滿足小客車需求 85% 作規劃。	-
3. 有關停車位單位造價及經營方式中 BOT、出租等 2 種方式，將協助收集案例及作初步分析。	-
五、結論	
1. 同意展群工程顧問股份有限公司所作之期末簡報及報告書內容，請依約執行後續工作事宜。	遵照辦理，將依約辦理後續定案事宜。
2. 本案請工務課提報大局重大工程督導會報，就原平面方案及立體化方案效益提專案報告，供大局裁示後續推動方案。	敬悉。

路外停車供給調査表

交通分區：

調查時間：

編號：

[illegible]

附表3-2 路邊供給調查表格

行政區： 交通分區： 日期： 調查時間： 調查員： 編號：

街 廓 編 號	總車道寬 (M)	路邊無格位(註一)			大型車		小型車				特殊車輛						
		不含紅黃 線長度 (M)	黃線		格位數	費率	格位數	時段管制		費率	身心障礙		警用格位		卸貨專用		
			長度(M)	開放時間				格位數	開放時間		格位數	機車	小型車	機車	格位數	時段管制	
																格位數	開放時間
街 廓 編 號	機車									自行車			備註				
	路邊及巷道				人行道(註二)			機車彎		費率	自行車 車架	自行車 停放區		費率			
	格位數	汽機車共用		人行道 寬(M)	格位數	無格位 長度(M)	機車彎處	格位數									
		格位數	開放時間														
														註一：路邊及巷道寬度≤6公尺不列入供給計算； 6<寬度≤7單邊計算(計算可提供較多一側)； 寬度>7公尺雙邊計算 註二：人行道寬度≤3.5公尺不列入供給計算； 3.5<寬度：單邊計算(以道路緣石之一邊計算)			

路外空間實際停車調查表 行政區： 交通分區： 日期： 調查時間： 調查員： 編號：

附3-3

路邊實際停車調查表

交通分區：

日期：

調査時間：

調査員：

編號：

註一：工程車不列入大型車需求之調查對象。註二：特殊車輛僅針對特殊停車格位之車輛進行調查。

違規停車判定法規

一、道路交通安全規定(100/7/28)

第 111 條

汽車臨時停車時，應依下列規定：

一、橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時停車。

二、交岔路口、公共汽車招呼站 10 公尺內、消防栓、消防車出入口 5 公尺內不得臨時停車。

三、設有禁止臨時停車標誌、標線處所不得臨時停車。

四、道路交通標誌前不得臨時停車。

五、不得併排臨時停車。

臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾 60 公分，但大型車不得逾 1 公尺，在單行道左側臨時停車時，比照辦理。

第 112 條

汽車停車時，應依下列規定：

一、禁止臨時停車處所不得停車。

二、彎道、陡坡、狹路、槽化線、交通島或道路修理地段不得停車。

三、機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出、入口及消防栓之前，不得停車。

四、設有禁止停車標誌、標線之處所不得停車。

五、在設有殘障者專用停車標誌處所，非殘障用車不得停放。

六、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業不得在道路上停放待售或承修之車輛。

七、路邊劃有停放車輛線之處所不得停車營業。

八、自用汽車不得於營業汽車招呼站停車。

九、顯有妨礙其他人、車通行處所，不得停車。

十、不得併排停車。

十一、於坡道不得已停車時應切實注意防止車輛滑行。

十二、汽車發生故障不能行駛，應即設法移置於無礙交通之處。該故障車輛在未移置前或移置後均應豎立車輛故障標誌。該標誌在行車時速 40 公里之路段，應豎立於車身後方 5 公尺至 30 公尺之路面上，在行車時速逾 40 公里之路段，應豎立於車身後方 30 公尺至 100 公尺之路面上，交通擁擠之路段，應懸掛於車身之後部。車前適當位置得視需要設置，車輛駛離現場時，應即拆除。

十三、停於路邊之車輛，遇晝晦、風沙、雨雪、霧靄時，或在夜間無燈光設備或照明不清之道路，均應顯示停車燈光或反光標誌。

十四、在停車場內或路邊准停車處所停車時，應依規定停放，不得紊亂。

十五、停車時間、位置、方式及車種，如公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關有特別規定時，應依其規定。

停車時應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾 40 公分，在單行道左側停車時，比照辦理。

汽車臨時停車或停車，開啟或關閉車門時，應注意行人、其他車輛，並讓其先行。

第 113 條

消防車、警備車、救護車、工程救險車、外交部禮賓車、公用事業機構之工程車、垃圾車及傳遞郵件電報等車輛，於執行任務時，其臨時停車及停車地點得不受前二條之限制。但公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關另有特別規定者，應依其規定。

第 131 條

慢車不得任意停放，應在規定地點或劃設之標線以內，順序排列。

在未設置自行車停車設施之處所，自行車得比照汽缸總排氣量未滿 550 立方公分之機器腳踏車停放。

二、道路交通管理處罰條例(100/5/18)

第 55 條

汽車駕駛人，臨時停車有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。

二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車。

三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車。

四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊，或併排臨時停車。

五、在道路交通標誌前臨時停車，遮蔽標誌。

接送行動不便之人上、下車者，臨時停車不受三分鐘之限制。

第 56 條

汽車駕駛人停車時，有下列情形之一者，處新臺幣 600 元以上 1200 元以下罰鍰：

一、在禁止臨時停車處所停車。

二、在彎道、陡坡、狹路、槽化線、交通島或道路修理地段停車。

三、在機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場、或其他公共場所出、入口或消防栓之前停車。

四、在設有禁止停車標誌、標線之處所停車。

五、在顯有妨礙其他人、車通行處所停車。

六、不依順行方向，或不緊靠道路右側，或併排停車，或單行道不緊靠路邊停車。

七、於路邊劃有停放車輛線之處所停車營業。

八、自用汽車在營業汽車招呼站停車。

九、停車時間、位置、方式、車種不依規定。

十、於身心障礙專用停車位違規停車。

汽車駕駛人在道路收費停車處所停車，未依規定繳費，主管機關應書面通知駕駛人於 7 日內補繳，並收取必要之工本費用，逾期再不繳納，處新臺幣 300 元罰鍰。

第一項情形，交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員，應責令汽車駕駛人將車移置適當處所；如汽車駕駛人不予移置或不在車內時，得由該交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員為之。

第一項第十款應以最高額處罰之，第二項之欠費追繳之。

在圓環、交岔路口 10 公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定汽車之停車處所。

停車場法

中華民國八十年七月十日總統華總（一）義字第三五〇九號令制定

中華民國八十九年一月十九日總統華總一義字第八九〇〇〇一一九八〇號

令修正公布第三條、第四條、第七條、第十一條、第十六條、第二十三條、第二十四條、第二十九條、第三十一條；增訂第五條之一、第十六條之一、第三十二條之一、第三十九條之一條文；刪除第五條條文

中華民國九十年五月三十日總統華總一義字第九〇〇〇一〇二四二〇號令

公布修正第三十五條、第三十六條、第三十七條、第三十九條之一條文

中華民國一〇〇年六月二十九日總統華總一義字第一〇〇〇〇一三二三七

一號令修正公布第十四條、第十七條條文

第一章 總則

第一條 （立法目的）

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。

第二條 （名詞定義）

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、建築物附設停車空間：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。

第三條 （主管機關）

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。

第四條 （停車場財源籌措之方法）

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。
 - 十、基金之孳息收入。
 - 十一、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。

第五條 (刪除)

第五條之一 (信車場作業基金之用途)

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。
- 十、停車場經營管理事項之投資。
- 十一、其他經主管機關核准支出。

第六條 (政府應獎助民間興建之公共停車場)

公共停車場由民間投資興建者，政府應予以獎助。

第七條 (公共設施之地下或地上層得附建停車場)

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。

第八條 (都市計畫公共停車場用地之使用)

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。

第九條 (增設停車空間之建築物其高度及容積率之放寬)
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。

第十條 (都市計畫中停車場用地之規畫)
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，地方主管機關應視需要提具規劃案，送請都市計畫主管機關辦理之。

第十一條 (臨時路外停車場之申請)
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

第十二條 (路邊停車場之設置)
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。

第十三條 (路邊停車場其重要事項之公告)
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。

第十四條 （路邊停車場之費率及收費方式）

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。採計時收取，得以三十分鐘為計費單位。

第十五條 （巷停車之規劃）

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

第十六條 （都市計畫停車場之投資興建）

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、第二百十九條、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。

第十六條之一 （都市計畫停車場投資興建之適用）

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。

第十七條 （路外公共停車場其收費標準及收費方式）

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。採計時收取，得以三十分鐘為計費單位。

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。

- 第十八條 (路外公共停車場附近地區停車之規劃)
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。
- 第十九條 (新舊建築物停車空間之增設或附設)
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。
- 第二十條 (建築物之交通影響評估)
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。
- 第二十一條 (防空避難設備兼作停車空間)
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。
- 第二十二條 (建築物附設停車空間得開放公眾收費使用)
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。
- 第二十三條 (汽車服務業應設停車場)
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

- 第二十四條 (都市計畫停車場或路外公共停車場之申請)
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。

第二十五條 （前條停車場其管理規範之訂定）

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。

第二十六條 （附設停車空間之建築物其管理規範之訂定）

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。

第二十七條 （路外公共停車場應具備之標示設施）

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。

第二十八條 （已登記之路外公共停車場其營業狀況變動之報備）

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。

第二十九條 （公有路外停車場得委託民間經營）

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。

第三十條 （停車管理之專責單位）

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。

第三十一條 （停車場負率標準之依據）

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。

第三十二條 （未依規劃停放之車輛之處置）

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。

第三十二條之一 （停車場經營業申請經營違規停車拖吊業務之程序）

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。

第三十三條 （有關業務資料或報告之提出）

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

第三十四條 （民間興建公共停車場之獎助）

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勵或協助；其獎助措施，另以法律定之。

第三十五條 （違反臨時路外停車場設置計畫之處罰）

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。

第三十六條 （違反停車場設置標準之處罰）

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。

第三十七條 （收費標準或收費方式未經報備之處罰）

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。

第三十八條 （違反路外公共停車場標示設施之處罰）

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，處負責人新臺幣九千元以下罰鍰；經處罰

後仍不改善，處三十日以下之停業處分。

第三十九條 （違反營業登記之處罰）

違反第二十八條之規定者，處負責人新臺幣九千元以下罰鍰。

第三十九條之一 （罰則）

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。

第四十條 （拒絕主管機關檢查之處罰）

違反第三十三條之規定拒絕檢查或提供資料或報告者，處負責人新臺幣六千元以下罰鍰。

第四十一條 （罰鍰之主管機關）

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

第四十二條 （本法施行前之路外公共停車場之登記及處罰）

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。

第四十三條 （證照費之徵收）

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。

第四十四條 （施行日）

本法自公布日施行。→

南投縣公共停車場經營登記辦法

中華民國九十一年五月六日南投縣政府九十一府法規字第0九一000七九二七00號令發布

第一條

南投縣政府(以下簡稱本府)為依停車場法規定受理供公眾停車收費使用之停車場申請登記，特訂定本辦法。

第二條

本辦法所稱停車場，係指路外停車場、都市計畫停車場、建築物附設停車空間及臨時路外停車場。

第三條

停車場經營業申請報備登記時，負責人應檢附下列文件各三份，向本府申請，經本府核備領得停車場登記證後，始得依法營業。

一、申請書如附表一。

二、負責人身分證影本(經營者如為公司組織應加附公司執照影本)。

三、建築物使用執照或使用許可文件影本及核准圖說、土地使用分區及公共設施用地證明書。

四、停車場所有權證明文件影本，產權非自有者，應附租約或使用同意書影本。

五、停車場管理規範，包括下列事項：

(一) 停車種類及車位數。

(二) 停車場營業時間。

(三) 停車場收費標準與收費方式。

(四) 停車場管理作業程序。

六、停車場標誌、號誌、車輛停放線、指向線車位配置圖(比例尺1/100-1/200)。

七、停車場相關位置圖(比例尺 1/500-1/2000)。

第四條

停車場之營業時間、停車費率、管理事項及停車場登記證字號，應標示於出入口或其他適當處所，其內容應與管理規範一致。標示牌規格如附表二。

第五條

停車場登記證所列項目及停車場管理作業程序，如有變更應於一個月前填具申請書，辦理變更報備。

第六條

停車場停止全部或部分營業或歇業時，應於一個月前報請本府備查；復業時，亦同。

第七條

停車場登記證如有遺失或污損，應敘明事由及登記證字號申請補發或換發，遺失者應登報作廢，污損者應繳還原證。

第八條

本辦法自發布日施行。

南投縣停車場經營登記申請表

收件日期：		收文字號：(本欄由承辦單位填寫)		年	月	日	字第	號
申請人	組織名稱	組織型態(請打√)				登記證字號		
	負責人或代表人姓名	☐ 公司 ☐ 合夥 ☐ 獨資 ☐ 個人 ☐ 其他				申請使用年限	年	
	身分證字號	地址				聯絡電話		
申請設置停車場地點		面積		平方公尺	現行都市計劃	土地使用分區		

土地標示(※不敷使用時，請以浮貼方式填列並加蓋投資人騎縫章)

區	段	小段	地號	面積(m ²)	所有權人	所有權證明文件

合計

平方公尺

符合者請打√	停車場型式	停車種類				申請事項	新設	負責人變更	經營者名稱變更	停車場名稱變更	停車場數量變更	收費標準方式	變更	營業時間變更	其他事項
		平面式	立體式	機械式	塔台式										

申請使用期限	路段名	長	寬	路段名	長	寬	路段名	長	寬

變更事項對照表	變更前	變更後	原領登記證字	

一、變更事項不敷填寫時，可自行黏貼另紙應用。
二、變更事項如需文字敘述者，請以另紙補充說明。
三、變更公司名稱或負責人者，應蓋新印鑑。

申請有關書件(檢附者請打√)	
	一、申請書
	二、負責人身分證影本(經營者如為公司組織應加附公司執照影本)。
	三、建築物使用執照或使用許可文件影本。
	四、建築物核准圖說。
	五、土地使用分區。
	六、公共設施用地證明書。
	七、停車場所有權證明文件影本(產權非自有者應附租約或使用同意書影本)。
	八、停車場管理規範，含停車種類及車位數、營業時間、收費標準與收費方式、管理作業程序。
	九、停車場標誌、號誌、車輛停放線、指向線及車位配置圖(比例尺 1/100~1/200)。
	十、停車場相關位置圖(比例尺 1/500~1/2000)
	十一、有關書件連同本申請書裝訂成冊共三冊。

此致

南投縣政府

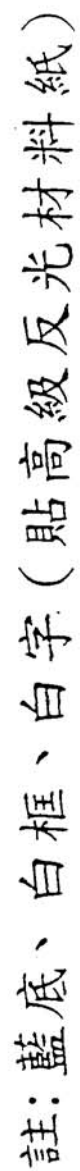
申請人：(公司及負責人核章)

電話：

中華民國 年 月 日

說明：

1. 法人登記文件請附公司執照影本或法人登記影本，政府機關請出具公函，外國公司應檢附經濟部證明文件，自然人免附。
2. 應檢附之有關書件請連同本申請書裝訂成冊，共應檢送三冊，其中一冊之地籍圖謄本、土地登記簿謄本、土地使用權證明文件、土地使用分區證明應為正本，餘可用影本代替。
3. 所附圖說均應註明比例尺，並依比例尺繪製。



圖詳牌示標

(樣本正面)

南投縣政府停車場登記證 府交停證字第 號

一、停車場

名稱：
地址：

二、負責人

姓名：
住址：

身分證字號：

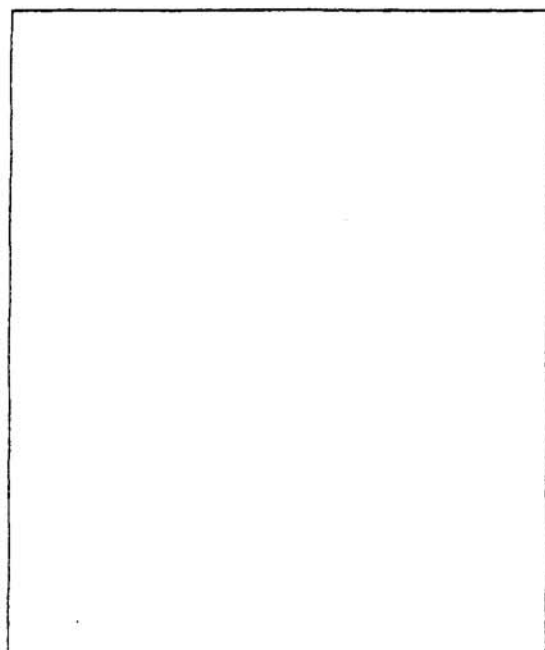
附件所列停車場經查依核准圖說建築完竣，茲檢附竣工圖壹份准予給證。

右給

負責人：

收執

縣長



(未加蓋本府印信無效)

中華民國 年 月 日

(樣本背面)

正本

南 投 縣 政 府 停 車 場 登 記 證

停車場名稱：		核准字號：							
		組織形態(打V)							
申 請 人	組織名稱：	公司		合夥		獨資		其他	
		地址：							
	負責人或代表人姓名：	通訊處：							
		電話：							
	身分證字號：	停車場地址：							
設置地點		電話：							
使用分區				平面式	其他方式：※				
建物內容：		停車場		立體式					
總樓地板面積：	平方公尺	形式		機械式					
停車場使用面積：	平方公尺	(打V)		塔台式					
其他多目標使用面積：	平方公尺	停車種		大型車	位(格)				
土地標示：		類及車		小型車	位(格)				
		位數		機車	位(格)				
		收費標準與收費方式： 每小時 元							
共計 筆									
營業時間：		核准使用期限： 年 月 日止							
備 註	1. 停車場停止全部或部分營業或歇業時，應於一個月前報請本府備查，復業時亦同。 2. 變更經營者負責人、停車場名稱、停車位數量、營業時間、收費標準與方式等變更項目，應於一個月前填具申請書辦理變更報備，換發新證。 3. 本停車証自核發日起 年內有效，請於期滿前申請換發，逾期不得營業。 4. 本停車場法定之停車格(位)及車道，不得做為停車以外之用途使用。 5. 表內各欄有 ※ 符號者表示空白。								

南投縣公共停車場收費自治條例

中華民國八十九年三月二十七日南投縣政府八十九投府秘法字第八九〇四二九二九號令公布

第一條

本自治條例依停車場法第三十一條第二項規定制定之。

第二條

本自治條例所稱公共停車場（以下簡稱停車場），指依法令設置供車輛停放之場所，分下列二種：

- 一、路外停車場：指在道路之路面外包括廣場、公園、市場，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。
 - 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。
- 前項停車場得收停車費，其收入應納入停車場作業基金。

第三條

停車場主管機關為南投縣政府（以下簡稱本府），並依權責劃分管理機關（單位）如下：

- 一、路外停車場：本府業務主管單位及各鄉（鎮、市）公所。
- 二、路邊停車場：本縣警察局。

第四條

停車場收費費率標準如附表。

第五條

以時次計收停車費者，停車逾七日之車輛，停車場管理單位應以書面通知車主領車，並自第八日起加倍收費，如無故拒領者，得將該車移至其他處所依相關法規處理。

第六條

下列各款之車輛免收停車場費：

- 一、因執行公務之公務車輛。
- 二、身心障礙者親自駕駛之車輛。
- 三、本縣營業區內經政府評選為優良職業計程車駕駛員。
- 四、其他經管理機關核准者。

第七條

停車場僅供停車位，對停放之車輛及車內物品，停車場管理單位不負保管責任。

第八條

停車場內不得有廣告等商業行為，違反者，得將該車移至其他處所依相關法規處理。

第九條

本自治條例自公布日施行。

南投縣公共停車場收費費率標準									
種類	方式		計時（元／每時）	計次（元／每次）	月票（元／每月）				
	標準								
甲	六〇			一八〇	三、六〇〇				
乙	五〇			一五〇	三、〇〇〇				
丙	四〇			一二〇	二、四〇〇				
丁	三〇			九〇	一、八〇〇				
戊	二〇			四〇	一、二〇〇				
己	二〇			三〇	一、二〇〇				
庚	一〇			二〇	六〇〇				
辛				一〇	三〇〇				
備考									
一、費率標準說明如下： （一）辛種費率適用於機車，其餘各種費率均適用於小型車，大型車輛加倍計收。 （二）停車場以時計算，未滿一小時者，以一小時計算。 （三）月票售價，按計時費率乘以三十（天）乘以二（小時）計算收費。 （四）本表「元」係以新台幣為單位。 二、停車場依區域、流量、時段之不同，由各停車場管理機關，擇定費率種類並公告之。 三、停車場所在地區、停車需求及車場使用情形，管理機關每年調查檢討一次，如收費時間內平均每小時停車數，高於收費停車位總數之百分之八十或低於百分之五十時，應據以提高或降低費率種類並公告之。									