

高雄市政府交通局  
高雄市小汽車停車供需調查與管理策略研擬

撰寫機關：高雄市政府交通局  
撰寫人：黃信穎、鍾士彥

中華民國 97 年 9 月 15 日

# 目錄

壹、緒論	1
一、計畫背景分析	1
二、研究範圍與方法	1
貳、資料調查	2
參、調查資料統計分析	4
一、停車供給分析	4
二、停車需求分析	6
三、停車供需分析	7
肆、本市停車困難地區改善策略研擬	12
伍、結論與建議	29
一、結論	29
二、建議	30
陸、參考文獻	32

# 壹、緒論

## 一、計畫源起

由於高雄市人口快速成長，經濟發展迅速，汽機車持有與使用率逐年成長，停車管理已成為高雄市交通管理中相當重要的一環。為平衡停車供需、促進交通順暢，同時落實高雄市「路外停車為主、路邊停車為輔」之停車政策，是高雄市政府市政推動的重點工作。

高雄市停車供需失衡情況嚴重，但各地區失衡之程度會因發展程度、土地使用種類、土地使用強度、停車供給數量等特性而有所不同；為瞭解各地區停車供需失調之成因、惡化程度、供需失調原因之差異、市民停車行為以及相對之停車供需與管理策略，需透過實際調查分析本市路邊及路外汽車停車供需資料，方能有準確的評估結果。

## 二、研究範圍與方法

本研究針對高雄市11個行政區，204個停車分區進行大規模、詳實之小汽車停車供需調查，以作為未來停車需求預測與供需分析之基石，及日後增進停車供給與停車管理策略擬訂、停車場建

設及相關策略措施實施之參據。其中停車供給調查包括路邊（包含已劃設格位及可劃設格位）與路外（含建物附設）停車場；停車需求調查除路邊與路外（含建物附設）停車場之停車需求外，更進一步統計路邊或路外之潛在停車需求（違規停車數），以符合實際停車需求。依據供需調查資料計算各停車分區之供需比及供需差，歸納出高雄市31處停車困難地區。此外，針對31處停車困難地區進行停車行為特性問卷調查（平常日抽樣693份、假日抽樣357份），並與停車供需調查資料進行整合分析，參考國內外城市停車治理之經驗，研提停車困難地區短中長期停車改善策略。

## 貳、資料調查

本計畫調查項目包含停車供給調查、停車需求調查以及停車行為特性調查三大部分，調查之區域範圍包括本市鹽埕、鼓山、左營、楠梓、三民、新興、前金、苓雅、前鎮、旗津、小港區等11個行政區域，並依民國87年工務局新建工程處委託執行之「高雄市公共停車場興建規劃案」所劃定之204個停車調查分區派員進行實地調查。調查對象包括高雄市路邊及路外（含建物附設）停車場之小汽車停車格（不含大型車停車格、裝卸貨停車格、計程車招呼站及身心障礙者專用停車位等特殊停車格位），其中建物附設停車場以5格（含）以上之建物為調查對象（本計畫調查

對象為民國 82~94 年登記的建物)。停車需求調查除路邊與路外(含建物附設)停車場之停車需求外，更進一步統計路邊或路外之潛在停車需求(違規停車數)，以符合實際停車需求。

停車周轉率及行為特性調查則是針對 31 處停車困難地區進行調查，其中停車行為調查樣本數是依照各停車調查分區之停車需求調查結果作為抽樣比例之依據，問卷內容主要分為停車特性資料與受訪者社經特性資料兩大部分，平常日抽樣 693 份(市中心區之新興、苓雅、前金與三民四個行政區 385 份、其他行政區 308 份)，假日抽樣 357 份(市中心區之新興、苓雅、前金與三民四個行政區 197 份、其他行政區 160 份)。

停車供需調查為能真實反映平常日、例假日及每日尖、離峰之不同停車狀況，及兼顧資料準確性與避免調查過程中對停車場或建物所有權人造成過度困擾之考量下，各停車分區於平常日(星期一至星期五)任擇一天、例假日(星期六與星期日)任擇一天調查。平常日調查時段由 AM06:00 至 PM22:00 止，每個停車分區每小時進行一次調查，至於例假日因通勤旅次大量減少，休閒遊憩旅次明顯增加，故停車調查區分為兩種型態，第一種主要是針對重點地區而言(例如:哈瑪星地區、三多商圈、崗山仔地區等)，其調查時間如同平日皆是 AM06:00 至 PM22:00 止，每小時調查一

次。第二種則是重點地區以外地區，將 AM06:00 至 PM22:00 區分為四個時段，而每個時段僅調查一次，調查期間為 94.10.12~95.4.2。停車行為特性同樣區分為平常日與例假日進行調查，調查期間為 95.5.15~95.7.31。

## 參、調查資料統計分析

本計畫將停車供給與需求調查數據依照行政分區與停車調查分區進行統計停車供給、停車需求及停車供需等分析，並依據調查資料分析結果進行實地勘察，歸納出高雄市31處停車困難地區。

### 一、停車供給分析

高雄市停車空間可區分為路邊停車場與路外停車場兩類，路邊停車場供給量約佔 81.7%，路外停車場供給量約佔 18.3%。路邊停車場可劃分為無格位、劃格收費與劃格不收費三種，共提供 184,115 格停車位，其中以未劃格停車位數量最多(佔 78.4%)，在收費的停車格中，以計時停車位為主(佔 88.7%)，主要分佈在前金區、新興區、苓雅區、三民區、鼓山區與前鎮區等六區，數量皆在 2,000 格以上，而楠梓區與小港區所劃設的收費停車位數量最少。路外停車場(不含建物附設)有 466

處，共提供 42,734 格停車位，相關統計資料如表 1：

表 1 高雄市路外停車供給分析表

分類依據	分類項目	資料統計
停車場數量	行政區	三民區(116 處)、苓雅區(78 處)、前鎮區(54 處)與前金區(46 處)等四區最多，鹽埕區最少(僅有 13 處)
停車格供給	行政區	三民區(7,817 格、佔 18.29%)、苓雅區(6,938 格、佔 16.24%)、小港區(6,138 格、佔 14.36%)與前鎮區(5,226 格、佔 12.23%)佔較高比例，而旗津區路外停車場提供的停車位最少僅 713 格(約佔 1.67%)
收費方式	收費、不收費	收費停車格約佔 83.47%，排名前三位的分別是三民區、苓雅區與小港區；不收費停車格約佔 16.53%，排名前三位的分別是小港區、左營區與三民區
營運方式	民營、公營	民營佔 69%，公營佔 31%
停車場型式	平面、地下、立體	平面型式佔 74.86%，地下型式佔 16.26%，立體型式佔 8.88%
操作方式	自駛式、機械式、混合式	目前高雄市路外停車場約 98.57%為自駛式
收費方式	人工、全自動、不收費	以人工收費為主(約 76.68%)
收費費率	計時、計次、月租、免費	以計時收費所佔比例最高(約 67.48%)，其次是免費停車(約 15.91%)
開放時間	全天、部分時段	以 24 小時全天開放的比例最高(約 71.18%)

資料來源：本計畫收集整理

## 二、 停車需求分析

經由停車需求現況調查可將每一停車調查分區每小時之停車需求數(含合法停車與違規停車)進行整理，經由每一停車調查分區之資料彙總，可得每一行政區路邊與路外停車每小時停車需求數量。

### 1. 路邊停車需求

平日尖峰小時停車需求以三民區最高，其尖峰時段發生在 14-15 時，小汽車停車數約 2.7 萬輛，其次是左營區，其尖峰時段發生在 19-20 時；假日尖峰小時停車需求亦以三民區最高，其尖峰時段發生在 14-18 時，小汽車停車數約 2.9 萬輛，其次是左營區，其尖峰時段發生在 18-22 時。若以停車平均需供比進行比較時，平日需供比最大者為鹽埕區的 1.09，其次是前金區的 0.89，最小者則為小港區的 0.37；假日需供比最大者亦為鹽埕區的 1.19，其次是前金區的 0.92，最小者則為小港區的 0.32；上述數據顯示鹽埕區路邊停車空間已呈現嚴重不足，前金區與新興區的路邊停車需求則接近飽和，其它各行政區的停車平均需供比仍小於 0.8。

### 2. 路外停車需求

平日尖峰小時停車需求以苓雅區最高，其尖峰時段發生在



13-14 時，小汽車停車數約 0.50 萬輛，其次是前鎮區，其尖峰時段發生在 19-20 時；假日尖峰小時停車需求亦以苓雅區最高，其尖峰時段發生在 14-18 時，小汽車停車數約 0.53 萬輛，其次是小港區，其尖峰時段發生在 18-22 時。若以停車平均需供比進行比較時，平日需供比最大者為苓雅區的 0.65，其次是鹽埕區的 0.62，最小者則為旗津區的 0.21；假日需供比最大者為鹽埕區的 0.70，其次是苓雅區的 0.66，最小者則為楠梓區的 0.35；上述數據顯示高雄市所有行政區的路外停車場使用率呈現偏低的狀況；其中小港區於假日時，因小港機場搭機旅客之停車需求高，導致周邊的路外停車場使用率較高，連帶拉升小港區路外停車場假日之平均需供比。

### 三、 停車供需分析

在路邊停車位利用率方面，高雄市目前路邊停車場提供收費停車位 19,324 格，其平日最高利用率為 102.0%，以鹽埕區、楠梓區與左營區的利用率較高，皆大於 140%以上，高雄市假日時最高利用率為 96%，以鹽埕區、左營區與楠梓區的利用率較高，皆大於 150%以上；不收費停車位有 164,791 格，其平日最高利用率為 65%，其中以鹽埕區、前金區與新興區的利用率較高，皆大於 90%以上，其假日最高利用率為 65%，其中以鹽埕區、前金區與三民區

的利用率較高，皆大於 85%以上。

在路邊停車使用需供比方面，高雄市收費停車格之平日需供比達 1，假日需供比則為 0.96，而不收費停車格(含未劃格位者)之平日需供比約達 0.65，假日需供比則為 0.65，其中鹽埕區、前金區於平日與假日時的最高需供比皆大於 1 以上，顯示其路邊停車空間已明顯不足。

將尖峰時段路邊停車與路外停車之供需情形進行彙整，平日停車需求大於供給的行政區僅有鹽埕區，其停車需供比為 1.07，停車需求量趨近於供給量者有新興區與苓雅區，至於需求小於供給者中，使用率最低者為楠梓區與小港區，其需供比皆僅 0.49；假日停車需求大於供給的行政區亦僅鹽埕區，停車需供比為 1.11，停車需求量趨近於供給量者有前金區，至於需求小於供給者中，使用率最低者為小港區，其需供比僅 0.41。依據實地勘察與調查資料分析結果，說明各行政區內停車困難地點如下：

1. 目前鹽埕區路邊停車位無論是平日或假日皆已呈現不足的狀況，平均停車需供比大於 1，而路外停車場的平均使用率約 62%，其原因在於路邊停車位採計次收費或計時收費，即使採計時收費，收費收費服務員也不一定每小時開單收費，因此停車者會優先選擇路邊停車，其次可能是選擇違規停車，此乃造成

鹽埕區路外收費停車場平均使用率無法提升至 90%以上的主因之一。

2. 前金區與新興區停車困難最明顯的地區主要在中央公園的周邊區域，包括新堀江與玉竹商圈、大立與漢神商圈，其原因在於商圈內的百貨公司或商家吸引人潮與車潮的同時，其本身並未提供充足的停車位供消費的顧客停放，因而導致路邊與路外停車空間的嚴重不足，上述兩商圈於平日與假日時皆是停車困難的地區，其停車需供比在白天時段以大於 1 居多，假日夜間時段(PM1800~2000)之停車需供比亦經常大於 1。
3. 苓雅區停車困難最明顯的地區主要在三多商圈，平日與假日停車尖峰時段，商圈周邊之停車需供比經常為大於 1 的狀況，雖然商圈內大遠百、SOGO、新光三越等百貨公司本身有附設停車場或有特約停車場，但假日尖峰時段大量的小汽車進入，經常造成路邊與路外停車場一位難求，排隊擬進入路外停車場的車輛經常會停等於道路上造成交通的阻塞，其停車問題亟待改善。
4. 三民區停車困難發生類型可略分為兩類，第一類發生在商業區包括高雄火車站周邊與三鳳中街周邊，其停車問題在於商業活動強度大衍生高停車需求，但停車空間不足而形成停車困難，尤其建國一路與建國二路一帶之停車需供比常處於大於 1 的狀況。

況；第二類發生在住宅區，包括正興停車場周邊與河堤社區，因社區內住宅大樓林立，部份住戶未擁有或未自備停車位，故以路邊停車為優先選擇，但尖峰時段停車空間仍然不足，故違規停車經常出現，路邊停車之停車需供比亦常處於大於 1 的狀況。

5. 前鎮區有停車問題的地區主要是崗山仔地區，除當地居民的停車需求外，因崗山仔公園已是當地民眾活動聚集場所，不論是平日或假日的白天時段，公園周邊道路之路邊停車經常是客滿狀態，因停車空間明顯不足，尤其是路邊停車之停車需供比常出現大於 1 的狀況，故經常有違規停車的情形發生。
6. 楠梓區有停車問題的地區主要是楠梓火車站站前地區，其中以建楠路與楠梓新路違規停車的情況最為嚴重，其主要原因在於路邊停車位少，但來此購物或其它旅次目的之停車者，以短時間停放居多，再加上此區域並未納入違規拖吊範圍，故造成併排停車、紅黃線停車的情形非常普遍。
7. 左營區有停車問題的地區主要是蓮池潭西側左營大路沿線地區，因左營大路沿線商店林立，導致停車需求較大，在停車尖峰時段左營大路沿線兩側的路邊停車位明顯不足，故違規停車的情形經常發生，但在離峰時段則無明顯停車問題。另一處有

停車困難的地區為果貿社區，其原因在於社區附設的停車位不敷居民停車需要，導致社區內隨意停車的情形到處可見。

8. 鼓山區停車問題較明顯的地區為哈瑪星地區，但主要發生在假日期間，因許多遊客會利用假日期間搭乘渡輪往返旗津，導致鼓山輪渡站周邊的路邊與路外停車位經常一位難求，而平日期間哈瑪星一帶尚有剩餘的停車空間，停車問題較不嚴重。
9. 小港區與旗津區因停車需求較少，屬於高雄市停車問題較不突顯的兩個行政區。
10. 根據上述各行政區內停車困難地點，彙整高雄市地區共 31 處

停車困難或有停車問題地區，如表 2 所示：

表 2 高雄市 31 處停車困難或有停車問題地區

編號	行政區	評估區域
1	三民區	高雄火車站前站(含建國路電腦街)
2		三鳳中街
3		河堤社區
4		高雄應用科技大學周邊地區
5		正興停車場周邊地區
6		九如交流道周邊地區
7		安寧成衣街(後火車站)
8	苓雅區	三多商圈
9		大統百貨(和平店)商圈
10		武廟路市場地區
11		文化中心周邊地區
12		青年路傢俱街
13	新興區	中央公園—新堀江商圈與玉竹商圈

14		南華觀光夜市(商圈)
15		六合夜市
16	前鎮區	光華夜市(商圈)
17		崗山仔地區
18		籬仔內地區
19		勞工公園
20	前金區	中央公園--大立及漢神百貨商圈
21		愛河沿線東側(五福三路至建國三路)
22	左營區	蓮池潭風景區西側(左營大路)
23		果貿社區
24		新莊仔路底地區(靠近左營火車站後站)
25		新上里社區
26	楠梓區	楠梓火車站前站地區
27	鼓山區	瑞豐社區
28		哈瑪星地區
29		壽山動物園
30	旗津區	廟前路海產街
31	鹽埕區	愛河沿線西側(五福三路至建國三路)

資料來源：本計畫收集整理

## 肆、本市停車困難地區改善策略研擬

針對本市 31 處停車困難或有停車問題地區進行調查，包括停車供需調查、停車周轉率調查、停車行為特性問卷調查等三類，利用上述三類調查之分析成果，配合實地勘查的驗證進行各評估地區之停車問題分析，並依據停車問題的類型與停車困難的嚴重性，研提短中長期停車改善策略，在此將以高雄火車站前站(含建國路電腦街)為例進行說明，其餘 30 處僅列停車改善策略表。

## 一、停車問題特性分析

1. 高雄火車站前站周邊道路屬於交通量集中區域，執法單位為避免路邊違規停車影響道路交通順暢性，故此區域違規拖吊的頻率較高。但因停車空間明顯不足，導致違規停車情形仍會出現，其中建國二路(介於林森一路與中山一路間)為長途客運主要停靠路段且禁止路邊停車，雖有併排停車與紅黃線違規停車情形，因違規取締嚴格故發生頻率並不高，建國二路其它路段的違規停車仍時有所見；至於建國三路則以臨時違規停車最常見，整體而言，高雄火車站前站周邊停車困難路段主要是建國二路與建國三路，其平日與假日停車的平均需供比皆已超過 1.5。
2. 平日至高雄火車站前站周邊停車者以購物旅次較多，此類旅次停車時間較短，而停車周轉率調查資料顯示高雄火車站前站周邊道路於平日之停車周轉率較高，平均停車延時不長(約 1~3 小時)，但仍有 32.4%停車者認為停車「非常困難」，此狀況顯示高雄火車站前站周邊道路停車空間供給不足，應朝增加停車供給方向改善，火車站周邊道路停車空間平日不足約 71 格。
3. 假日至高雄火車站前站周邊停車者以休閒旅次較多，此類旅

次停車時間較長，另火車站附近商家或住家假日時以長時間停車較多，而停車周轉率調查資料顯示高雄火車站前站周邊道路於假日之停車周轉率較平日低，平均停車延時除建國二路與建國三路較短外(約 3~4 小時)，其它道路的平均停車延時介於 4~7 小時，因停車周轉率不高，故有 50%停車者認為停車「非常困難」，火車站前站周邊道路停車空間假日不足約 52 格，此狀況顯示高雄火車站周邊道路於假日時，因停車時間長造成停車空間供給不足，應朝提升停車周轉率方向改善。

4. 高雄火車站周邊的河北一路、河北二路、河南一路與河南二路雖劃有停車格並採計次收費，但因停車收費的頻率不高，形同免費停車，故造成停車延時長且周轉率不高的現象，主要的停車者以附近住家或商家居多，雖然違規停車情形並不嚴重，但對於改善高雄火車站前站周邊停車困難的現象助益不大。
5. 高雄火車站前站周邊的林森一路、忠孝一路與復興路雖劃有停車格位，但數量不多，故停車空間經常出現不足，假日不足現象較平日嚴重。
6. 位於高雄火車站周邊建國三路的三塊厝公有平面停車場雖



為計時收費，但因距離火車站近且進出方便，不論平日或假日之白天時段經常是客滿的狀態，假日時因停車收費的頻率較低，故停車延時較長。

7. 高雄火車站前站周邊其它民營路外停車場則是供給大於需求的狀況，但剩餘的停車位並不多。
8. 整體而言，高雄火車站前站周邊停車需求大，道路之路邊停車空間不足，導致違規停車出現；而路外停車場之停車空間雖有剩餘，但公有停車場於白天時段經常出現客滿的狀況。

## 二、停車改善策略研擬

因高雄火車站前站(含建國電腦街)周邊道路之停車空間平日不足約 71 格，假日不足約 52 格，此數量並不多，因此短期內將以提高停車周轉率作為改善停車空間不足的策略。

### 1. 短期策略：

- (1) 由停車行為問卷調查結果得知，高雄火車站前站周邊於平日之停車時間在 2 小時以內者合計佔 76.5%，假日時之停車時間在 2 小時以內者合計佔 70%，故採用限時停車作為短期改善策略應為可行。
- (2) 建國二路與建國三路是此區域內最重要的道路，因平均

停車延時介於 1.5~2 小時，為提高停車周轉率，有必要讓停車延時再降低，針對已劃設停車格的路段可採取限時停車的策略，不論平日或假日 AM07:00~PM2200 時段之停車時間皆以 1 小時為上限，逾時者則嚴格取締或逕行拖吊，藉以提升停車周轉率。

- (3) 高雄火車站周邊的河北一路、河北二路、河南一路與河南二路已劃設停車格的路段，建議於白天時段 (AM0800~PM1800) 由計次收費改為計時收費，其它時段則仍維持計次收費，但停車收費服務員必須確實執行開單的工作，藉以提高停車周轉率。
- (4) 至於林森一路、忠孝一路與復興路的路邊停車格，雖已採計時收費，惟停車收費服務員必須確實執行開單的工作，藉以提高停車周轉率。
- (5) 高雄火車站前站周邊的三塊厝公有停車場，提供 31 格停車位，因白天時段經常客滿，故建議於白天時段 (AM0800~PM1800) 可採高費率方式進行收費，第一小時 50 元，第二小時起每小時 100 元，其它應收費時段則仍維持一般費率(30 元/時)，但停車收費服務員必須確實執行開單的工作，藉以提高停車周轉率。

(6) 由停車行為問卷調查結果得知，有 40~50%的受訪者曾違規停車，其中曾收到罰單的比例約 50~60%，常見民眾抱持著僥倖心態違規停車，故高雄火車站前站周邊應嚴格執法取締違規停車，以維持良好停車秩序。

## 2. 中期策略：

(1) 若前述短期策略實施後，高雄火車站前站周邊停車需求仍大於供給時，因建國二路與建國三路可增加的路邊停車空間有限，故建議將河北一路、河北二路、河南一路與河南二路之劃設停車格於白天時段(AM0800~PM1800)的計時收費同時採限時停車策略，不論平日或假日之停車時間皆以 2 小時為上限，逾時者則嚴格取締或逕行拖吊，其它應收費時段則仍維持計次收費。

(2) 三塊厝公有平面停車場白天時段(AM0800~PM1800)可同時採高費率與限時停車並行策略，停車時間皆以 2 小時為上限，藉以提高停車周轉率。

## 3. 長期策略：

舊高雄火車站周邊空地在不影響都市發展與台鐵運作的前提下，可運用部份空間闢設立體停車場，因捷運 R11 站在此

與台鐵高雄站共構設站，未來接駁轉乘的停車有明顯需求，此停車場除自行車與機車停車空間外，小汽車可規劃300~500格停車位。

表 3 高雄火車站前站周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	建國二路、建國三路
	計次收費改為計時收費	河北一路、河北二路、河南一路與河南二路
	收費服務員確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	高費率收費	三塊厝公有平面停車
	嚴格執法取締違規停車	高雄火車站前站周邊所有道路
中期	計時收費+限時停車	河北一路、河北二路、河南一路與河南二路
	高費率+限時停車	三塊厝公有平面停車
長期	興建立體停車場	舊高雄火車站周邊

註：本計畫研擬

### 三、其餘 30 處停車困難地點改善策略

#### 1. 三鳳中街周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	建國三路
	計次收費改為計時收費	河北二路與河南二路

	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	高費率收費(於重要節日實施)	建國三路、自立一路與中華三路
	嚴格執法取締違規停車	三鳳中街周邊所有道路
中期	計時收費+限時停車	河北二路與河南二路
	閒置空地作為臨時停車場	建國三路與自立一路口西南角的空地
長期	興建立體停車場	舊高雄火車站周邊

註：本計畫研擬

## 2. 河堤社區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	納入計時收費的範圍	河堤社區兩處公有路外停車場周邊 200 公尺內的道路
	計次收費	河堤社區兩處公有路外停車場
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	河堤社區周邊所有道路
中期	計時收費+限時停車	河堤路、裕誠路與明誠一路等
長期	興建立體停車場	明仁停車場

註：本計畫研擬

## 3. 高應大周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時收費(路邊停車費率不低於路外)	路外停車場周邊 200 公尺內道路之路邊停車採計時收費
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	高應大周邊所有道路
中期	高費率+限時停車	建工路、大豐一路與大昌一路
長期	興建立體停車場	大豐停車場

註：本計畫研擬

#### 4. 正興停車場周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	路邊停車格應納入收費範圍	正興路
	計時收費	建興路、建工路、正興停車場周邊 200 公尺內道路之路邊停車格
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	正興停車場周邊所有道路
中期	限時停車	正興路、建興路、建工路等
長期	興建地下停車場	正興停車場

註：本計畫研擬

#### 5. 九如交流道周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時停車	九如一路
	路邊停車納入收費範圍	覺民路與陽明路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	九如交流道周邊所有道路
中期	限時停車	路邊停車平均停車需供比大於 1 的道路
長期	閒置空地闢建停車場	九如交流道周邊的閒置空地

註：本計畫研擬

#### 6. 安寧成衣街周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	九如二路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	訂定裝卸貨時間	安寧街
	嚴格執法取締違規停車	安寧街周邊所有道路
長期	高費率+限時停車	九如二路

註：本計畫研擬

### 7. 三多商圈周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	高費率收費	新光路、三多三路、三多四路、一心二路與林森二路等
	嚴格執法取締違規停車	三多商圈周邊所有道路
中期	清除路霸	三多商圈周邊所有道路
	限時停車	新光路、三多三路、三多四路、一心二路與林森二路等
	捷運接駁公車	R8 站與三多商圈周邊

註：本計畫研擬

### 8. 大統百貨(和平店)商圈周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	高費率收費	六合一路與和平一路等
	路邊停車納入收費範圍	中正二路 56 巷
	嚴格執法取締違規停車	大統百貨(和平店)商圈周邊所有道路
中期	高費率+限時停車	六合一路與和平一路
	捷運接駁公車	大統百貨(和平店)商圈周邊

註：本計畫研擬

### 9. 武廟市場周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時停車	九如一路
	路邊停車納入收費範圍	武廟路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	公有路外停車場費率低於路邊停車	武廟市場周邊所有公有路外停車場
	嚴格執法取締違規停車	九如交流道周邊所有道路

中期	高費率	武廟路與輔仁路(武廟市場營業時段)
	高費率+限時停車	武廟路與輔仁路
	捷運接駁公車	08, 09 與武廟市場周邊

註：本計畫研擬

## 10. 文化中心周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	禁止路邊停車	文化中心鄰接路段之和平一路、林德街、廣州一街與五福一路
	部份停車格 30 分鐘內免費停車	文化中心露天停車場
	嚴格執法取締違規停車	文化中心周邊所有道路
中期	路邊停車納入收費範圍	同慶路
	限時停車	文化中心周邊之路邊停車需供比超過 1 的道路
	捷運接駁公車	07 站與文化中心周邊

註：本計畫研擬

## 11. 青年路傢俱街周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	部份停車格由計次收費改為計時收費	青年一路與青年二路
	限時停車	青年一路(介於忠孝一路與中山二路間)部份路邊停車格
	嚴格執法取締違規停車	青年路傢俱街周邊所有道路
中期	捷運接駁公車	R9 站與青年路傢俱街周邊

註：本計畫研擬



## 12. 新崛江商圈周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	高費率收費	五福二路、文橫二路與林森二路等部份停車格
	嚴格執法取締違規停車	新崛江商圈周邊所有道路
中期	限時停車	五福二路、中山二路與文橫二路等
	捷運接駁公車	R9 站與新崛江商圈周邊

註：本計畫研擬

## 13. 南華觀光夜市周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	高費率收費	中山一路與民生一路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	南華觀光夜市周邊所有道路
中期	高費率+限時停車	中山一路與民生一路
	捷運接駁公車	R9、R10 站與南華觀光夜市周邊

註：本計畫研擬

## 14. 六合夜市周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	六合二路、自立一路與中正四路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	六合夜市周邊所有道路
中期	高費率+限時停車	六合二路、自立一路與中正四路
	捷運接駁公車	R10、R11 站與六合夜市周邊

註：本計畫研擬

### 15. 光華夜市周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	光華二路、廣西路與三多二路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	六合夜市周邊所有道路
中期	高費率+限時停車	光華二路、廣西路
	仿效六合夜市模式	光華夜市周邊

註：本計畫研擬

### 16. 崗山仔地區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時收費	瑞隆路、保泰路與瑞福路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	崗山仔地區周邊所有道路
中期	限時停車	崗山仔地區周邊停車需供比大於或接近 1 的路段
長期	闢建立體或地下停車場	瑞豐站

註：本計畫研擬

### 17. 籬仔內地區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時收費	英德街、廣州三街、一心一路與賢明路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	籬仔內地區周邊所有道路
中期	限時停車	籬仔內地區周邊停車需供比大於或接近 1 的路段

註：本計畫研擬

### 18. 勞工公園地區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時收費	勞工公園周邊停車需供比大於或接近 1 的路段
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	勞工公園周邊所有道路
中期	捷運接駁公車	R7 站與勞工公園周邊

註：本計畫研擬

### 19. 大立及漢神百貨商圈周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	高費率收費	五福三路、成功一路、中華三路與新田路等
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	大立及漢神百貨商圈周邊所有道路
中期	高費率+限時停車	五福三路、成功一路、中華三路與新田路等
	捷運接駁公車	R9 站與大立及漢神百貨商圈周邊

註：本計畫研擬

### 20. 愛河東側周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	愛河東側周邊停車需供比大於或接近 1 的路段
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	愛河東側周邊所有道路
中期	捷運接駁公車	04 站與愛河東側周邊

註：本計畫研擬

## 21. 蓮池潭風景區西側周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	左營大路停車需供比大於或接近1 的路段
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	蓮池潭西側周邊所有道路

註：本計畫研擬

## 22. 果貿社區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	重新規劃社區與路邊停車格	前峰國宅與果貿街12巷
	清除路霸與整頓攤販	果貿國宅
	閒置空地作為臨時停車場	前峰國宅與果貿國宅周邊
中期	興建停車場	果貿豐惠里活動中心

註：本計畫研擬

## 23. 新莊仔路底地區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	華夏路、孟子路、文萊路、文強路與文奇路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	新莊仔路底地區周邊所有道路
中期	閒置空地闢建停車場	華夏路、孟子路、文萊路、文強路與文奇路周邊

註：本計畫研擬

## 24. 新上里地區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	自由一路、裕誠路、博愛二路、明誠二路、明華一路、富國路、富民路
	重新劃設收費停車格位	大華街、忠誠街、安吉街、立文路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	新上里地區周邊所有道路
中期	閒置空地闢建停車場	大華街、忠誠街、安吉街、立文路周邊

註：本計畫研擬

## 25. 楠梓火車站周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	路邊停車格納入計時收費的範圍	建楠路與楠梓新路
	限時停車	建楠路
	閒置空地闢建臨時停車場	朝明路與朝新路周邊
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	楠梓火車站周邊所有道路
中期	計次收費	鳳楠路、朝明路
	計時收費	全方衛停車場周邊防汛道路
長期	高費率+計時收費	建楠路與楠梓新路

註：本計畫研擬

## 26. 瑞豐社區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	華榮路、裕誠路、明誠路及華泰路等
	重新劃設收費停車格位	華寧路、裕豐街、華峰街、文忠路、裕興路及裕光路等
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	瑞豐社區周邊所有道路
中期	閒置空地闢建停車場	華寧路、裕豐街、華峰街等道路周邊

註：本計畫研擬

## 27. 哈瑪星地區周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時收費	濱海一路與濱海二路
	假日開放黃線區域可路邊停車	濱海二路
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	哈瑪星地區周邊所有道路
中期	捷運接駁公車	01 站與哈瑪星地區周邊

註：本計畫研擬

## 28. 壽山動物園周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	開放路邊停車	興隆路介於元亨寺與鼓山二路間路段
	嚴格執法取締違規停車	壽山動物園周邊所有道路
中期	路邊停車納入收費	興隆路介於壽山動物園停車場與元亨寺間路段（不低於壽山動物園停車場的收費標準）
	尖峰假日協調元亨寺開放停車位供公眾使用	元亨寺

註：本計畫研擬

## 29. 廟前路海產街周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	計時停車	海岸路
	調降假日計時收費費率	旗津海岸公園停車場
	路邊停車納入收費範圍	旗津三路(鄰旗津海岸公園)路段
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	廟前路海產街周邊所有道路

註：本計畫研擬

## 30. 愛河西側周邊停車改善策略

分期	策略	實施地區
短期	限時停車	愛河西側周邊停車需供比大於 1 的路段
	路邊停車納入收費範圍	愛河西側周邊停車需供比大於或接近 1 的路段
	確實開單收費	已納入收費範圍的停車格
	嚴格執法取締違規停車	愛河西側周邊所有道路
中期	捷運接駁公車	02 站與愛河西側周邊

註：本計畫研擬

# 伍、結論與建議

## 一、結論

1. 本計畫針對高雄市 11 個行政區於民國 95 年 1 至 4 月進行大規模、詳實之小汽車停車供需調查，以作為未來停車需求預測與供需分析之基石，以及日後擬訂停車供需與管理策略、停車場興建及相關交通措施之參考。
2. 經本計畫分析結果發現，高雄市現階段有明顯停車困難的地區

包括三民區的高雄火車站周邊、三鳳中街周邊、河堤社區、正興停車場周邊與九如交流道東側地區等五處；苓雅區的三多商圈與青年路傢俱街等兩處；新興區的新堀江商圈與玉竹商圈等兩處；前鎮區的崗山仔地區；前金區的大立及漢神百貨商圈；左營區的果貿社區與左營大路周邊等兩處；楠梓區的楠梓火車站前站地區；鼓山區的哈瑪星地區(僅假日期間)。

3. 目前高雄市停車收費員每月開單收費應達成業績額度為 14 萬元，此業績標準配合現行的獎懲制度(含績效獎金)在執行上並未符合「使用者付費」的理念，例如：在部份地區之路邊停車位雖然採收費方式，但因開單收費頻率不高，導致長時間的停車情形非常普遍，導致停車供需失衡情況更為嚴重。
4. 本計畫針對 31 處停車困難或有停車問題的地區，透過停車供需調查、停車行為特性問卷調查與停車周轉率調查之分析成果，進行停車供需分析與探討停車問題之癥結，並研擬短中長期改善策略。

## 二、建議

1. 為落實停車「路外為主、路邊為輔」的政策，建議所有公營路外停車場配合相關法規要求，規定路外停車場周邊一定距離內(例如：200 公尺)禁止路邊停車，若仍允許路邊停車時，路邊停



車費率應不低於路外停車費率，並嚴格取締違規停車；民營路外停車場同樣可依上述做法，透過費率的調整將路邊停車轉移至路外，讓道路空間真正還給車輛通行之用。

2. 為落實停車「使用者付費」的理念，應定期依據停車供需狀況合理的調整停車費率，當任一行政區或任一停車分區之停車平均需供比大於 1 且平均需供差大於 100 格以上時，就應針對停車收費型態與停車費率進行檢討，例如：免費停車路段應納入收費範圍、計次收費改採計時收費。
3. 檢討並落實高雄市停車收費服務員的工作績效評鑑與獎懲制度，促使收費服務員確實執行開單的工作，以提高停車周轉率、改善停車問題。
4. 針對停車困難地區之違規停車現象，首先應由嚴格執法取締違規著手，讓停車者皆能遵守合法的停車規範，藉以整頓停車秩序。
5. 高雄市許多地區停車周轉率不高，在於長時間停車的車輛佔相當高的比例，將停車空間納入收費的範圍並非一定是理想的手段，本計畫建議在停車平均需供比大於 1 且臨時停車需求大的路段，可在該路段上規劃部份停車格位採取限時停車的措施，讓有臨時停車需求或短時間停留的駕駛者能更方便的滿足停車

的需要，亦可有效減少違規停車的亂象。

6. 針對停車困難地區應定期進行路邊與路外停車供需調查，以作為停車改善策略實施的參考依據，建議每 2~3 年調查一次。
7. 本計畫僅針對小汽車進行調查與停車策略研擬，實際上機車的停車問題在許多地區皆已面臨亟待改善的地步，故建議針對機車的停車供需調查能儘早規劃執行。
8. 本計畫針對小汽車之停車需求預測，因經費與時間不足等因素，各行政區與停車分區的需求預測無法詳述，建議另案深入探討。

## 陸、參考文獻

1. 邱毅工程顧問公司(1998)，「高雄市公共停車場興建規劃」，高雄市政府工務局新工處委託辦理。
2. 交通部 (1987)，「都市停車問題專題研究報告」。
3. 交通部 (1986)，「停車場規劃手冊」。
4. 交通部 (1993)，「都市停車問題與對策」。
5. 交通部 (1995)，「運輸政策白皮書」。
6. 交通部 (1993)，「改善停車問題方案」。
7. 交通部 (1998)，「停車場相關法規彙編」。
8. 孔慶鳳 (1981)，「都市停車行為之研究」，交通大學管理科學

研究所碩士論文。

9. 國立交通大學運輸研究中心 (1997),「台北市停車場—整體政策規劃研究」,台北市停車管理處委託辦理。
10. 台北市政府停車管理處 (2001),「台北市路邊實施限時停車措施辦理績效報告」。
11. 台北市交通安全促進會 (1999),「台北市公有停車場合理費率之研究」,台北市政府停車管理處委託辦理。
12. 台北市交通安全促進會 (1999),「台北市停車收費問題民意調查分析」,台北市政府停車管理處委託辦理。
13. 蘇昭維 (2002),「多種土地使用型態下停車需求與供給之分析—以台中市西區為例」,逢甲大學碩士論文。
14. 楊勝全 (1992),「合理停車費率與車位價格」,停車場季刊, P45-55。
15. 許添本 (1997),「社區化停車空間供需特性與發展策略芻議」,運輸學刊第十卷第二期。
16. 陳學台 (2000),「建築物附設停車空間開放公共使用策略之研究」,交通大學交通運輸研究所碩士論文。