國立台東大學區域政策與發展研究所

公共事務管理在職專班碩士論文

指導教授：李玉芬 先生

台東新生公園停車場營運現況與改善對策之研究

研究生：陳和益 撰

中華民國九十五年六月

附件十四

國立台東大學
學位論文口試委員審定書

系所別：公共事務管理碩士在職專班

本班 陳和益 君

所提之論文 台東新生公園停車場營運現況與改善對策之研究

業經本委員會通過合於 ☑ 碩士學位論文 ☐ 博士學位論文 條件

論文口試委員會：孫本初

（口試委員會主席）

侯松茂

李易蓉

（指導教授）

論文口試日期：95 年 06 月 16 日

國立台東大學

附註：一式二份經考試委員會簽後，送交系所辦公室及進修部教務組存查。

博碩士論文授權書

本授權書所授權之論文為本人在 國立台東大學 區域政策與發展研究所 公共事務管理在職專班 94 學年度第 二 學期取得之 碩 士學位之論文。

論文名稱：台東新生公園停車場營運現況與改善對策之研究

本人具有著作財產權之論文全文資料，授予下列單位：

同意	不同意	單位
V		國家圖書館
V		本人畢業學校圖書館

得不限地域、時間與次數，以微縮、光碟或其他各種數位方式重製後散布發行或上載網站，藉由網路傳輸，提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱讀、下載或列印。

本論文為本人向經濟部智慧財產局申請專利（未申請者本條款請不予理會）的附件之一，申請文號為：_____，請將全文資料延後半年再公開。

公開時程

立即公開	一年後公開	二年後公開	三年後公開
V			

上述授權內容均無須訂立讓與及授權契約書。依本授權之發行權為非專屬性發行權利。依本授權所為之收錄、重製、發行及學術研發利用均為無償。上述同意與不同意之欄位若未鉤選，本人同意視同授權。

指導教授姓名： 李 玉 芬 博士

研究生簽名： 陳 [illegible]

學號： 3093013

日期：中華民國 九十五 年 六 月 廿四 日

博碩士論文電子檔案上網授權書

（提供授權人裝訂於紙本論文書名頁之次頁用）

本授權書所授權之論文為授權人在 國立臺東大學 區域政策與發展研究所 _____組 94 學年度第 二 學期取得 碩士 學位之論文。

論文題目： 台東新生公園停車場營運現況與改善對策之研究
指導教授： 李玉芬博士

茲同意將授權人擁有著作權之上列論文全文（含摘要），非專屬、無償授權國家圖書館及本人畢業學校圖書館，不限地域、時間與次數，以微縮、光碟或其他各種數位化方式將上列論文重製，並得將數位化之上列論文及論文電子檔以上載網路方式，提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

- 讀者基非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印上列論文，應依著作權法相關規定辦理。

授權人：陳和益
簽　名：_____陳和益_____　　中華民國 95 年 06 月 30 日

謝辭

回憶起二年前，緣自於本局關山分局曾副分局長輝宗提攜與鼓勵，及父母、岳父全力支持下，在離開中央警察大學十二個年頭後，再度坐在教室內展開研究生的生涯，實踐所謂「活到老學到老」的體驗，而那份甫上榜的喜悅，猶在耳際，那股動力，更陪伴我度過研究生二年的歲月。然光陰似箭，又到了鳳凰花開的季節，在驪歌輕唱的音樂聲中，我又即將離開校園，那份莫名的感動頓時湧上心頭，難以言諭。

在二年的研究生過程中，由本局主任秘書賴國政召集同學，成立「讀書會」，對於期中、期未報告等資料，皆能透過「讀書會」共同研討方式，逐一達成，在研讀過程中，也建立了同學間彼此深厚的情感，而在與師長們互動的過程中，更逐漸體會出學校招收中高階行政領導幹部，在透過二年在職教育的洗禮後，能「學以致用」回饋社會、國家的目的所在，在此，謹對歷任授課師長們致上最崇高的敬意。

回顧論文研究過程，在資料蒐集階段，特別感謝石秋風同學鼎力相助，讓論文寫作有了開頭；在訪談階段，同時也感謝石秋風同學所扮演優秀「守門員」的角色，讓「滾雪球式」訪談樣本，不致匱乏；而在論文定稿階段，最感謝指導教授李玉芬博士的啟蒙與引導，讓論文寫作能經脈相連，一氣呵成，指導教授「畫龍點睛」之效，受用無窮，有感師恩浩蕩，當吾愛吾師，永矢不忘。

「畢業」只是離開正規的教育場所，接踵而來的是社會上非正規的學習與考驗，這才是真正的挑戰，深信常保一顆熱忱、好學的赤子之心，必能逢凶化吉，否極泰來。最後感謝勞苦功高的內人吳淑貞小姐及曾經協助研究的每一位同學、同事及朋友。

陳和益　　謹誌　民國九十五年六月

台東新生公園停車場營運現況與改善對策之研究

作者：陳和益

國立臺東大學區域政策與發展研究所公共事務管理在職專班碩士論文

中文摘要

當都市達到一定程度發展規模後，由於人口密集，商業活動頻繁，小型汽車數大幅成長，用路需求增加與用路空間分配迫切，均造成車輛在行進間或停止時，發生多元且複雜的交通問題與停車問題。為解決日益殷切的交通問題，中央政府在民國八十年頒布「國家建設六年計畫」，其中交通建設為此國家整體建設中的重要一環，而台東新生公園停車場即在中央政府經費補助下，於民國八十九年元月完工驗收及營運，由於停車場斥資新台幣參億貳千萬元，造價不菲，但因營運績效不佳，每年虧損累累，造成縣府沈重的負擔。

本研究為深入探討台東新生公園停車場營運問題及研擬改善對策，首先以現地勘察及訪談，彙整出台東新生公園停車場營運管理之問題：包括１、「停車場設置決策與評估欠妥」。２、「火車站遷移的影響」。３、「缺乏觀光夜市及公共設施」。４、「停車需求低及路邊停車管理較鬆散」。５、「停車場設施不完備」。６、「經營管理僵化消極」等六項。

接著，本研究針對台東新生公園停車場六項問題，從交通執法、創造停車需求、改善停車場內外部設施及改變經營管理方式等方向切

入，再融合交通執法理論與經營管理理論等之運用，研擬具體改善對策，提供縣府主管機關參考，藉以提升決策品質，有效統籌資源，發揮行政效能，本研究所提具體對策包括：１、「重新調整停車規劃及貫徹交通執法」。２、「規劃觀光夜市、增加公共設施及辦理活動」。３、「改善停車場內外設施」。４、「調整經營管理策略」等四項。冀望未來在縣府主管機關重新規劃改善下，能為台東新生公園停車場再創生機。

關鍵字：停車場、收費管理

NTTU Library

A study of the Taitung Shin -Shen Park Parking Area's present management situation and modification strategy

HUO YI CHEN

Abstract

When a city develops, crowded people and prosperous business activities will enable people to demand more and more automobiles and need traffic roads and parking spaces. The demand creates multiple and complicated transportation and parking problems when the automobiles are moving and parking. In order to solve these problems in Taiwan, the central government set the "Six –Year National Construction Plan" in 1991 to invest big money in the construction of transportation facilities. The plan also subsidized the "Taitung Shin -Shen Parking Space Park" construction plan for a total of NT$320,000,000. It was completed and accepted by Taitung County Government in 2000. Because of its high cost and subsequent inefficient operating management, big losses occurred and became a big financial burden on the government .

The study discusses the topic of the operating problems of "Taitung Shin -Shen Parking Space Park". It also suggests some relative solutions to these problems. In order to conduct the investigations and find solutions, we made physical observation and inquiry when we made the study.

We finally summarized the existing problems as follows:

(1) The inaccurate evaluation and decision before establishment of the parking lot.

(2) The impact on parking demand of removing the train station from the present site to another place.

(3) The lack of peripheral tourist and public facilities.

(4) The insufficient demand for parking and inefficient random parking management.

(5) Incomplete parking equipment.

(6) The negative and inflexible management style.

The study also discusses the six main problems mentioned above from various points of view such as compliance with traffic rules, parking spaces creation, improvements of the facilities surrounding the parking spaces and changes of the management style. It also combines an analysis of the application of traffic rules compliance and operating management theories to get feasible ways of problems solving .The study finally provides reference for the government to improve decision making, utilization of administrative resources and to enhance public services. Some feasible ways of problem solving and suggestions are as follows:

(1) Rearrangement of parking spaces and the implementation of the traffic rules .

(2) Establishment of peripheral tourist , public facilities and more public activities.

(3) Improvement of the facilities surrounding the parking lot.

(4) Adjustment to operating strategy and management style.

We hope that the Taitung County Government authorities can take effective problem solving resolutions and make useful rearrangements to take best advantages of the “Taitung Shin -Shen Parking Space Park” in the future.

Keyword：parking lot ， fee collection management

目　次

誌謝辭…… i

中文摘要……ii

英文摘要……iv

目次…… vi

表目次……viii

圖目次……ix

第一章　緒論

第一節　研究背景 …… 1

第二節　研究動機與目的 …… 4

第三節　研究方法與限制 …… 6

第四節　研究流程 …… 8

第五節　重要名詞界定 …… 9

第二章　相關文獻與理論探討

第一節　停車場收費管理的定義及相關法令探討 ……10

第二節　決策理論及政策評估理論 ……14

第三節　經營管理理論 ……19

第四節　國內停車場營運管理研究的相關文獻 ……22

第五節　調查理論架構模式 ……33

第三章　研究設計與實施步驟

第一節　研究方法的取向 ……35

第二節　研究工具 ……36

第三節　受訪者 ……41

第四節　資料的蒐集方法與過程 ……43

第五節　資料的整理與分析 ……45
第六節　研究的信度與效度 ……49
第四章　台東新生公園停車場營運現況分析
第一節　公園設置地下停車場相關法令與政策 ……52
第二節　台東新生公園停車場營運現況與停車需求分析 ……54
第五章　台東新生公園停車場營運之問題與改善對策
第一節　台東新生公園停車場營運管理之問題分析 ……68
第二節　台東新生公園停車場營運管理之改善對策 ……101
第六章　結論與建議
第一節　研究結果……117
第二節　研究建議 ……119
參考文獻……125
附錄一　台東縣公有停車場收費管理自治條例……129
附錄二　訪談登錄稿……132
附錄三　剪報資料……219

第一章　緒論

都市達到一定程度發展規模後，由於人口密集，商業活動的頻繁，小型汽車持有率的大幅提升，用路需求增加與用路空間分配迫切，均造成車輛在行進間或停止時，發生多元且複雜的交通問題與停車問題，而這些待解決的交通問題，皆攸關眾多用路人的權益，更考驗政府機關解決問題的能力，因而如何提出適切可行且有效解決對策，便是當今各級政府機關所面對的重要課題。

本章首述研究背景，再就研究動機與目的、研究方法與限制、研究流程與重要名詞界定等分別加以說明。

第一節　研究背景

依據中央政府公佈之「停車場法」、「都市計畫法」、「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」、「利用空地申請設置路外臨時停車場辦法」等法令規定，都市計畫停車場不足時，公園下准予興建地下停車場；另行政院於民國八十年頒佈「國家建設六年計畫」，該計畫係涵蓋國家各項發展計畫，其中推動期程自民國八十一年至民國八十六年止，交通建設爲此國家整體建設中的重要一環，在「國家建設六年計畫」中，就臺灣地區運輸之體系，分成公路、鐵路、都市運輸、海運及空運等五個運輸系統，並就公路、鐵路、都市交通、觀光、海運與港埠、航空、郵政、電信、氣象等部分，分別擬訂實施計畫，而公共停車場建設計畫即納入「都市交通建設」部分，因此，各都市計畫區爲解決都市停車空間不足問題，遂興起於都市計畫公園用地闢建地下停車場的趨勢，而台東縣政府在中央法令許可及中央停車政策—「都市設置停車場」鼓舞下，自民國八十四年七月起委託迪斯唐工程顧問股份有限公司辦理「台東市火車站前廣場地頭停車場工程細部規劃設計案」，總工程經費概算約新台幣三億二千萬元，屬地下二層之鋼筋混凝土建築地

下停車場，迨至民國八十八年底台東新生公園停車場完工驗收，並於民國八十九年元月起由縣府主管機關—「台東縣政府城鄉發展局」規劃開始營運，在台東新生公園停車場實施停車收費管理期間，並於台東縣道路交通安全聯席會報決議：由台東縣警察局執行台東市區中山路、新生路、中華路、正氣路、更生路等重要道路強力取締路邊違規停車（含併排停車、逆向停車、佔用停車格位等）配套措施，此外，停車收費價格也十分便宜（大型車每小時 20 元；小型車每小時 10 元），然而台東新生公園停車場停車率卻相當低，而縣府主管機關—「城鄉發展局」在停車費收入有限情形下，每月又要支付人事費、管理維護費等固定費用，產生收支無法平衡窘境，變成虧本生意，以 2004 年為例，全年度現金收入僅新台幣九十萬一千餘元，而全年度縣預算則高達新台幣二佰四十餘萬元，縣政府預算嚴重透支，且未達一定成效（如表 1-1-1 及表 1-1-2 所示），致屢遭上級機關—交通部要求檢討改善，台東縣政府雖曾評估招商經營，也考量規劃與企業結盟方式營運，但皆泛人問津，成效不彰，造成台東新生公園停車場營運現況，僅靠縣政府每年編列預算勉強支應，在此一鉅額資金投資下之公共造產，既無法展現原規劃設計功能及解決台東市區停車問題，更成為台東縣政府及台東市民的負擔。

在台東新生公園停車場因招商不易，與企業結盟不順及縣府自營不善情形下，目前停車場 332 個停車格位，每日停車平均使用率未達 6%（計算方式：以 2004 年停車總數 6399 輛÷365 天÷停車格位 332＝5.28%），幾乎閒置，台東市民也陸續發出批評與改革聲浪，然並無學者或研究機構針對此一問題提出具體可行方案或對策，因此，本研究以「台東新生公園停車場營運現況與改善對策之研究」作為研究主題。

表1-1-1： 台東新生公園停車場營運收入統計表(2000－2004年)

年＼月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
2000年	車數	845	1669	583	823	651	646	780	494	459	482	397	282	8111
	現金收入	51077	130420	32770	55040	40620	42550	42060	123870	57910	71210	66500	80150	794177
2001年	車數	2056	804	642	706	612	629	563	479	449	451	427	451	8269
	現金收入	169220	141670	42270	55170	47170	60140	71400	99900	61210	60570	42490	118940	970150
2002年	車數	538	1259	431	155	215	420	569	488	199	412	516	549	5751
	現金收入	52670	147770	31410	48380	32530	70960	69590	130030	42050	61850	35490	85540	808270
2003年	車數	611	1457	630	580	491	521	791	538	474	499	441	588	7621
	現金收入	74040	140310	42870	65100	46070	42730	107740	149140	42230	110500	80130	71410	972270
2004年	車數	1095	616	595	600	484	398	426	506	409	426	389	455	6399
	現金收入	121870	103990	76140	64850	65800	56130	51930	125660	61390	64800	44170	64590	901320

備註：地下第一層爲166格停車位，第二層爲166格停車位，共計有332格停車位。

資料來源：台東縣政府城鄉發展局（2005年9月） 單位：元

表1-1-2： 台東新生公園停車場年度預算執行統計表 （2001年-2005年）

年度項目	年度總預算額度	人事費用	維護管理費	備考
2001年	1,918,000	1,148,000	770,000	
2002年	1,912,000	1,148,000	764,000	
2003年	1,982,000	1,148,000	834,000	
2004年	2,402,000	1,148,000	1,254,000	
2005年	2,319,000	1,148,000	1,171,000	單位：元

資料來源：台東縣政府城鄉發展局（2005 年 9 月）

第二節　研究動機與目的

基於第一節對於台東新生公園停車場之興建背景略加說明後，本節就本研究之動機與目的，分別說明如下。

壹、研究動機

台東市為縣轄市，是台東縣境內人口最稠密地區，台東市區內民國九十四年九月份設籍人口 110,690 人（如表 1-2-1 所示），轄內設有縣政府、縣議會、法院、檢察署、調查站、大學、高中、國中、國小等公立機關學校，是台東縣行政中樞（心），以台東市政商發展現況而言，已具都市雛型，依據都市中心設計的概念，都市提供充足的停車場固然是必要的，但應儘量減低這方面在土地上的需求，尤其是在核心區內，一般商店顧客所需的「短時間停車位」應較上班員工所需「長時間停車位」受到優先考慮，為了儘量減低停車設施對視覺品質的影響，面對交通幹道和主要人行街道的停車場，都應加以嚴格的管制，在可能的地方應鼓勵興建立體和地下停車場（馬銓譯，希諾．波米耶等著，1995），而台東縣政府在中央政策引領，及符合都市中心設計的原則下，規劃設置台東新生公園停車場，然依事實營運現況而言，並未符合原先評估效益，造成每年由地方政府編列龐大預算支應，形成地方政府財政負擔，就此收支不平衡現象，有必要針對台東新生公園停車場營運問題加以探討，並提出具體改善對策供主管機關參考，此為本研究在應用上的動機之一。

另停車場斥資新台幣三億二千萬元興建，其目的係為解決台東市交通紊亂公共問題，興建停車場的決策屬公共政策範疇，因此，在政策評估上有必要加以探討，學者魏斯（Corol H . Weiss）認為，評估是對某政策或方案之運作或結果進行系統性的評量，其方式是一套明示或隱示的標準相互比較，做為改善政策或方案的一種手段（轉引自吳定，2004a）；另公共政策學者吳定對政策評估作以下

界定：評估指政策評估人員利用科學方法與技術，有系統的蒐集相關資訊，評估政策方案之內容、規劃與執行過程及執行結果的一種活動（吳定，2004a），依據學者之論據，有必要針對台東新生公園停車場設置之政策評估與決策過程中，對於台東市停車需求之評估與應用結果加以探討，並驗證是否符合學理上的標準，是為本研究在應用上的動機之二。

表 1-2-1： 台東市設籍人口統計表

年月	行政區域	里數	男性	女性	總人口數	備考
94 年 1 月	台東市	46 里	57,177 人	53,817 人	110,994 人	
94 年 2 月	台東市	46 里	57,192 人	53,836 人	111,028 人	
94 年 3 月	台東市	46 里	57,178 人	53,851 人	111,029 人	
94 年 4 月	台東市	46 里	57,144 人	53,849 人	110,993 人	
94 年 5 月	台東市	46 里	57140 人	53858 人	110988 人	
94 年 6 月	台東市	46 里	57024 人	53788 人	110812 人	
94 年 7 月	台東市	46 里	57021 人	53802 人	110823 人	
94 年 8 月	台東市	46 里	57016 人	53798 人	110814 人	
94 年 9 月	台東市	46 里	56997 人	53693 人	110690 人	

資料來源：台東市戶政事務所（2005 年 9 月）

貳、研究目的

基於上揭之研究動機，就停車場整體營運管理課題部分，其中事前的停車場設置評估與決策、台東火車站遷移的空間變化、市區道路周邊的停車管制及事後的經營管理上，確實存有諸多待改善空間，本研究的目的，從台東新生公園設置地下停車場整體營運管理（包含整體需求層面、政策層面、管理層面等三面向）

方向切入，企圖達成下列研究目的：

一、瞭解台東新生公園停車場設置之決策過程及執行程序上，對停車需求評估結果的應用情形。

二、瞭解台東舊火車站遷移後，對於台東新生公園停車場整體經營成效影響的情形。

三、瞭解台東汽機車數量與台東市區主要停車空間及台東新生公園停車場使用率等整體停車需求情形。

四、瞭解台東新生公園停車場在面臨台東舊火車站遷移後，主管機關後續之經營管理模式。

另外本研究將針對影響台東新生公園停車場營運管理問題之「停車場設置決策」、「台東火車站遷移」、「周邊停車管制及收費」、「經營管理」等四大面向，作爲研究問題之探討方向，研究問題臚列如下：

一、台東新生公園停車場設置決策與評估過程，是否影響日後停車場整體經營成效？

二、台東火車站遷移是否降低台東新生公園停車場使用率？

三、台東新生公園停車場周邊道路未實施禁止停車或路邊停車收費制度，對停車場營運之影響？

四、在經營管理方式上，台東新生公園停車場採公營或民營何者爲宜？

第三節　研究方法與限制

本研究將採用質化訪談方法蒐集資料，針對研究問題透過與受訪者間互動訪談，一一尋找答案或解決方法，謹將本研究之研究方法與研究限制說明如下。

壹、研究方法

爲瞭解路外收費停車管理問題特性，並達到本研究之目的，因此於確立研究範圍之後，即進行相關文獻的探討，俾學習前人之經驗與智慧，以啓發本研究之構想，本研究之主要研究方法有：

一、文獻分析法（document method）

透過網際網路電子資料庫檢索，蒐集國內「路外停車」收費營運管理方式與制度、相關文獻，探討其相關理論與方法，並回顧國內相關路外停車實際管理運作情形，作爲檢討路外停車管理改善之參考。

二、訪談法（interview method）

爲進一步瞭解各項問題產生與背景，除蒐集相關文獻外，並對台東新生公園停車場之主管機關與現場管理人員、鄰近商家、停車場使用者進行訪談與溝通，以便瞭解實務現況，探究出營運管理不善原因及研擬因應對策，作爲主管機關對日後採取公營模式或民營管理之參考，此爲本研究中極爲重要的部分。

貳、研究限制

本研究僅就座落於台東縣台東市鐵花里新生路 95 號之台東新生公園地下停車場營運管理課題加以分析探討，無法親赴全國各縣市收費停車場實施「營運管理」研究比較，是以在推論上（generalizability）無法遍及各地；又訪談對象僅限於縣府主管機關、商家及使用者，訪談對象無法遍及全縣各鄉鎮地區；另因受訪者受訪態度上的限制，無法盡情而談，因而疏漏之處也在所難免，研究深度或顯不足。

第四節　研究流程

本研究流程包含三個階段，第一階段：與論文指導教授討論研究之主題，及蒐集相關文獻資料與探討，汲取前人的研究經驗，作爲本研究之理論基礎。第二階段：在論文研究設計擬訂後，完成相關研究進度及預期效果預估，譜出論文研究計畫書，俟論文研究計畫書經過口試教授們審查指導後，則進行質化訪談工作。第三階段：再將質化訪談資料加以分析與整理，以求取真相，並提出解決對策，最後完成研究結論，屆時再　恭請各位口試教授指正。本研究之流程如圖1-4-1所示。

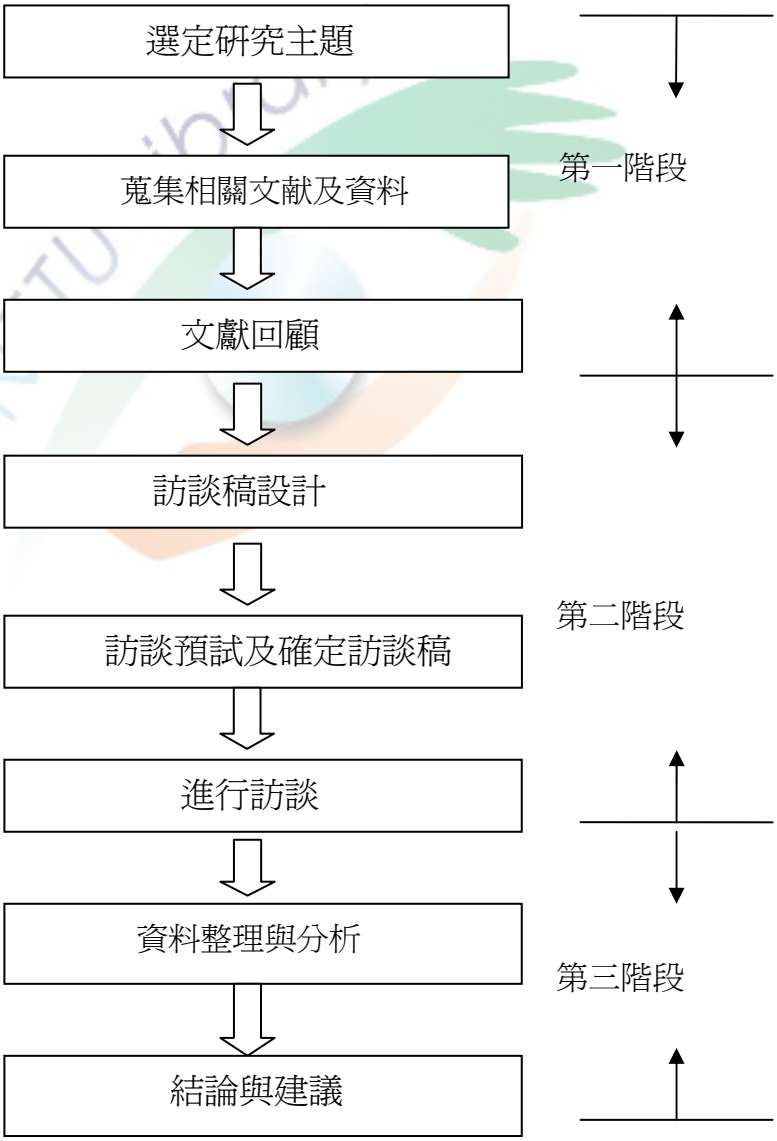

圖 1-4-1：研究流程圖

第五節　重要名詞界定

本研究之重要名詞界定，就「停車場」及「收費管理」等二項，分別加以詳細說明如下。

壹、停車場

依停車場法第二條第一項第一款規定：停車場指依法令設置供車輛停放之場所，而停車場依法又分爲路邊停車場、路外停車場、都市計畫停車場、建築附設停車場。而本研究所稱停車場係指座落於台東縣台東市鐵花里新生路 95 號之地下收費停車場，目前由台東縣政府城鄉發展局經營。

貳、收費管理

依停車場法第十二條，地方主管機關爲因應停車之需要，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。而台東縣之停車收費管理，係指依台東縣政府九十三年十二月卅日府行法字第 0930105420 號令制定公布之「台東縣公有收費停車場管理自治條例」所訂收費標準如下：

1、以時計算者：大型車每小時新台幣 20 元，小型車每小時新台幣 10 元，未滿一小時者以一小時計。

2、以次計算者：大型車每次新台幣 60 元，小型車每次新台幣 30 元，上述計次停車以當日爲限；所課每次係指每一車輛入場乙次而言；停車時間逾當日日期，以另次計收停車費。

3、月票方式收費者：大型車每月新台幣 4800 元，小型車每月新台幣 2400 元。

綜上，本研究所稱收費管理係指依台東縣政府自治法規所規定之停車收費管理行爲而言。

第二章 相關文獻與理論探討

爲借重前人研究經驗，以期獲得若干意見與啓示，俾使本研究論述更加充實，研究者遂前往國立台東大學、中央警察大學圖書館、書局蒐集相關資料，再將蒐集所得之資料加以統整處理，資料蒐集結果，發現從事「路外停車管理」專屬研究較有限，本章仍將資料蒐集結果就停車場收費管理的定義及相關法令、決策理論與政策評估理論、經營管理理論、國內停車場營運管理相關文獻等，最後依相關文獻與理論探討結果，擬訂本研究之調查理論架構模式，分別說明如下。

第一節
停車場收費管理的定義及相關法令探討

本研究依蒐集所得之資料，針對停車場收費管理的定義及路外停車使用者須付費之法源分別加以說明如下。

壹、停車場收費管理的定義

依停車場法第十二條規定（交通部，1998 年），地方主管機關爲因應停車之需要，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，此爲停車場收費管理的法定意義，而停車場收費管理政策，又因使用者「守法—繳費」與「不守法—不繳費」行爲，衍生出各項法令適用上疑義，此乃攸關政府公權利與民眾守法義務，本小段就「停車不付費」與「停車違規」及「逾時停車」與「違規停車」等行爲，在法令與實務運用上做以下探討：

一、「停車不付費」與「停車違規」的定義

道路交通管理處罰條例第五十六條第一項第十一款規定「不依規定繳費者，須處以罰鍰」，其中「不依規定繳費者」的定義爲何?一直受到爭議，所

謂「不依規定繳費者」既是屬於違規停車行爲之一種，其最廣義的解釋，可分爲下列三種「違規停車」情形：

（一）停車逾越繳費日期而未繳費

使用者被開立收費或補費通知單後，逾停車繳交日期而未繳費，則違反上述條例規定，應依「道路交通管理處罰條例」第五十六條相關規定據以告發並處以罰鍰。

（二）停車不主動繳費(未投幣)

在停車位設置於計時收費器或其他計費停車之處所停車，駕駛人應於車輛停妥後主動向計費器或管理員繳足所需停車費，依據「道路交通管理處罰條例」第五十六條第一項第十一款中所指，若「不依規定主動繳費」者，則違反上述規定，應依「道路交通管理處罰條例」告發並處以罰鍰。

（三）停車逾時不補費

在路邊設有計費停車錶，或其他計費停車之處所停車不依規定繳費者，須處以罰鍰，其中亦包括停車逾使用時間，而未駛離之車輛，若依據「道路交通管理處罰條例」第五十六條第一項第十一款中所指，「不依規定主動繳費」者，則違反上述規定，皆是屬於不依規定繳費，該上述條款爲路邊停車逾時處罰之法源依據。

以上三種定義均屬「違規停車」，應送請裁決機關處罰，其欠費得強制繳交，然目前有執行處罰者，僅以上揭第一種「停車逾繳費日期未繳費」爲對象，究其原因在於民意機關的強大壓力下，爲兼顧情理及事實，補費制度允許駕駛人可於七日內補繳，若駕駛人超過時限未補繳始依法告發。

二、「逾時停車」與「違規停車」之差異

就以上討論，「逾時停車」亦屬於違規停車之一種，但一般社會大眾對

於「違規停車」之定義，僅限於道路兩側劃設紅黃線之禁停區域的「違規停車」認知，其中含違規拖吊費與保管費及道路交通管理處罰條例之罰鍰，然而，在民國七十六年五月廿六日第一九六次道路交通安全督導會報上決議：「在路邊設有計費停車錶之處所停車逾時，『原則上准予補繳』，以區別『逾時停車』與『違規停車』處罰之嚴重程度，使逾時停車者可以有補費機會。」（交通部，1987年），依據上述決議，若准予補繳，逾時停車只要在期限內補費，即不被施以處罰，若真的逾期不補費，則是「逾時停車兼逾繳」之受罰成本最低罰鍰爲600元，而禁停區域的「違規停車」，則包含了拖吊費與保管費和罰鍰，共計1,800元，兩者之處罰程度有所不同。若只是逾時停車，但期限內補費即不處罰，此舉無異是告訴使用者：「停車逾時不必處罰」，此舉已造成路邊停車管理上的大漏洞與缺失，表2-1-1 爲目前路邊停車在收費管理上的法源與執法現況分析比較表：

表 2-1-1： 路邊停車收費管理法源與執法比較表

違規項目		依據法源	目前執法情形
停車不付費		停車場法第十二條	依法追繳並處以罰鍰
不依規定繳費	逾期不繳費	道路交通管理處罰條例-第五十六條第一項第十一款	依法追繳並處以罰鍰
	停車不主動繳費(待人工開單)		只須補齊停車費用即不予處罰 (原因：法令未確實實行)
	逾時停車		只須補齊逾時費用即不予處罰 (原因：行政法令解釋有異)

資料來源：**停車場相關法規彙編**（交通部，1998 年）

貳、路外停車使用者須付費之法源

路外停車收費相關法令與法源依據，見於停車場法、道路交通管理處罰條

例、各縣市公有停車場收費自治條例等，本小段依交通部編纂之「**停車場相關法規彙編**」（交通部，1998年）就路外停車須向車主收費之法源依據做以下討論：

一、路外停車使用者須付費之法源

（一）停車場法第十二條

該條文為向路邊停車使用者收費之法源依據，第十二條內容：「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。」

（二）停車場法第十七條

該條文為向路外停車使用者收費之法源依據，第十七條內容：「公有路外停車場之費率，應依第卅一條規定定之；其停車費以計時收取為原則，並得採取月票方式收費；其位於市中心或商業區者，得採計時累進方式收費」。

（三）停車場法第卅一條

該條文為各縣市政府訂定「路外停車使用者收費費率」自治法規之法源依據，第卅一條內容：「路邊停車場及公有路外停車場之收費，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」。

二、停車不繳費須處以罰鍰之法源

（一）道路交通管理處罰條例第五十六條

該條款為違規停車中，對於「停車不繳費或未補費」之處罰的法源依據。第五十六條內容：「汽車駕駛人停車時，有左列情形之一者，處新台幣六百元以上一千二百元以下罰鍰，第一項第十一款：在道路收費停車處所停車，不依規定繳費者。」

第二節　決策理論與政策評估理論探討

本研究爲借助前人之研究經驗，依據美國哈佛大學商學院（HBS）之管理策略，提出「決策理論」加以探討；另依據國內知名公共政策學者之論著，提出「政策評估理論」加以探討，分述如下。

壹、美國哈佛大學在管理策略上的決策理論

哈佛大學強調一個企業的領導者（Leader），除了有用人的藝術外，更應該要能掌握如何決策的藝術，對於如何做決策，對企業領導者而，攸關企業的生死和存亡，如同車之兩軸、鳥之兩翼，當失去準頭時，可能會面臨災禍降臨，因此，在哈佛大學特別強調指出，做決策在「經營管理」中是常碰到的事，而決策學派創始人美國教授西蒙認爲：「決策程序就是全部的管理過程」，「管理就是決策」。西蒙教授所提理論雖然有部分學者產生異議，認爲管理屬於實踐的範疇，決策屬於認識的範疇，二者既有聯繫，又有區別（MBA 核心課程編譯組　編譯，2004a）。

所謂決策，依哈佛大學的解釋：「是指對若干準備進行行動的方案加以選舉，以期優化地達到目標」，而一般所稱的決策，又有廣義與狹義之分，其定義與具體作法如表 2-2-1 所示：

表 2-2-1：決策定義比較表

實際作法 / 定義	蒐集資料	確定目標	擬定方案	評估選擇	追蹤回饋	主觀與客觀互用	擇一決定
廣義	V	V	V	V	V	V	
狹義							V

資料來源：**哈佛談管理策略**（MBA 核心課程編譯組　編譯，2004a）

就表 2-2-1 所示，狹義的決策只是一種「拍板定案」，並無較審慎周密或客觀的作法，但實際上狹義的決策是最有效率的決策模式。哈佛大學的決策理論同時也指出，面對現代的決策課題，將越來越加複雜，決策者們需要解決的往往是憑主觀性的、非程序性的風險決策，這需要科學與經驗的高度結合，以期在追求最優決策的結果時，充分的發揮想像力、創造力。

哈佛大學對現代管理中決策的最大特點是面對未來，爲了決策的順利成功，就必須把握未來，必須進行創造性思考，否則就很難應付日益複雜的決策問題，因此，作爲一個領導者，創造是決策的本質與核心，換言之，衡量一個管理者決策藝術的水準，就要看他在決策過程中，創造能力發揮的程度如何而定。再者，決策僅憑個人的經驗和知識是不足的，單純依靠嚴格的科學程序和固定的決策方法也難於全部奏效，關鍵在於管理者運用決策藝術，進行創造性思考時，能把個人的學識、才能與科學的程序做有機的結合，彙集藝術創作的想像與科學發明的嚴謹程序於一身，才能保證非程序決策的正確性。

小結：當哈佛大學在管理策略上的決策理論運用到現代公共政策議題上，則各政府部門的領導者應著重廣義的決策定義與實際作法，並以創造性的思考模式結合科學的方法與步驟，審慎嚴謹的面對決策問題，方能做出最優質的決策。

貳、政策評估理論

一、政策評估的意義

何謂政策評估？學者魏斯（Carol H . Weiss）認爲，評估是對某政策或方案之運作或結果進行系統性的評量，其方式是一套明示或隱示的標準相互比較，做爲改善政策或方案的一種手段（轉引自吳定，2004a）；另公共政策學者吳定對政策評估作以下界定：評估指政策評估人員利用科學方法與技術，有系統的蒐集相關資訊，評估政策方案之內容、規劃與執行過程及執行結果的一種活動（吳定，

2004a）。評估活動不單指政策執行後的績效評估，當然也包括政策在執行前及執行中之評估，因此政策評估也是政策執行的重要過程，攸關政策執行結果的良窳與成敗。

二、政策評估的目的

政策評估的目的因評估過程的粗略與嚴謹性，可區分爲消極的目的與積極的目的，如表 2-2-2 所示：

表 2-2-2：政策評估目的比較表

目的	消極性目的	積極性目的
作用	1．爲遲延作成決定 2．爲規避責任 3．爲進行公共關係 4．爲符合經費補助的要求 5．爲僞證、掩飾與攻擊需要	1．作爲比較各替選方案優先順序之根據 2．作爲改善政策實施程序之參考 3．作爲增刪特殊政策與技術之參考 4．作爲斷續或停止政策實施之參考 5．作爲其他地方推動類似政策之參考 6．作爲分配各競爭政策所需資源之根據 7．作爲接受或拒絕政策所涉途徑或理論之根據

資料來源：**公共政策**（吳定，2004a）

基於以上分析比較，政策評估的消極目的，其實動機是不正確的，倘決策者運用政策評估的消極目的來延宕決策或別有所求，在投入大量人力、物力、經費及時間等資源後，並無政策執行結果，則將造成公帑的浪費，因此，唯有秉持積極的評估目的來進行所有評估工作，才具有實質意義，不至於耗費國家資源。

三、政策評估的步驟

（一）確定評估目的

政策評估人員在決定評估目的時，除應規避前揭政策評估的消極目的外，更應注意「誰是評估結果用者」及「確定評估人員」，因爲評估結果的使用者及評估人員的選定，將會影響政策評估的正確性。

（二）選擇評估資料的蒐集方法

政策評估人員在進行政策評估前，必須先擬訂資料的蒐集方法，而蒐集資料的方法，可採用社會科學各種研究方法—諸如訪問法、觀察法、問卷調查法等，再確定是否有適當的評估工具可使用，同時對所使用的測量工具應注意是否具有效度（validity）與信度（reliability）問題，最後審慎規劃資料的分析方法等四大要素。

（三）進行政策評估結果的比較

政策評估最重要的工作即是進行政策方案的比較，籍以瞭解執行政策的全部結果，進行政策結果的比較方法，可採取將方案執行後實際結果與未執行方案可能產生結果加以評估比較，以達到政策評估的目的。

四、評估結果的處理

政策評估人員在完成相關評估工作後，依契約或規定應向主管機關或機關首長提出評估結果報告，以作爲決策者之最後處理，而在評估結果的處理部分，依但恩（William Dunn）的看法有下列處理方式（吳定，2004a）：

（一）政策方案調整

政策執行的情況在經過監測與評估後，發現執行有困難或是環境已發生變、或是資源（人力、經費等）不足等，必須調整方案執行方法、資源、技術或程序等。

（二）政策方案持續

政策執行的情況在經過監測與評估後，經推測已初步滿足標人口的需

求、價值及機會等，亦即達成基本的目的，故可繼續的執行，不必修改政策問題、標的人口或執行人員及經費等。

（三）政策方案終止

政策執行的情況在經過監測與評估後，經推論原先的問題已獲解決或問題未獲解決反而產生更多問題時，應即終止該政策方案的執行。

（四）政策方案重組

政策執行的情況在經過監測與評估後，經發現問題未獲解決，乃是因爲當初對問題界定不當，目標不明確、解決的方法未盡妥當所引起，因此應重新建構問題，瞭解問題的癥結，設計新的目標及新的解方案，於是造成政策循環（policy cycle）的情況。

小結：將政策評估理論運用到現代公共政策議題上，則各政府部門的領導者，首先應對政策評估學理上的意義有粗淺的認識，其次應著重評估過程的嚴慬性，把握積極性目的來進行所有評估工作，才具有實質意義，不至耗費國家資源，最後則嚴守政策評估的步驟及審慎處理評估結果，如此，在良好的政策評估結果做基礎下，才能制定最優質的公共政策。

第三節　經營管理理論

本節以美國哈佛大學商學院（HBS）之經營管理理論，就哈佛經營管理學概說、哈佛的經營管理手法、哈佛的經營管理原則，分別作以下探討。

壹、哈佛經營管理學概說

經營管理方法一直是企業管理中的重要一環，而各個企業文化不同，則呈現出不同的經營管理方式，在八０年代，「企業文化熱」遍及西方企業界乃至整個世界，西方一些管理學者對日、美等大量卓越有效的企業進行考察後發現，

一個企業的成功雖然是有很多因素所決定的，然而有時位居第一的並不是企業的規章制度、組織形式，也不是企業所擁有的資金和設備的量與品質，而是企業文化（MBA 核心課程編譯組　編譯，2004b）。

何謂企業文化，主要是企圖指導思想和經營哲學，包括企業的價值標準、共同理想、道德規範、行動準則等等，不管在認定上如何界定，每個企業在事實上都有著自己的文化，由於它的文化水準並不相同，因而造成它們經營上有差異性的存在。各個企業的文化往往可以用各自經營風格，別具一格的方式呈現，這也就是該企業文化的核心和主軸所在。

貳、哈佛的經營管理手法

一、講求成本效益

成本效益的觀念即是利用目前現有的或可利用的資源，盡力獲得最大可能的經濟效益，而企業領導者的角色是將企業的資源，和一切工作集中到尋求可能獲得顯著經濟效果的「機會」上，而非浪費時間在「問題」上，因爲著眼在「機會」上所獲得經濟效果最爲顯著。

二、管理方法定量化

過去企業不重視定量管理，在決策或管理中帶有很大的主觀性，這是企業管理最薄弱的一環，因此，當加強定量化管理，強調各種資訊統計工作及各種累積數據資料，充分掌握並妥善運用數據，憑數據說話，排除主觀判斷或憑經驗來做決定。

三、人才管理

談到人才管理，最重要即是留住人才，哈佛大學的人才管理策略如下：

第一：委以重任，做到適才適所。

第二：給付可觀薪資，使人才得到應有回報。

第三：對執行成績的肯定。

而談到人才管理，哈佛大學更講求「一分鐘」管理的效用，所謂一分鐘管理包括：

１、一分鐘目標：每個人將自己的主要目標和職責明確地記錄在一張便條紙上，在一分鐘內即能讀完它。

２、一分鐘稱讚：領導者及時對員工較出色的工作成果、工作表現或平時應對進退與待人處事優越之處，加以公開表彰，鼓舞員工更加精益求精。

３、一分鐘指責：對員工的過失、表現欠佳行爲，只要進行簡明扼要的批評，然後再次提醒員工，錯誤只是一時的，只是對他此時此刻所做的工作不滿意而已，避免長時間的指責，重挫員工士氣。

參、哈佛的經營管理原則

一、把握企業方向

身爲企業領導者，最關心是應該是企業的經營現況和經濟效益，如果僅靠聽取簡報或他人提示，將失去企業經營航向，因此，在哈佛大學的經營管理原則下，應自行學會從數字中尋找出自己企業的標準答案，即是運用指標管理、系統控制來主導企業經營方向。

二、合理地運用法律規範

運用法律規範的方法在企業界即是「法治」的觀念，哈佛大學指出，運用法律規範來進行管理，具有強制性、規範性、穩定性、預見性等特點，因爲運用法律規範適於處理一般性的問題，便於領導統御，能各個部門權責明確，賞罰分明，有利於管理活動的正常化。

三、正確地運用管理智慧

身為企業領導者，最重要就是讓員工盡職盡責，因此，必須了解員工的自身情況，諸如平時工作、生活、愛好、理想以及對公司所持的看法和要求等，而古諺：「最好的領導者在於能盡人之智、其次盡人之能、再其次盡人之力。」即是正確地運用管理智慧的最佳寫照。

四、小結

經由以上美國哈佛大學商學院（HBS）經營管理理論探討後，如將該理論運用到公共造產上，則公營事業的經營者應善用經營管理手法，把握正確經營方向，再則應講求成本效益觀念，積極尋求可能獲得最顯著經濟效果的「機會」。

綜上所述，在歷經決策理論與政策評估理論及經營管理理論探討後，本研究將資料統整出企業永續經營的模式（如圖 2-3-1 所示），而企業永續經營的模式應建立在嚴謹的政策評估、優質的決策、講求經營管理手法之下，此模式即可提供縣府主管機關日後對台東新生公園停車場永續經營之參考。

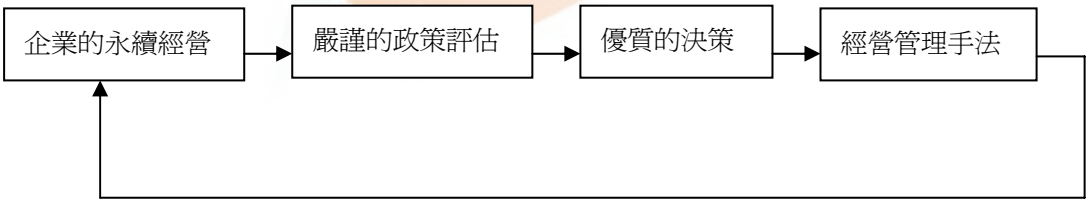

圖 2-3-1：企業永續經營模式圖

資料來源：研究者自行整理

第四節
國內停車場營運管理研究的相關文獻

本研究經多方蒐集資料，本節就國內停車場營運管理研究相關文獻加以探

討，並分爲「停車場營運管理研究相關文獻」及「縣市路外停車場營運管理現況研究」二項，分別說明如下。

壹、停車場營運管理研究相關文獻

國內有關「停車場營運管理」之相關論文研究頗多，但多屬於「路邊停車管理」的論著，而「路外停車管理」的研究相對鮮見，本研究以關鍵字「停車管理」進入「全國博碩士論文網站」及進入「交通部交通運輸研究所網站」、「中華民國建築學會網站」、「中華民國期刊論文網站」查詢，並前往國立台東大學、中央警察大學圖書館蒐集，獲得以下相關之論作，謹將其摘要整理如表 2-4-1。

表2-4-1：國內停車場營運管理相關文獻彙整表

類別	年份	作者	研究對象	論文名稱	研究發現
路外停車場營運管理	2000	陳學台	台北市建築物附設之停車場	建築物附設停車空間開放公共使用策略之研究	研究結果發現：建築物附設停車空間開放公共使用遭遇之主要問題爲：防空避難室兼停車空間不得營業使用、產權型態複雜、缺乏明確負責主體等，因此，本研究建請修訂「公寓大廈管理條例」及訂定補助辦法以爲因應。
	2000	方霖	台北市停車場	台北市公有路外停車場系統績效評估之研究	本研究所評估各公有路外停車場系統績效結果，其主要較爲顯著影響因素爲：停車規模、停車延時、營業時間，若未來政府欲興建公有停車場，而以整體績效爲首要關心指標時，可選擇蓋在住商混合區，以相當規模之立體停車場爲最優先考量。
	2000	劉士銘	交通部補助個案	公共停車場建設補助計畫執行成效分析	研究結果發現：中央補助各縣市路外停車場建設經費，由於事前規劃不周及事後營運不善，爲補助計畫執行的重大缺失。

	2001	林振國	台南市三個都市路外停車場	都市路外停車場設置區位評選之研究	都市為求改善停車問題，又在不影響道路行車安全前提下，興建「都市路外停車場」已是重要政策之一，因此，本研究歸納出興建路外停車場之評選程序與架構，建立客觀評選方法，以協助解決複雜的社會環境。
	2001	廖育儀	台北市停車場	公園設置地下停車場後其環境品質之研究—以台北市為例	依據都市計畫法、停車場法等相關法令規定，都市計畫停車場不足時，公園地下准予興建地下停車場，本研究配合各種調查方式，瞭解台北市已設置地下停車場的各既成公園之實質環境品質、使用狀況、對公園環境品質所造成的影響，並提出對策供主管機關在規劃、執行上參考。
	2002	蘇維昭	台中市西區	多種土地使用型態下停車場需求與供給之分析—以台中市西區為例	本研究結果發現：在類似的土地使用型態下，駕駛人對於停車設施選擇之特性並不一定相同，因此，在短期策略上，應對路邊及路外停車設施加以收費，在中長期策略上，應再闢建停車空間，滿足實際上之使用需求。
	2002	陳兆夫	台北市停車場	獎勵民間投資興建路外停車場獎勵誘因之檢討—以台北市為例	獎勵民間投資興建路外停車場是政府近年來解決都市交通問題的重要政策方向，本研究結果發現：１.民間興建路外停車場效率是高的，２.現階段民間興建停車場成效不彰的原因是：法令不完備、缺乏獎勵措施管理機制、停車費率未統一、資訊未透露、體停車規劃不良、取締不彰、停車觀念不正確等因素。
	2003	邱莉莉	台南市公有第十一停車場	整體停車場服務品質之研究—以台南市公十一	本研究發現：台南市公十一停車場位於台南市中心位置，人潮密集，但由於整體服務品質不良，降低停車場

				停車場爲例	使用率，因此，建議經營者應從提高服務品質著手，並配合月票制度、行銷策略手法招攬客源，讓地方公共財發揮最大效益。
	2003	蕭振嘉	台北市停車場	台北市公有路外停車場委託民間經營管理改善之研究	本研究針對停車場委外經營所遭遇之困難、缺失及不盡合理完善之處，研擬相關改善方案，其中建立費率調整機制及經營行爲放寬，係提高停車場效能及提供停車場多角化經營的策略；另招標評選標準、評選作業應結合契約規範，係確保公有停車場委外經營後服務水準提升與維持的不二法門，以達到「民營化」目標。
其他	1978	蘇擎維	台北市停車場	都市停車供需平衡關係之研究	本研究討論都市發展與停車政學之關係，以及研擬停車發展之策略，包括路邊停車與路外停車，並針對鼓勵民間投資興建停車場方案及高樓附設停車空間方案著手。
	1990	夏鑄九	台灣各都市	都市過程、都市政策和參與性的都市設計制度	本研究之焦點，乃經由台灣都市之現實衝突與國家之都市政策來討論台灣的都市設午制度在推動時之可能角色。
	1995	陳高村 龍天立	台灣各都市	期望效用理論在交通執法上之運用	本研究運用「期望效用理論」來探討駕駛行爲，首先假設用路人爲符合理性選擇行爲原理， 但事實上駕駛人在進行決策時，是否屬於理性上值得探討，而加強交通警察執法活動，對違規行爲遏止與事故減少上，具有正面且顯著的效果。
	1996	陳文雄	台灣地區	舉發及拖吊違規停車之法律問題	研究結果發現：1.台灣地區法訁多如牛毛，立法從嚴，執法從寬，2.違規型態之規定僵化、罰則太輕，3.行政命訁不符「授權明確性」之要求，4.拖吊及保管費用收

					取之程序未有明確規定，因此，研究者針對所發現的問題提出建議，供各執法單位參考。
	1997	林幸蓉	台灣地區	停車塔合理規模之研究	研究結果發現：停車場之車輛進出狀況，與其土地使用分區並無明顯相關，此乃是因台灣地區之土地使用管制制度寬鬆，所以住商混合情況嚴重，因此，在設計一停車場時，除考慮其服務範圍內建物使用狀況外，還需對其尖峰時段車輛進出特性作實地之調查與瞭解。
	2001	廖晉廷	台中縣大雅鄉航太工業區	動態停車場區位選擇之研究	傳統停車場的設置，較少考慮到時間（time）與需求（demand）之各別變化，因此，本研究爲期建立合理且有效的停車場區位選擇模式，即時（real-time）提供停車場設置區位選擇之優先順序，以解決因動態需求所產生供給不足的問題。

資料來源：研究者自行整理

爲契合研究主題，本研究僅蒐集「路外停車管理」及攸關「停車場規劃與交通執法」等相關研究或論著，並加以彙整歸類成「路外停車場營運管理類」及「其他類」，對於「路邊停車管理」相關文獻，則未納入表2-4-1文獻彙整表中。本研究在彙整「路外停車管理類」等九篇相關文獻後，有助於了解國內路外停車場之設置、營運、管理、需求等問題所在，而透過其中劉士銘（2000）對**「公共停車場建設補助計畫執行成效分析」**及蕭振嘉（2003）對**「台北市公有路外停車場委託民間經營管理改善之研究」**等研究資料之整理與分析，讓研究者能更容易去分析歸納台東新生公園停車場在設置、營運、管理上的問題；另彙整「其他類」等六篇相關文獻後，則有助於了解國內路外停車場規劃決策與交通執法策略，而其中陳高村、龍天立（1995）**「期望效用理論在交通執法上之運用」**之研究資料，

更讓研究者在研擬台東新生公園停車場營運管理改善對策上有重要助益。

綜上，藉由前人的研究經驗分享，讓本研究能對「台東新生公園停車場」重新加以定位與檢討，並在兼顧停車場之本質與特性等主客觀因素下，構思整體研究模式與方法，徹底探究整體經營管理問題，提出具體改善對策，冀望在此前提下，再創台東新生公園停車場最佳經營效率。

貳、縣市路外停車場營運管理現況研究

就本研究所蒐集之文獻中，針對縣市路外停車場營運管理現況之研究者，大約有九篇（如表2-4-1所示），研究對象包括台北市、台中市、台中縣、台南市等縣市所屬路外停車場，研究主題以探討路外停車場之設置、績效、品質、委外及獎勵民間投資爲重點，基於同爲探討停車場營運管理現況，本研究僅臚列台北市爲解決都市停車空間不足問題，積極設置或規劃設置公園地下停車場31處之現況，及台南市路外停車場92處經營管理現況，期望借重他人的研究經驗，獲得一些意見或啓示，讓研究方向更爲具體明確，茲分述如下：

一、台北市公園設置地下停車場現況

本研究以廖育儀（2001）對**「公園設置地下停車場後其環境品質之研究—以台北市爲例」**做以下回顧：

（一）台北市已設置地下停車場之既成公園

台北市目前已經設置地下停車場的既成公園計有12處，包括：中山32號公園（中安公園）、中正８號公園(兒童交通公園)、松山101號公園(民權公園)、大同18號公園(塔城公園)、信義173號公園(中坡公園)、士林29號公園(後港公園)、大安69號公園(金華公園)、大安７號公園(大安森林公園)、文山(景)１號公園(景華公園)、大安152號公園(附中公園)、中山378號公園(進安公園)、大同17號公園(大稻程公園)等。其中全市性公園僅有大安森林公園乙處，特殊公園僅兒童交通公

園乙處，其餘10處皆為５公頃以下之社區、鄰里性公園，如表2-4-2所示。

此12處公園多目標附建地下停車場之工程皆為市府編列預算執行，公園建設工程係由公園路燈工程管理處負責執行，而停車場工程建設多由停管處負責執行或由新工處代辦，顯見其主要目的已由都市計畫公共設施多目標使用方案的原始立意（獎勵民間投資、加速公共設施保留地之開闢）轉變為以解決都市停車空間不足為主。

表 2-4-2： 台北市已設置地下停車場之既成公園概況表

項次	公園編號 名稱地點	面積 (㎡)	計畫使用範圍	公園處計畫年度		停管處計畫年度	地下停車場目前辦理情形
				補償費執行年度	工程費執行年度		
1	中山32 號公園（中安公園）	2,000	部分			新工處施作	停管處已管理營運
2	中正8 號公園(兒童交通公園)	2,444	部分	74	75	公園處施作	教育局已管理營運
3	松山101 號公園(民權公園)	9,483		既成公園		79-80	停管處已管理營運
4	大同18 號公園(塔城公園)	3,076	全部	77	82	78-79	停管處已管理營運
5	信義173 號公園(中坡公園)	4,200	部分	77	83	78-79	停管處已管理營運
6	士林29 號公園(後港公園)	10,450	東南側	77	81	78-79	停管處已管理營運
7	大安69 號公園(金華公園)	4,390	全部	78	83	80-83	停管處已管理營運
8	大安7 號公園(大安森林公園)	28,500	東北側	81	87	81-84.86	停管處已管理營運
9	文山(景)1 號公園(景華公園)	16,822	全部	81	86	82-86.89	停管處已管理營運
10	大安152 號公園(附中公園)	2,369	全部	81	85	82-85	停管處已管理營運
11	中山378 號公園(進安公園)	2,163	全部	78	86	81-83.85	停管處已管理營運
12	大同17 號公園(大稻程公園)	4,026	全部	78	86	81-83.85	停管處已管理營運

資料來源：**公園設置地下停車場後其環境品質之研究—以台北市為例**（廖育儀，2001）

（二）台北市已計畫設置地下停車場之公園預定地

目前台北市已計畫設置地下停車場之公園預定地共計有９處，包括：中山15號公園(國際文化廣場)、萬華12號公園(龍山寺公園)、士林21號公園(福林公園未闢部分)、中山48號公園(朱崙市場旁)、大安215號公園(安和路、立人小學)、信義370號公園(信義國中西北側)、北投９號公園(朝陽公園)、內湖７號公園（西湖商工東側）、北投119號公園（大豐公園）等。其中除中山15號公園(國際文化廣場)爲社區性公園外，其餘８處均爲２公頃以下之鄰里性公園。

（三）台北市已計畫設置地下停車場之既成公園

目前，台北市政府已計畫設置地下停車場的既成公園計有10處，此部分公園均爲已建設完成的既成公園，爲因應地方人士的要求、居民需要，而計畫設置地下停車場。此10座既成公園包括：士林28號公園(海光公園)、青年公園(高爾夫球場、棒球場各設一處停車場)、信義180號公園(春光公園)、大同20號公園(朝陽公園)、中山31號公園(永盛公園)、信義227號公園綠地(雅祥公園)、士林26號公園(蘭雅公園)、內湖99號公園(湖山６號公園)、南港２號公園(玉成公園)、士林56號公園(忠誠公園)等。其中青年公園爲全市性公園，南港２號公園(玉成公園)爲社區性公園，其餘８處皆爲２公頃以下之鄰里性公園。

小結：由前述文獻之探討可知，台北市已設置地下停車場之既成公園12處，及計畫設置地下停車場之公園預定地９處，暨計畫設置地下停車場的既成公園10處，合計設置公園地下停車場31處，顯見其主要目的已由都市計畫公共設施多目標使用方案的原始立意（獎勵民間投資、加速公共設施保留地之開闢），轉變爲以解決都市停車空間不足爲主，因此，於都市計畫區中公園設置地下停車場，已形成當今各縣市政府解決停車問題的重要政策方向。

二、台南市路外停車場（公十一停車場）經營管理現況

本研究以邱莉莉（2003）對「**停車場整體服務品質之研究—以台南市公十一停車場爲例**」做以下回顧：

台南市路外停車場現況分析，可分爲私有路外停車場與公有路外停車場二種模式，依據台南市交通局交通管理課在民國九十二年調查統計資料顯示，目前台南市共有16處公有路外停車場、9處公共造產之路外停車場及67處私有路外停車場，合計共有92處；此外，若依外停車場之空間方式來作分類的話，一般大致可以區分爲平面式、立體式與地下式的路外停車場；而路外停車場在台南市的區域分布、停車格位數量狀況、開放時間與費率等相關資訊，經彙整如表2-4-3、表2-4-4、表2-4-5 所示：

表 2-4-3：台南市路外停車場數量統計表

屬性 分布地區	公有	公共造產	私有	合計
東區	2	0	12	14
西區	2	1	6	9
南區	3	2	11	16
北區	1	1	11	13
中區	1	2	24	27
安平區	5	3	1	9
安南區	2	0	2	4
合計	16	9	67	92

資料來源：**停車場整體服務品質之研究—以台南市公十一停車場爲例**（邱莉莉，2003）

表 2-4-4：台南市路外停車場停車格位數量統計表

屬性 分布地區	公有	公共造產	私有	合計

東區	112	0	1413	1525
西區	140	70	459	669
南區	427	54	351	832
北區	125	50	681	856
中區	818	82	1940	2840
安平區	575	225	100	900
安南區	202	0	450	652
合計	2399	481	5394	8274

資料來源：**停車場整體服務品質之研究—以台南市公十一停車場爲例**（邱莉莉，2003）

表 2-4-5：台南市公有與公共造產路外停車場資訊表

停車場名稱	區域	車位數	開放時間與費率	備註
台南市立文化中心	東區	83	0800-2200，每小時20元	公有
64期仁和自辦重劃區-12	東區	29		公有
國華街停車場	西區	70	24小時，每小時20元	公共造產
停六停車場	西區	109	0800-2200	公有
環河街西側			免費	
西湖社區活動中心	西區	31	24小時免費	公有
黃金海岸停車場	南區	277	每週一至週四1500-2400 每週五1400-0100 每週六至週日1300-0100 小型車每小時30元，第2小時後，每小時20元，大型車每小時50元	公有
忠烈祠停車場	南區	125	0830-1730 小型車每小時20元，大型車每小時100元	公有
勞工育樂中心停車場	南區	19	24小時免費	公共造產
松柏育樂中心	南區	35	0700-1800	公共造產

停車場			小型車每小時20元，大型車每小時100元	
竹溪街停十停車場	南區	25	24小時免費	公有
中山公園市立圖書館	北區	50	24小時，每小時20元	公共造產
兵工配件廠臨時路外停車場	北區	125		公有
公十一立體路外停車場	中區	818	24小時，每小時20元，每月3200元	公有
赤崁樓停車場	中區	72	0830-2200 小型車每小時40元，第2小時後，每小時20元，月租2500元，大型車每小時100元	公共造產
延平郡王祠停車場	中區	10	24小時免費	公共造產
海濱秋茂園停車場	安平區	100	小型車每小時20元，大型車每小時100元	公共造產
億載金城前停車場	安平區	100	0830-1730 小型車每小時20元，大型車每小時100元	公共造產
億載金城停車場永華路、光洲路口	安平區	83	24小時免費	公有
安平開台天后宮	安平區	25	24小時免費	公共造產
沙卡巴里停車場	安平區	161	24小時免費	公有
體三臨時路外停車場	安平區	219	24小時免費	公有
永華三街停車場	安平區	64	24小時免費	公有
都市計畫停八停車場	安平區	48	24小時免費	公有
鹿耳門聖母廟停車場	安南區	300	24小時免費	公有
北安黃昏市場停車場	安南區	130	24小時免費	公有

資料來源：**停車場整體服務品質之研究—以台南市公十一停車場爲例**（邱莉莉，2003）

由以上各表所示，台南市市區內共有8,247個路外停車場停車格位，爲數不在少數，但若以台南市同時期汽車車輛數目193,450輛相較，兩者之間差距仍大，亦即平均約23輛汽車才能分配有1個路外停車格位，這尚不包括外縣市旅行車輛，此外，就停車場所有權而言，仍以民間（私有）路外停車場佔多數，而私有停車場之設置目的，係以提供自己事業相關顧客活動的停車需求爲主，一般而言，甚少對外開放提供給一般民眾使用，因此，對於台南市一般公共停車需求之實質助益不大。

小結：經由前述文獻之探討可知，目前台南市路外停車場與車輛數的停車供需，已產生嚴重失調現象，若再加上私人停車場不對外開放，則實際可供駕駛人停車選擇之停車場數量確實有限，未來，如果路外停車場的服務品質能契合顧客所期待，在舒適性、安全性的考量下，對駕駛人而言，路外停車場營運將比路邊停車場格位更具吸引力，這也是路外停車場未來的營運契機所在。

第五節　調查理論架構模式

本研究爲應用導向，在透過停車場收費管理的定義與法規探討、停車場決策與評估、經營管理等理論探討及相關研究文獻整理後，以做爲本研究之調查理論架構模式（如圖 2-5-1 所示），而在建立調查模式架構時，仍必須掌握下列幾項原則，期使讓整個研究過程更臻完備：

壹、針對問題需要

針對界定的問題與範圍構建調查理論架構模式，舉凡區位理論之模式及區位條件均列爲本研究之評估因素。

貳、周延客觀

周延意謂所考慮的影響因素與評估準則必需涵蓋政治經濟、社會、交通、管理等層面，以反應台東新生公園停車場目前大環境特性；客觀則意謂評估準則之衡量應儘可能採用嚴謹的科學方法加以調查，並儘量避免主觀的判定。

參、簡便適用

本研究所探討的問題本質上爲一多準則評估問題，惟多準評估方法甚多，故於評估方法的選擇上在不違反「適用性」的前提下應儘可能朝向簡便，而許多研究經驗也顯示，艱僻複雜的方法在實際應用時未必能獲得較佳的結果，因此，基於以上的原則，本研究擬採用的調查模式架構如下：

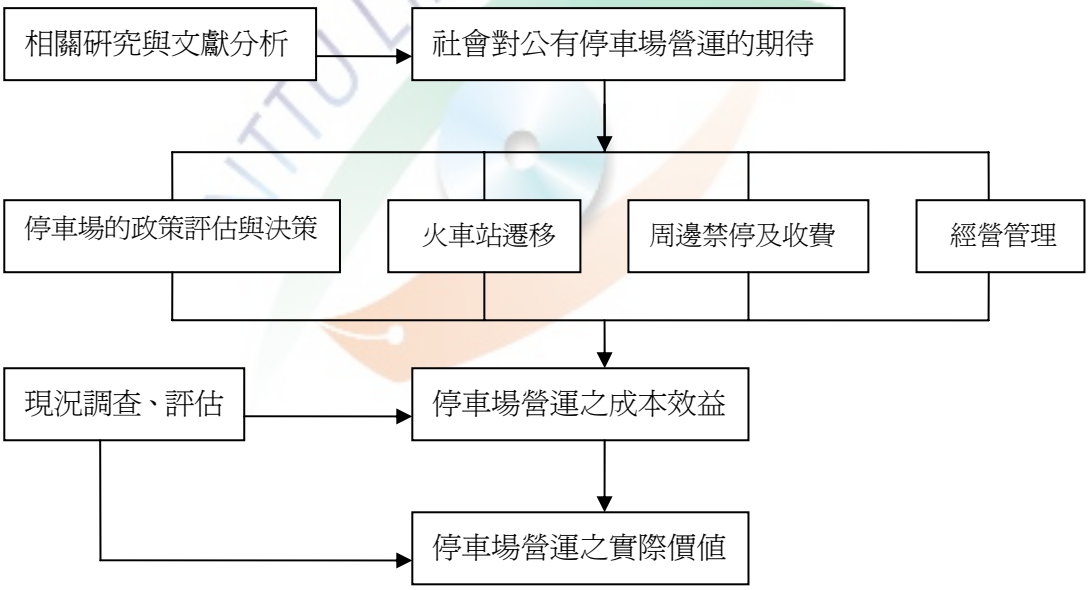

圖 2-5-1 台東新生公園停車場營運管理調查模式架構圖

第三章　研究設計與實施步驟

潘淑滿（2003）認爲研究方法係指一般用以蒐集和處理資料的手段，而量化研究是科學知識的主流，質化研究所強調的則是自省，對知識建構的主流合法性有更多的批判能力，也對以往量化研究的價值有了更明確的定位（轉引自董敏珍，2005），所以，質化研究比量化研究更能深入瞭解受訪者個人內心深處的真正感受與經驗。

第一節　研究方法取向

研究方法之選擇需視研究主題而定，基本上在社會科學的研究方法中，量化與質化並重，並無熟輕熟重之分，本研究經與指導老師討論及衡量研究取向後，採用質化研究中之訪談法（interview method），以蒐集資料，本研究之所以採用質化研究爲取向，有下列原因，茲將其臚列如下：

一、本研究的主題爲「台東新生公園停車場營運管理課題與改善對策之研究」，想瞭解的是停車場營運績效不佳，入不敷出或持續虧損的原因，係受台東火車站遷移後使用率降低的影響？或是停車場設置事先評估不周與決策不當的影響？或是停車場周邊道路未實施路邊停車收費的影響？抑是在經營管理方式上，宜採用公營方式或民營方式何者爲宜？而這種深入性的探討主題，正是「質性研究」所能涵蓋的層面。

二、本研究所探討的課題含有政策性的議題存在，而此可能涉及參與停車場決策過程或是停車場規劃方案的成員（含實際執行人員）及停車場實際使用人，因此，研究者本身必須在與受訪者建立起信任關係後，受訪者才願意將停車場設置案的規劃設計、政策評估、決策過程、營運管理等流程與研究者分享，在此前提

下，以研究者有限的時間與經費，勢必無法進行大樣本的研究，而質性研究對小樣本的受訪者所能提供深度資訊的研究設計，頗適合本研究的需要。

三、又本研究並非進行使用者的滿意度調查，而是探究停車場營運管理不善的原因所在，因此，在研究設計上，其深入性程度能比量化研究更佳，是以質性研究較能切入主題，讓受訪者提出內心的真正看法與想法，較能達成研究目的。

第二節　研究工具

有關研究工具部分，本節就「研究者」、「研究設備」與「訪談大綱」等三項分別加說明如下。

壹、研究者

有關研究工具部分，依吳芝儀、李奉儒譯「質的評鑑與研究」認爲：在質的研究方法程中，研究者即是工具（the researcher is the instrument），且質的資料之信度與效度，相當大程度取決於研究方法論、技巧敏感度與誠實；另范麗娟（1994）認爲：訪談的有效工具爲訪談者所扮演的角色，以是否有豐富想像力、敏銳觀察力及高度的親和力，爲整個研究能否成功的關鍵（轉引自董敏珍，2005）。

綜上，研究者本身即是一個研究工具，而訪談過程是研究者進入受訪者自然情境的過程，所以在實施訪談中，研究者應扮演一個好的溝通者的角色，誠懇且不厭其煩的解說、溝通，並備妥錄音設備及做好對受訪者身分的保密工作，才能贏得受訪者的信任，表達受訪者內心深處的看法，因此，在完成各階段訪談工作，研究者應即撰寫全部逐字稿，以忠實記錄訪談內容與情境，秉持「重建現場」、「原汁原味」的態度，另對受訪者未清楚交代部分或疑義不明之處，皆以逐字稿提供受訪者閱讀後，再逐一加以釐清，本研究冀望藉由與受訪者建立信任感後，能深

入紮實的取得資料。

貳、錄音設備

由於本研究採深度訪談作爲蒐集資料的方法，因此，在研究過程中需要對訪談內容作全程錄音，所以研究者準備錄音筆及錄音機等器材進行錄音。

參、訪談大綱

陳向明（2004）認爲，設計訪談大綱雖然採開放型和半開放型訪談要求給受訪者較大的表達自由，但是訪談者在開始訪談之前一般會事先設計一個訪談大綱，這個大綱應該是粗線條的，列出訪談者認爲在訪談中應該瞭解的主要問題和應該覆蓋的內容範圍，而訪談大綱應該儘可能簡潔明瞭，最好只有一頁紙，可以一眼全部看到。

而依據高淑青（2000）的說法，訪談大綱是研究者在訪談時和受訪者談話的主題，用來提醒研究者訪談方向，研究者並不限制受訪者談話的內容及方向，也不預設立場，而是透過開放式的問題，讓受訪者用自己的脈絡結構來陳述其生活經驗（轉引自董敏珍，2005）。

本研究採半開放型訪談方式，爲避免研究內容有所遺漏、偏誤或離題，因此擬定訪談大綱來做爲訪問之參考與依據，本研究在論文研究計畫階段，預擬訪談大綱七題，嗣經指導教授及台東縣政府城鄉局副局長、技正及台東縣警察局交通隊隊長、林建築師等專家指正後，再結合停車場營運管理調查理論模式架構（如圖 2-5-1 所示），增列十四題，合計廿一題，本研究以最契合研究問題之「停車場設置決策與評估」、「台東火車站遷移」、「周邊停車管制及收費」、「經營管理」等四大面向，來做爲發問及回答方向，本研究訪談大綱臚列如下：

一、台東縣政府在民國八十四年間曾委託工程顧問公司辦理台東新生公園停車

場規劃設計案，並於民國八十九年一月起開始營運收費，您是否知道？而興建停車場建設經費，統由中央及省府補助，對於中央當時的全國一體適用補助政策，您覺得有符合地方實際需要嗎？

二、對於中央政府當時採取全國一體適用的停車場興建補助政策，而地方政府也同時配合進行停車場興建決策與評估作業，您覺得在民國八十四年間台東縣政府承辦單位五位技術人員左右的配置能勝任嗎？

三、台東縣政府於民國八十四年間曾委託工程顧問公司辦理「台東市火車站前廣場地下停車場工程細部規劃設計案」，其中以人口及車輛成長率來評估停車場未來經營發展性，您認爲符合現有發展狀況嗎？

四、台東市長期以台東舊火車站爲發展中心點，三００公尺以內範圍爲主要交通、公務、教育、商業、休閒娛樂等活動區域，而三００公尺以內範圍內無大型百貨公司或觀光市集，未形成商圈來吸引人潮車潮，是否會影響停車場使用率，您認爲呢？

五、鐵路局在民國九十年六月一日正式將台東舊火車站廢站，轉移交通運輸中心至台東新站，廢除台東舊站，是否爲造成台東新生公園停車場營運不良的主要原因，您認爲呢？

六、台東新生公園停車場自民國八十九年元月起由縣府營運，期間歷經民國九十年六月一日台東舊站廢站衝擊，而停車場地面廣場及舊站空間，辦理音樂會或公益活動次數有限，逐漸讓人淡忘舊站及停車場地面空間印象，是否會影響停車場使用率，您認爲呢？

七、觀光市集具有吸引大量人潮車潮的功能，除帶來商機外，也造就停車場營運商機，台東市未規劃觀光夜市（水果街、小吃街、名產街、咖啡屋）或劃設商圈（行人專屬徒步區），是否會影響台東新生公園停車場使用率，您認爲呢？

八、台東新生公園停車場地面廣場，未設置商店或足夠坐椅或巨型圖騰、圖像，提供商業活動、娛樂活動、展覽活動或吸引遊客停留，所以無法帶動空間活動與生氣，是否會影響停車場使用率，您認為呢？

九、台東市區主要道路路邊劃有停車位，並開放民眾免費停車，而部分停車位卻遭商家或住戶任意佔用，對於主管機關未主動協調當地警察機關加強取締違規，是否會影響台東新生公園停車場使用率，您認為呢？

十、就台東市區主要停車需求而言，大部分偏向市區道路 628 個免費停車位，即民眾停車導向，以選擇「免費停車」、「方便停車」為最主要考量，您個人的停車選擇如何？又大家都選擇免費停車位，是否會造成台東新生公園地下停車場無人使用，您認為呢？

十一、台東市區的停車位管理，採全面開放式停車政策，您的停車選擇會以方便或安全為主要考量呢？又路邊停車位可能方便，但車輛易受破壞，而地下停車場可能不方便，但車輛較安全，且車身外觀維護容易，您認為呢？

十二、一般民眾停車以「免費、方便」為最佳選擇，停車需求以「路邊停車」為主，結果影響台東新生公園停車場營運收入，所以，在改善對策上，如果重新辦理「停車規劃」，即對於市區主要道路兩旁停車位，應重新實施調查並劃設停車位，再輔以路邊停車收費管理，建立民眾停車收費的觀念，您認為可行嗎？

十三、台東新生公園停車場人行系統設計採單一出入口設計，及車輛限高 2 公尺等設施，是否不便民？又缺乏無障礙等貼心服務設施，是否會降低民眾停車意願？您認為呢？

十四、目前台東新生公園停車場在照明設備及監錄系統設備部分，有故障待修情形，您是車主的話，停車時會有足夠安全感嗎？部分設備故障您認為有安全顧慮嗎？

十五、台東新生公園停車場外在停車指示不明，致使外來遊客無法清楚判斷停車場正確位置，甚或不知有停車場設施，另場內部分指示設施故障，您認為會造成不便嗎？會不會影響停車意願呢？

十六、目前台東新生公園停車場配置管理員四名，採廿四小時輪番執勤，停車場雖採全自動收費系統，但仍以人工輪值方式辦理，您認為採廿四小時輪番執勤會提高人事成本嗎？有無解決之道？

十七、依縣府主管機關 2004 年統計數字，台東新生公園停車場使用月票者 176 人、半年票者 6 人、年票者 20 人，而對象以一般上班族或長期租戶為主，要如何才能改變現行僵化營運模式，重新開創商機？您認為呢？

十八、目前台東新生公園停車場主管機關未依停車場法相關規定，設立「停車場作業基金」及其收支保管及管理辦法，所以無寬裕財源收入，對於添購設備或增設服務設施困難，會不會影響停車意願呢？是否應即依法設立？您認為呢？

十九、據本研究調查結果，外縣市（台北市、台中市、台南市、高雄市、花蓮縣）實施委外經營成效良好，本縣是否應儘速制訂「委外管理辦法」？您認為呢？

二十、據本研究調查結果，台中市政府制訂「台中市民間設置臨時路外停車場獎助辦法」，積極鼓勵個人、私法人、團體、行號利用空地設置路外停車場，提供公眾停車使用，本縣是否應比照辦理？您認為呢？

二十一、您對台東新生公園停車場整體營運是否有其他建議事項？

第三節　受訪者

本研究對於研究對象，即受訪者的選擇，在於能否找到對議題有足夠瞭解的人，因為訪談的對象並沒有一定的限制，所以，在質化訪談中取決於議題與研究

目的而定，本節就本研究「受訪者選擇的條件」、「受訪者邀請方法與過程」等二項，分別說明如下。

壹、受訪者選擇的條件

質性研究的樣本不在乎大小，而是所選擇的樣本必須能提供「深度」與「反應社會真實狀況」的資料爲標準，而非量化研究中以樣本的代表性來做推論到整體母群體之原則，緣此，本研究在取樣上以願意參與本研究且能夠提供豐富資訊的人爲本研究邀請對象；另爲能達成研究之目的，本研究儘可能尋找不同層級的受訪者及實際使用者，諸如具有建築背景之建築師、會計背景之會計師、具有管理經驗之縣府主管機關、交通執法者、鄰近店家、停車場使用者及一般民眾等，冀能呈現最真實的一面。

貳、邀請方法與過程

一、邀請方法

透過台東縣政府城鄉發展局綜合開發課的引薦，直接說明本研究的主題及受訪者的條件，請綜合開發課推薦合適人選，並經由同意接受訪談的程序溝通後（包含訪談邀請書、訪談大綱、訪談同意書等文件檢視與簽署），再由研究者逕與受訪者聯繫，俾安排訪談時間及訪談地點等準備工作。

二、抽樣方法

本研究採用「滾雪球式抽樣」，這是一個透過局內人尋找消息靈通人士的有效辦法，由本次受訪者推薦下一位知情的合適受訪對象，再由研究者與其聯繫。

三、本研究受訪者的特性

本研究邀請的受訪者在論文研究計畫階段，預計邀請８位受訪者，嗣經指導教授指正後，再針對研究需要，增列７位受訪者，合計有 15 位（如表 3-1-1 所示），各受訪者簡要介紹如下：

表 3-1-1　受訪者特性一覽表

在文字稿中的代號	性別	職業	年齡	與研究標的關係	訪談次數	訪談時數
A	男	建築師	45	專家	一次	約 2 小時
B	女	會計師助理	35	專家	一次	約 1 小時
C	男	副局長	50	專家	一次	約 2 小時
D	女	技正	42	專家	二次	約 3 小時
E	女	約僱員	40	管理者	一次	約 2 小時
F	男	約僱員	45	管理者	二次	約 2 小時
G	男	隊長	47	執法者	一次	約 2 小時
H	男	組長	35	執法者	一次	約 2 小時
I	男	民眾	45	年租戶	一次	約 1.5 小時
J	男	民眾	50	年租戶	一次	約 2 小時
K	女	董事長	32	商家	一次	約 2 小時
L	男	董事長	65	商家	一次	約 3 小時
M	男	店長	28	商家	一次	約 1 小時
N	男	民眾	45	民眾	一次	約 1 小時
O	女	民眾	41	民眾	一次	約 2 小時

資料來源：研究者自行整理

第四節　資料的蒐集方法和過程

質化訪談過程中，資料的蒐集方法和訪談過程，是研究者如何進入研究主題的重要關鍵，所以，研究者應秉持小心謹慎的態度，審慎掌握每一次接觸的機會，建立良好的互動關係，以作爲下一步驟：資料分析與整理的基礎工作，本節就「資料蒐集的方法」、「訪談過程」等二項，分別說明如下。

壹、資料蒐集的方法

本研究擬採取半開放型的訪談結構，並配合深度訪談作爲蒐集資料的方法，因此在訪談前由研究者擬定訪談大綱，使訪談過程能保持彈性，不致離題或產生偏誤，另在訪談進行中，研究者秉持以真誠的態度、小心提問、注意傾聽、審慎回應，與受訪者建立信任的關係，進而產生共鳴，在營造受訪者愉快、舒適的合作情境下，蒐集到具深度且與研究主題相關的資料。

貳、訪談過程

一、第一次接觸

范麗娟（1994）認爲，質性研究相當重視研究者在訪談過程中高度參與性（轉引自董敏珍，2005），爲了建立受訪者與研究者之間的互信關係，並確實尊重受訪者的自由意志，研究者在接獲受訪者所填妥的研究意願回條後，準備與受訪者進行第一次訪談之前，先以電話徵求受訪者的同意並確認日期後，再將訪談大綱及約定日期並加註問候語，以傳真或是電子郵件方式傳送受訪者，研究者並於訪談日期的前一天再次以電話拜訪提醒，一方面表示期待，另一面表示對訪談工作的重視，營造見面時美好的氣氛。當初次見面時，研究者所進行的流程如下：

（一）建立關係

首先研究者進行自我身分、背景、職業等介紹，在研究者自我介紹後，即請受訪者簡單說明應邀過程、個人基本資料，以增加彼此熟悉度，建立互信關係。

（二）研究說明

1、由研究者說明研究主題、研究目的、研究動機。

2、說明研究方法、研究方向、訪談所需時間及次數。

3、說明訪談中必需使用錄音設備，但會保護受訪者的權益，及對研究資料的保密處理。

4、說明除了受訪外，還須受訪者協助對研究結果進行檢核。

（三）再次詢問

再次詢問受訪者是否有疑問，是否確認參加本研究。

二、進行訪談

在每次見面進行訪談時，研究者會向受訪者表達由衷的謝意，感謝受訪者願意參加本研究，待彼此閒聊一陣，安定受訪者情緒後，再進行正式的訪談。

第一次訪談時，研究者首先依據訪談大綱內容中第一題開始提問，提問之後訪談的進行，則根據訪談過程中受訪者所提出的事件、經驗、脈絡、研判中重要的部分進一步提問，所以，訪談內容部分是訪談大綱上的，部分則是開放性問題下探得的另一條寶貴線索。

第二次以後的訪談，則根據訪談大綱中未提問的問題及上次訪談中重要且尚未完整陳述的部分，再進行提問，直到訪談大綱中所列問題均已訪談完成，並達到飽題時為止。

每次訪談時間為考量受訪者工作需要，以進行 1.5 小時至 2 小時不等，或依受訪者當天可接受訪談的時間而定，訪談中為避免研究者與受訪者精神過度勞

累，可能休息十五分鐘，倘受訪者臨時有事，則直接結束訪談。在完成當天訪談工作後，即約定下次訪談的時間與地點。

本研究之受訪次數，當視受訪者所具不同資料量而定，原則上每位受訪者最少訪談一次，最多則不限，直到飽題為止。整個訪談結束後，再次向受訪者表達感謝之意，並說明研究資料在分析後，會請受訪者協助檢核，以期符合真實經驗，以及經得同意後才撰寫於論文中。

第五節　資料的整理與分析

質化訪談重要的程序是將所蒐集到的資料予以分析、詮釋，而結果的呈現更是質化訪談的精髓所在，所以，研究資料分析與研究結果是呈現整個研究最重要的步驟，亦攸關研究的成敗，本節就「資料的整理」、「資料的分析」等二項，分別說明如下。

壹、資料的整理

陳向明（2004）認為，質的研究十分強調根據資料本身的特性來決定整理和分析資料的方法，因此，我們很難在設計階段對這問題提出比較明確的想法，我們只可能根據自己以往的經驗或前人經常使用的方式，預想自己將來蒐集的原始資料可能屬於什麼類型，有什麼特點，以此來設想自己可以用何種方式對資料進行整理和分析。

綜上，本研究在融合自己以往的經驗及前人經常使用的方式後，在每一次進行訪談時，會依下列方式整理資料：

一、將訪談的錄音內容以電腦打字，謄寫逐字稿，每份均以英文字母Ｒ代表研究者，以英文字母Ａ、Ｂ代表受訪者，並標上訪問句數，在謄寫逐字稿

時，於表頭註明受訪者代號、訪談次數、日期、時間等資料，以資示別。

二、將訪談中所觀察到受訪者之非語言行為，如外貌、衣著、打扮、動作、面部表情、眼神、人際距離、說話、沈默時間長短、說話時音量、音頻和音質等，均以括號補充。

三、訪談錄音內容逐字稿謄寫工作，委託一位特定謄稿員謄寫，研究者在與謄稿員說明本研究謄稿方式後，同時告知本研究的研究倫理中有關保密的重要性，在其同意保密後才委由進行謄稿工作。

四、重復聆聽錄音內容，反覆校對錯誤及疏漏部分，直到內容正確無誤為止。

五、為力求保障受訪者隱私權，本研究將逐字稿中有關人名、服務單位隱匿。

六、訪談稿逐字稿謄寫範例：

受訪者Ａ，第一次訪談（第一題）。

Q-1：台東縣政府在民國八十四年間曾委託工程顧問公司辦理台東新生公園停車場規劃設計案，並於民國八十九年一月起開始營運收費，您是否知道？而興建停車場建設經費，統由中央及省府補助，對於中央當時的全國一體適用補助政策，您覺得有符合地方實際需要嗎？

A-1：嗯，是的（眼神很堅定），當時在中央政府政策及法令許可下，興建台東新生公園停車場是符合當時政策需要的，以民國八十四年「迪斯唐工程顧問股份有限公司」的評估報告項目—「停車供給分析」中，車輛成長趨勢及服務對象評估顯示，是符合台東市未來的發展需求，所以在當時的決策過程尚符合優質的決策條件，唉（感慨，沈默 3 秒），只是時空因素改變，台東設籍人口產生外流現象，實際居住人口數有逐年下降趨勢；另汽機車持有數在 2001 年至 2005 年間，以台東監理站汽機車有效管制數量加以分析，除大型車外，餘小型車及機車尚無巨幅成長趨勢（大型車五年內成長率為 50.65％，小型車五年內成長率為 20.06％，機車五年內成長率為 12.93

％），所以，形成停車場營運現況與決策評估當時產生嚴重落差現象，這不是我們所樂見的（表情略有一點悲傷）。

Q-2：對於中央政府當時採取全國一體適用的停車場興建補助政策，而地方政府也同時配合進行停車場興建決策與評估作業，您覺得在民國八十四年間台東縣政府承辦單位五位技術人員左右的配置能勝任嗎？

受訪者Ｆ，第二次訪談（第十四題）。

Q2-14：對於目前停車場安全設備故障待修部分，諸如照明設備或監視錄影系統故障情形，能否再具體指明數量或位置，因爲上一次訪談時未詳細說明？

Ｆ2-14：上一次訪問時大略提出部分設備故障情形，如果要詳細數據或正確位置，則必須到停車區內清點數量及指明位置所在。

貳、資料的分析

陳向明（2004）認爲，資料本身的特點不是自己單獨形成的，它受到資料搜集方式的影響，而資料蒐集的方式又受到研究者對研究結果的期待以及研究者自己思維的影響，因此，在選擇分析方式時，我們不僅需要考慮資料本身的特點，還必須考慮其他方面因素。

又訪談所獲得龐大的資料，必須經由整理、歸納、分類、分析等程序，才能使訪談內容變成有意義且可用的資料，基於此原則，本研究之資料分析方式，擬參考董敏珍（2005）之碩士論文，經整理臚列如下：

一、資料編碼

本研究之編碼方式對受訪者的姓名採保密方式處理，分別以英文字母代替，第一碼爲英文字母Ａ—Ｏ，代表受訪者名字代碼；第二碼爲阿拉伯數字，代表受訪者對第幾個問題的回答，例如Ａ-1：即表示第一位受訪者第一個問題的編

碼，B-3：即表示第二位受訪者第三個問題的編碼。

二、資料整合

本研究將以錄音設備蒐集訪談所有對話內容，儘量使受訪者之原音重現，

即注重「原計原味」，再反覆閱讀逐字稿內容，逐句或小段落檢視資料的內容，並將重要的句子標記，列出資料中所呈現的主題或觀念，概念化之後給予適當的名詞加以命名，再將個別資料予以整合，選取具有代表性的句子作爲例證，並加註個人看法與見解加以詮釋。

三、資料分類

本研究係以「台東新生公園停車場營運現況與改善對策」爲研究主題，並以「停車場設置決策與評估」、「台東火車站遷移」、「周邊停車管制及收費」、「經營管理」等四大面向爲訪談主要內容，因此，訪談內容亦朝此四大面向來做分類整理。

四、資料分析

本研究再將分類之後可用的資料，逐一加以說明分析，用以釐清及說明上揭四大訪談主題與台東新生公園停車場營運不善的關聯性，並探究停車場營運不良真因所在，俾做爲研提改善對策之參考。

第六節　研究的信度與效度

陳向明（2004）認爲，質性研究除了對資料整理與分析的設計外，還要探討如何對研究的質量進行檢測，而質的研究遵循的是與量的研究不同的思維模

式，關注的不是客觀的分類計量、因果假設論證或統計推論，而是社會事實的建構過程和人們在特定社會文化情境中的經驗和解釋。

因此，本研究在討論質量檢測問題時，會追問自己「我的研究結果是否將會是真實的？我的研究過程中可能在真實性犯哪些錯誤？我的研究結果存在哪些不實資訊？我如何使自己的研究結果令人信服？」等來做自我檢測。另胡幼慧（1996）認爲控制質性研究的信度與效度的方法，有確實性、可轉換性及可靠性等方法（轉引自董敏珍，2005），茲分述以對：

一、確實性（credibility）

所謂確實性就是內在效度，指質性研究資料真實的程度，即研究者真正觀察到所希望觀察的，以下有五個方向可以增加資料的真實性：１、研究情境的控制、資料一致性的確定、資料來源多元化；２、研究時邀請同儕參與討論；３、相異個案資料的蒐集；４、資料蒐集上有足夠的輔助工具；５、資料的再驗證。

本研究爲達到確實性目標，在研究者與受訪者進行訪談的過程中，全程會以尊重的態度、同理心的感受，慎慎小心的提問，認真用心的去傾聽，營造優質的談話環境，俾得到受訪者完全的信任，使受訪者能忠實、不隱瞞的表達自己本身的經驗，增加訪談的確實性。

又在實施訪談中，本研究使用錄音設備，採全程錄音方式忠實紀錄訪談的每一個過程及環節，以期在謄寫逐字稿時能確保「原音重建」、「原計原味」，且可重覆傾聽，加深訪談內容的確實性，另在訪談結束後，爲避免資料錯漏或遺忘部分訪談內容，本研究採立即完成逐字稿謄寫工作，冀望能將訪談所得資料，真實的反應出研究對象所建構的事實，增加資料的真實性。

二、可轉換性（transferability）

所謂可轉換性即是外在效度，指經由受訪者所陳述的事實或經驗，能有

效的做資料的描述或轉換成文字陳述，增加資料可轉換性的技巧在於「深入性陳述」，進而言之，受訪者在訪談中所做的陳述，研究者應謹慎地將資料的脈絡、意圖、語義、行動轉換成爲文字資料。

本研究在撰寫逐字稿的過程中，力求忠實、完整的紀錄訪談情境與訪談內容，並在完成每次訪談紀錄後，由受訪者協助檢核工作，期使研究流程具有嚴謹性，且透明化，讓研究結果與受訪者自身經驗緊密結合。

三、可靠性（dependability）

所謂可靠性即是內在信度，乃指受訪者個人自身經驗的重要性與唯一性，因此，如何取得可靠性的資料，便是研究過程中資料蒐集的重要策略，所以研究者在開始訪談前，必須先將整個研究的過程、各個環節與決策加以說明，以做爲資料可靠性的判斷依據。

四、小結

綜上所述，爲提升本研究之信度與效度，並符合上揭胡幼慧（1996）認爲控制質性研究的信度與效度的方法，因此，本研究在訪談過程中如遇有疑義或未釐清之處，研究者會與受訪者進行確認，以確保資料的正確性；另在訪談過程中，研究者會保持忠懇、尊重的態度，小心提問，專心傾聽，對訪談中的疑點加以一一澄清，做到資料的重要性與唯一性；又實施訪談過程中，爲能提升訪談技巧，營造更佳訪談情境及忠實紀錄訪談內容，研究者會自我研讀質化研究書籍及與指導老師討論以對，俾增加研究方法的正確性。

第四章
台東新生公園設置地下停車場現況分析

台東新生公園停車場之興建，係在中央法令許可及中央停車政策—「都市設置停車場」鼓舞下完成，停車場基地座落於台東市新生路 95 號，屬地下二層之鋼筋混凝土建築地下停車場，本章就地下停車場設置相關法令、台東新生公園停車場營運現況與台東市停車需求分析等面向，加以分別說明。

第一節
公園設置地下停車場相關法令與政策

本節就目前公園設置地下停車場之相關法令及中央與地方政府在公園設置地下停車場之相關政策，分別加以說明如下。

壹、公園設置地下停車場之相關法令

目前我國有關公園附建地下停車場的相關法令，可分為：

一、都市公園設置方面

公園劃設的法源是依據都市計畫法第四十二條第一款。而該法第四十二條及第四十三條則敘明了公園等公共設施的項目、位置及面積的劃設原則。此外，「都市計畫通盤檢討實施辦法」第三章第十六條第二款及第十七條亦規定了都市計畫公園之設置原則、用地規模等相關檢討標準，而「國民住宅社區規劃及住宅設計規則」第三章第十一條、第十二條及第十四條亦說明了「公園」（綠地）之設置標準。

二、公園多目標使用之法令依據及其規範

我國都市計畫公園多目標使用設置地下停車場主要是根據「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」及民國八十年七月十日公佈之「停車場法」之相關規定辦理。

三、公園設施及建築管制之相關規定

我國各縣（市）政府為加強公園之管理均訂有其公園管理辦法，其辦法中均對公園之設施類型、建築物之建蔽率有所規範；而都市計畫法亦對公園之建蔽率及容積率有所規範。根據對相關法令的分析可知，我國各有關「公園」的既有法令中，均未對公園的應有之機能及其定位有所規範，因此，公園在都市環境中的重要性顯然未受到有關機關的重視；而公園多目標使用附建地下停車場之限制條件則有越趨寬鬆的趨勢，顯然在我國的法令體系中，「停車場」較之「公園」有著更重要的地位。

貳、公園設置地下停車場之相關政策

一、中央政策

交通部於民國七十五年訂頒「停車場規劃手冊」，此為停車場規劃基本指導手冊；另政府於民國八十年頒布「停車場法」、「國家建設六年計畫」，其中都市停車場之規劃、建設與管理為主要工作項目之一，因此，各縣市在都市計畫區為解決停車空間不足問題時，紛紛委由工程管理公司辦理事前規劃評估，積極向中央（交通部）或省政府爭取停車場建設補助經費，當時遂興起於都市計畫公園用地闢建地下停車場的趨勢。

二、台東縣地方政策

台東縣政府為加強停車管理，改善交通秩序，在前揭中央法令許可及中

央停車管理政策「同意都市計畫區公園用地設置停車場」鼓舞下，於民國八十四年七月委託「迪斯唐工程顧問股份有限公司」完成台東市火車站前廣場地下停車場工程細部規劃設計案，總工程經費約新台幣三億二千萬元，屬地下二層鋼筋混泥土建築之地下停車場，本工程經費概估所需經費新台幣三億二千萬元，經報奉交通部列入停車場補助計畫辦理，交通部依例補助工程二分之一款項，計新台幣一億六千萬元，另台東縣屬地方財政較困難縣市，可依改善停車問題方案向台灣省政府爭取三分之一補助經費，計新台幣一億零六百萬元，其餘工程費新台幣五千四百萬元則由台東縣政府自行籌措，迨至八十八年底台東新生公園停車場竣工驗收，並於八十九年元月起交由縣府主管機關— 城鄉發展局負責規劃開始營運管理，自此，台東完成第一座地下立體停車場。

第二節
台東新生公園停車場營運現況與停車需求分析

本節就台東新生公園停車場所在地概況、經營管理現況與台東市停車需求狀況，加以分析探討如下。

壹、台東新生公園停車場所在地概況

台東新生公園停車場於民國八十九年元月起正式營運，係由政府出資興建使用台東新生公園大部分基地，此停車場建於地下一、二層，位於台東市區內，即鐵花路、新生路及光明路所屬街廓內，基地形狀呈不規則之雙矩形，東西向寬約 112 公尺，南北向寬約 73 公尺，總面積 8,176 平方公尺，如圖 4-2-1 所示。

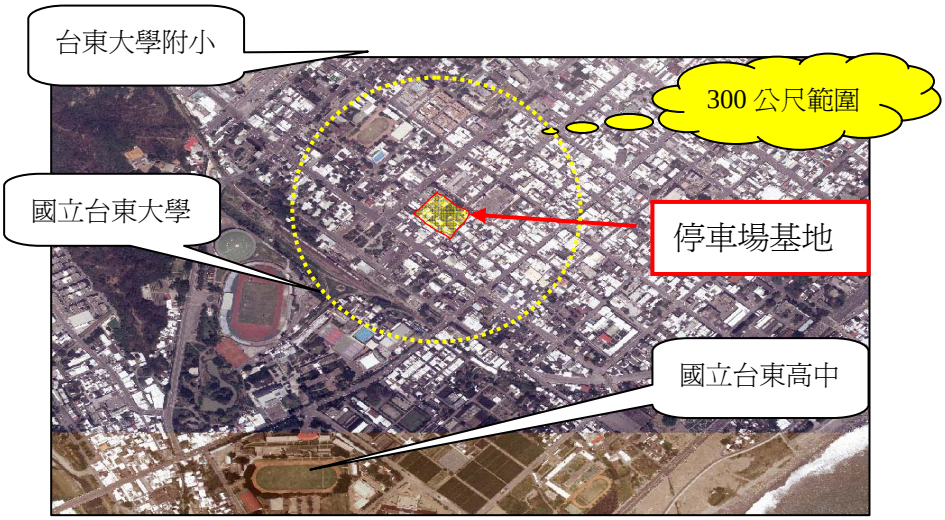

圖 4-2-1：台東新生公園停車場基地航照圖

資料來源：研究者自行繪製

而台東新生公園停車場所在基地，係屬台東市中心重要商圈位置，依地區區位理論，停車場所在地反應出都市停車需求，以下針對台東新生公園停車場所在地周邊區域概況臚列如下：

一、交通運輸中心

台東新生公園停車場位於台東舊火車站前，東側為國光汽車客運公司台東站站址，西側為興東園大飯店，為轉乘公路運輸系統中心，在三百公尺範圍內為商業及住宅區（如圖 4-2-1 所示），可以滿足停車轉乘及洽商民眾之停車需求。

二、公園休閒綠地

在台東縣政府專案規劃下，將台東新生公園停車場基地後方舊火車站所屬鐵道沿線實施綠美化及舖設自行車道，完成台東舊鐵道路廊環境改善計畫（鐵道藝術村），連接鯉魚山、台東海濱公園綠地及台東市多功能休閒運動公園—黑森林公園，形成帶狀綠色休閒地帶。

三、商業及文教區

台東新生公園停車場三００公尺範圍內爲商業區，東北側臨中華路、中山路，爲台東市最主要的商業區所在，包括各式商店、旅館及公有市場皆在附近；西北側約五００公尺距離，則有本縣最寬敞道路—南京路，該道路長約一０００公尺、寬約八０公尺，是台東地區各類民俗、藝文活動暨農特產品展示場所；西南側則有本縣最高學府—國立台東大學及國立台東高中等學校，此區域位居市中心，且匯集各類商業、教育、藝文活動，是人潮及車潮較易聚集之區域。

貳、台東新生公園停車場營運現況

一、主管機關

台東縣政府秘書室於民國八十七年六月三日訂定「台東縣公有收費停車場管理辦法」，並經台東縣政府於民國八十七年六月三日以府秘法字第八七０五四五三一０號令發布在案，期間雖訂有收費管理辦法，然並未實施停車收費管理，至民國八十九年元月台東新生公園停車場啓用後，方有停車收費管理制度，而台東新生公園停車場在收費營運期間，暫由縣府城鄉發展局代管，主管機關並未律定，期間至九十三年四月廿八日由縣府召開「台東縣公有路邊停車場委託經營法規草案及主管機關權責歸屬討論會」決議：公有路邊收費停車場主管機關由縣府城鄉發展局主政後，停車場主管機關權責方塵埃落定，而停車場業務則由城鄉發展局「綜合開發課」主辦。

二、營運組織編制

台東縣政府城鄉發展局「綜合開發課」爲公有停車場實際業務管理單位，負責停車場營運及人員管理工作，管理單位於民國九十年依「行政院暨所屬機關約聘僱人員僱用辦法」及有關人事法規，進用約聘僱人員四名，擔任台東新

生公園停車場收費管理工作，其營運組織圖如圖 4-2-2 所示。

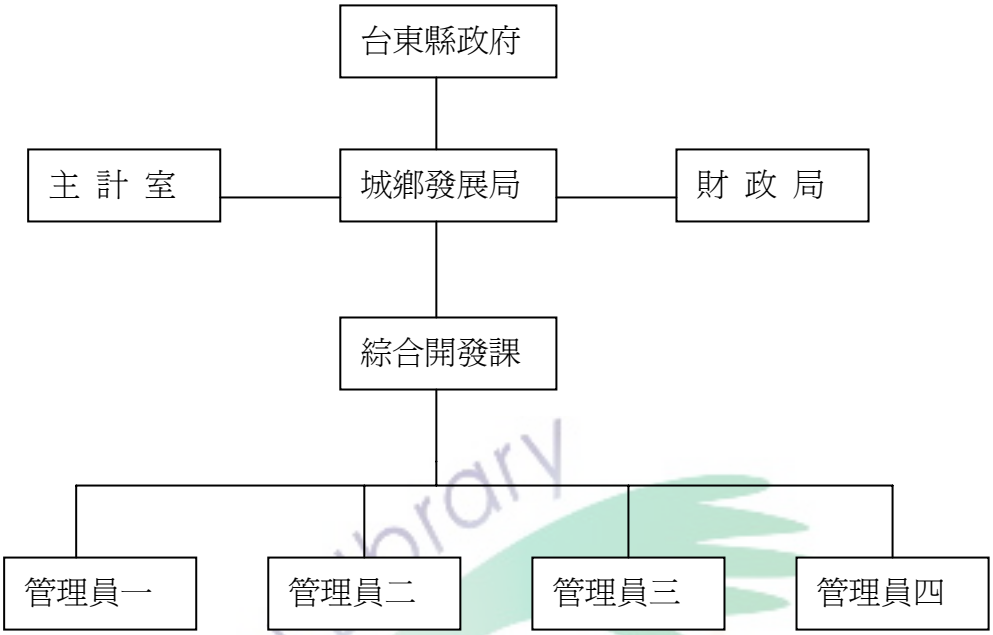

圖 4-2-2：台東新生公園停車場營運組織圖

資料來源：城鄉發展局，2000 年

三、營運管理

（一）自治條例制定前

台東縣政府為加強停車管理，改善交通秩序，由縣府於民國八十七年六月三日訂定「台東縣公有收費停車場管理辦法」，並經台東縣政府於民國八十七年六月三日以府秘法字第八七０五四五三一０號令發布在案，而依本辦法第六條規定：路外停車場收費標準如下：

１、以時計算者：大型車每小時新台幣 20 元，小型車每小時新台幣 10 元，未滿一小時者以一小時計。

２、以次計算者：大型車每次新台幣 60 元，小型車每次新台幣 30 元，上述

計次停車以當日為限；所課每次係指每一車輛入場乙次而言；停車時間逾當日日期，以另次計收停車費。

３、月票方式收費者：大型車每月新台幣 4,800 元，小型車每月新台幣 2,400 元。

本辦法係縣自治條例前身，在自治條例未制定前，台東縣政府所屬各公有停車場均依據本辦法實施收費管理，此為台東縣停車管理最初政策。

（二）自治條例訂定

台東縣政府於九十三年一月二日由縣警察局交通隊研擬「台東縣公有收費停車場管理自治條例草案」，經循法規訂定程序，先進行法規審查、法規預告、縣務會議審議通過後，嗣經台東縣議會第十五屆第十四次臨時會審查通過，並經台東縣政府於民國九十三年十二月卅日以行法字第０９３０１０５４２０號令制定公布在案，自此，台東縣公有停車場收費管理制度取得法源依據，同時也符合地方制度法及行政程序法之精神，使停車收費管理更臻完善。

而依台東縣公有收費停車場管理自治條例第五條規定：路外停車場收費標準如下：

１、以時計算者：大型車每小時新台幣 20 元，小型車每小時新台幣 10 元，未滿一小時者以一小時計。

２、以次計算者：大型車每次新台幣 60 元，小型車每次新台幣 30 元，上述計次停車以當日為限；所課每次係指每一車輛入場乙次而言；停車時間逾當日日期，以另次計收停車費。

３、月票方式收費者：大型車每月新台幣 4,800 元，小型車每月新台幣 2,400 元。

目前台東新生公園停車場主管機關即依據本自治條例第五條相關規定實施收費管理。

四、台東新生公園停車場使用對象

（一）以月計者

即購買月票者約爲 176 人。

（二）以半年計者

即購買半年票者約爲 6 人。

（三）以年計者

即購買年票者約爲 20 人。

以上統計資料，係以台東縣政府城鄉發展局 2004 年統計數字爲例。

五、財物管理

（一）收費管理

台東新生公園停車場採用中央收費及控制系統，主要系統包括：車輛出入控制系統、中央收費及全自動收費機、中央電腦及資料記錄管理系統、場內外標線與標示系統等設備，其收費站繳費流程如圖 4-2-3 所示。

NTU Library

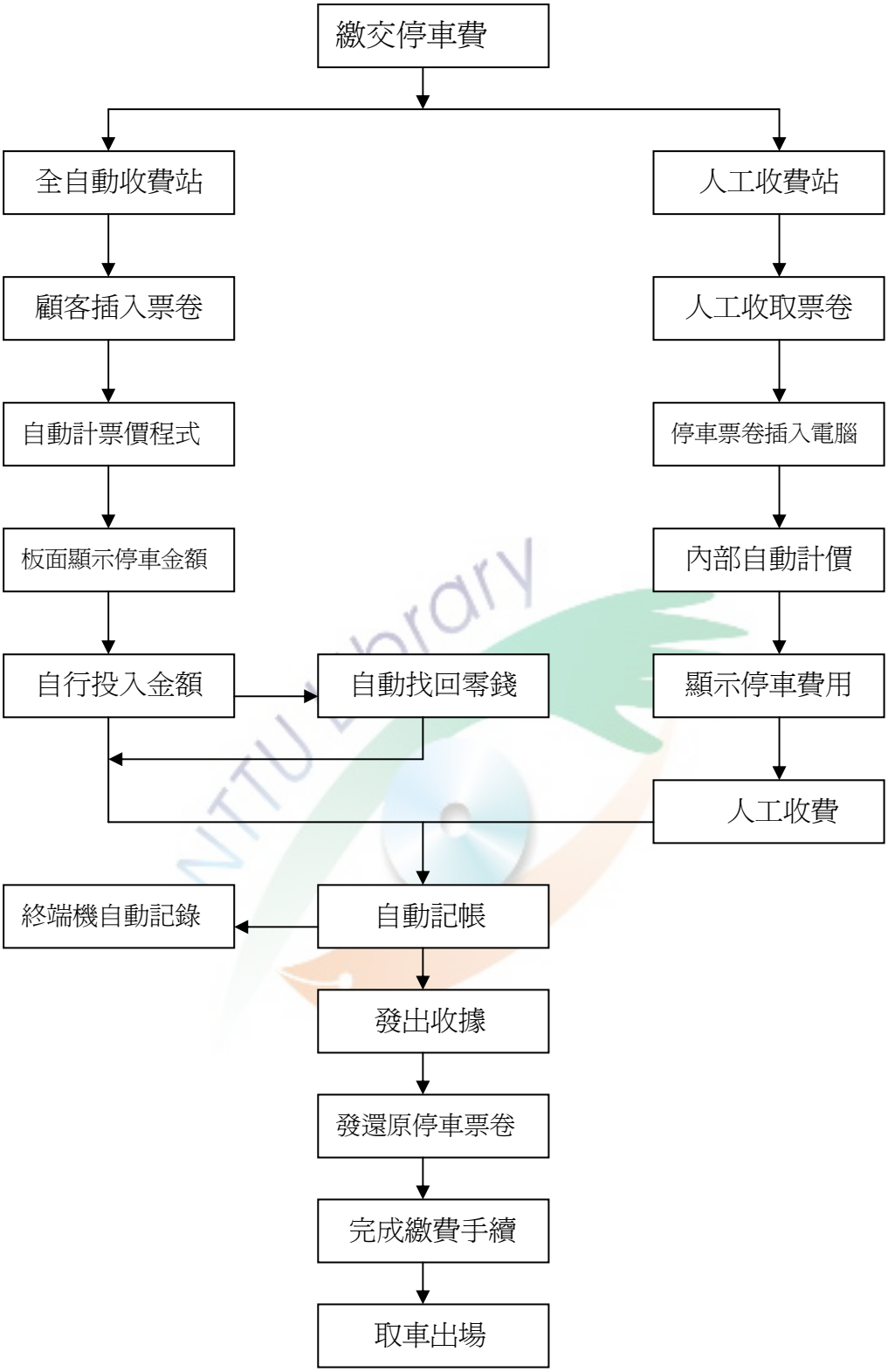

圖 4-2-3：台東新生公園停車場收費站繳費流程圖

資料來源：城鄉發展局，2000 年

（二）財務管理流程

台東新生公園停車場每日收費款項（以表 1-1-1 所示，2004 年平均每日停車收入為新台幣 450 元），由翌日八時下班管理員送繳城鄉發展局綜合開發課承辦人登帳列管，款項則循行政程序送財政局繳入縣庫保管，再由承辦人按日、月、年彙製成財務報表陳核後存檔，財務管理流程如圖 4-2-4 所示。

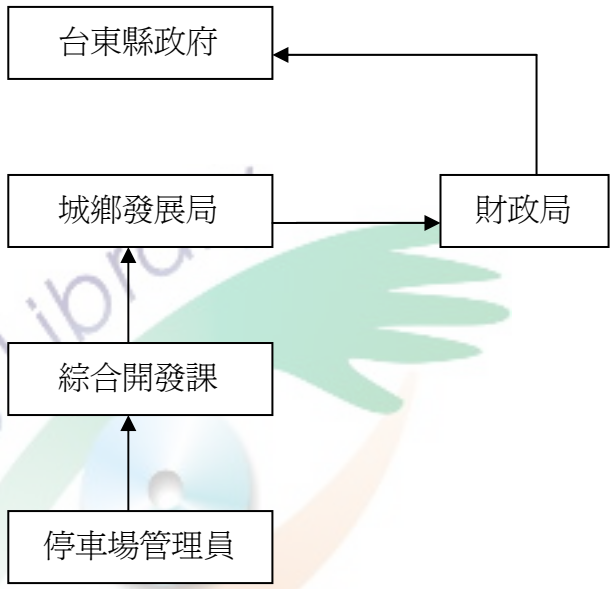

圖 4-2-4：台東新生公園停車場財務管理流程圖

資料來源：城鄉發展局，2000 年

參、台東市停車需求分析

一般所謂停車需求，必須考慮的因素不外乎人口、產業、車輛持有數、旅次產生及吸引數，另外經濟、國民所得之成長等變數，也應納入停車需求考量的重要因素，本小段擬針對台東縣歷年汽機車持有情形、台東市區主要停車空間及台東新生公園停車場使用率等，加以分析台東市整體停車需求。

一、台東市汽機車持有數量分析

以 2001 年至 2005 年（５年間）之台東監理站汽機車有效管制數量加以分析比較，大型車五年內成長率爲 50.65%（計算方式：以 2005 年大型車總數－2001 年大型車總數÷2001 年大型車總數），小型車五年內成長率爲 20.06%（計算方式：同前），機車五年內成長率爲 12.93%（計算方式：同前），其中以大型車成長率達 50.65%爲最高，小型車成長率 20.06%居次，而機車成長率 12.93%爲最低（如表 4-2-1 所示）：

表 4-2-1：台東縣汽機車有效管制數量統計表

項目／年別	大型車	小型車	機車			備考
			重機車	輕機車	小計	
2001	1905 輛	51899 輛	95413 輛	48879 輛	144292 輛	
2002	2620 輛	52906 輛	97382 輛	49334 輛	146716 輛	
2003	2771 輛	56345 輛	103221 輛	49868 輛	153089 輛	
2004	2818 輛	59490 輛	108851 輛	49376 輛	158227 輛	
2005	2870 輛	62311 輛	114426 輛	48529 輛	162955 輛	
成長率	50.65%	20.06%		12.93%		

資料來源：交通部台東監理站（2005 年 12 月）

二、台東市區主要停車空間分析

就台東市區主要停車空間而言，以台東市現有街道加以區分，應以台東市中心區交通較爲頻繁之路段，如中華路段、光明路段、中山路段、更生路段、中正路段、傳廣路段、大同路段、正氣路段、新生路段、鐵花路段等路邊停車格位爲範圍，依據台東縣警察局 2003 年統計資料顯示，台東市中心區主要道路之路邊停車格位預估有 628 格（如表 4-2-2 所示），而市中心區主要道路之 628 個停車位使用情形，依據研究者現地勘察結果加以分析（採辨識車輛牌照號碼方式），週一至週五之平時上班日期間，則由上班族及一般洽事民眾停放使用，鮮有外地

遊客車輛停放，倘遇有星期例假日、連續假日或國定假日，除縣民使用外，常有外來遊客之休旅車、小型車停放，此一結果顯示，不論本地車輛或外來車輛，皆甚少至台東新生公園停車場停放，因此，研判台東市區主要停車需求，應不在路外停車場，而是在路邊停車位。

表 4-2-2：台東市區主要道路路邊停車格位統計表

台東市區主要道路路邊停車格位一覽表			
路段名稱	區段區分		停車格位數
中華路段	鐵花路至正氣路	正氣路至中正路	76
	34	42	
光明路段	正氣路至大同路	大同路至中正路	48
	18	30	
中山路段	鐵花路至正氣路	正氣路至中正路	77
	30	47	
更生路段	傳廣路至南京路	南京路至光明路	70
	30	40	
傳廣路段	更生路至新生路		85
	85		
中正路段	博愛路至光明路	光明路至福建路	58
	32	26	
大同路段	中山路至福建路		42
	42		
正氣路段	新生路至中山路	中山路至福建路	52
	25	27	
新生路段	正氣路至博愛路	博愛路至福建路	80
	30	50	
鐵花路段	博愛路至中華路		40
	40		
合計			628

資料來源：台東縣警察局交通隊（2003 年 7 月）

三、台東新生公園停車場使用率分析

台東新生公園停車場自民國八十九年元月開始營運，目前停車場內規劃小型車停車格位計有 332 格（無大型車停車格位），分屬地下一層 166 停車格、地

下二層 166 停車格，而停車場經營績效不佳，至今持續虧損，探究其虧損原因，應係停車場使用率偏低所致，以 2004 年為例，其全年停車平均使用率僅 19.27%（計算公式：以 2004 年停車總數÷停車格位）、月停車平均使用率僅 16.06%（計算公式：以 2004 年停車總數÷12 個月÷停車格位）、日停車平均使用率僅 5.28%（計算公式：以 2004 年停車總數÷365 天÷停車格位），顯見台東新生公園停車場之使用率有嚴重偏低現象（如表 4-2-3 所示）。

表 4-2-3：台東新生公園停車場使用率統計表（2000 年-2004 年）

項目 年別	停車格位	停車總數	年停車率	月停車率	日停車率	備　　考
2000	332 格	8111 輛	24.43%	20.35%	6.69%	
2001	332 格	8269 輛	24.90%	20.75%	6.82%	
2002	332 格	5751 輛	17.32%	14.43%	4.74%	
2003	332 格	7621 輛	22.95%	19.12%	6.28%	
2004	332 格	6399 輛	19.27%	16.06%	5.28%	
附註：停車場地下第一層 166 格，地下第二層 166 格，合計 332 個停車格。						

資料來源：台東縣政府城鄉發展局（2005 年 9 月）

四、小結

由表 4-2-1 統計資料顯示，台東縣汽機車有效管制數量，有逐年增加趨勢，其中小型車在 2001 年至 2005 年（５年間）成長率達 20.06%及機車成長率

達 12.93%，按汽機車持有數量成長率呈正成長現象，停車需求應成正比，即停車格位需求應逐漸增加，然台東市新生公園停車場使用率卻成負成長現象（以 2000 年爲例，日停車率爲 6.69%，迨至 2004 年日停車率爲 5.28%），因此，就上揭統計數據所呈現的結果加以分析，台東市的主要停車需求應爲市中心主要道路所含 628 個停車格位（含已劃設停車格及未劃設停車格之路段），而造成台東新生公園停車場使用率偏低現象，在推論上，應與市中心區主要道路未實施路邊停車收費及擴大路邊禁停區域等措施有因果關係，此部分，將於第五章加以分析討論之。

NTTU Library

第五章台東新生公園停車場營運之問題與改善對策

本研究爲廣納各方意見，蒐集具體參考價值資料，針對專家、管理者、執法者、停車場租戶、鄰近商家及一般民眾等，進行質性研究的質化訪談，本研究以最契合研究問題之「停車場設置決策與評估」、「台東火車站遷移」、「周邊停車管制及收費」、「經營管理」等四大面向爲訪談重點，分別訪談十五位受訪者，其中建築師一位、會計師助理一位、公務員七位、服務業六位。

本研究進行資料分析步驟，係透過反覆閱讀每位受訪者的逐字稿內容，以獲得一個整體性的瞭解，謄寫出有意義且具有分析價值的句子後，再將有意義的句子萃取出內在涵意，而十五位受訪者中具有相同概念的語言特性者，則予組合歸類爲一個主題或概念，概念化之後再賦予適當的名詞，本研究根據四大面向得到七大主題：包括「決策與評估過程」、「火車站遷移的影響」、「觀光夜市及公共設施」、「路邊停車管理」、「停車場設施」、「經營管理方去」、「制訂法令規章」等七類研究結果，其彼此關係之研究分析，質化訪談結果主要範疇如表 5-1-1 所示，本研究再依據七類研究結果，就台東新生公園停車場營運管理之問題分析與台東新生公園停車場營運管理之改善對策，分別加以說明。

表 5-1-1　質化訪談結果主要範疇

主題（theme）	範疇（category）	受訪者代碼（code）
決策與評估過程	中央政府停車政策	C-1、D-1、N-1、O-1
	地方政府決策與評估	D-2、E-2、O-3
	評估不符合現有發展狀況	A-3、B-3、C-3、I-3
火車站遷移的影響	台東舊站附近未形成商圈	A-4、G-4
	廢除台東舊站	A-5、B-5、H-5、L-5、O-5
	公益活動不足	J-6、O-6

觀光夜市及公共設施	規劃觀光市集	B-7、D-7、O-7
	設置商店街、公共坐椅、圖騰或圖像等公共設施	A-8、B-8、C-8、D-8、E-8
路邊停車管理	未擴大劃設禁停區域，任意違法佔用，停車置換率不高	C-9、D-9、K-9
	停車需求，選擇免付費停車	D-10、G-10、H-4、K-10、M-3
	長期習慣方便，不注重安全	A-11、B-11、C-11、D-11、F-11、G-11、H-11、I-11、K-11、L-11、M-11、N-11、O-11
	重新調查停車格位及收費管理	A-12、B-12、C-12、D-12、G-12、H-12
停車場設施	人行系統及車行匝道不便民	F-13、I-10
	安全設施不足	F-14、H-14、N-14
	停車引導及收費標示不明	B-15、O-15
經營管理方法	採行配套措施，提供商業活動	A-8、B-8、C-8、D-8、E-8
	降低人事成本	A-16、B-16
	路邊收費與路外收費併行	G-12、I-21
	部分停車格位變更商業用途	C-17
	停車場作業基金	C-18、D-18、E-18
制訂法令規章	訂定委外經營管理辦法	A-19、B-19、C-19、D-19、E-19、G-19、H-19、K-19、N-19、O-19
	獎勵民間設置臨時路外停車場	A-20、B-20、C-20、D-20、F-20、G-20、H-20、K-20、L-20、N-20、O-20

資料來源：研究者自行整理

第一節
台東新生公園停車場營運管理之問題分析

本節就質化訪談結果主要範疇內容，彙整出台東新生公園停車場營運管理之問題：包括「停車場設置決策與評估欠妥」、「火車站遷移的影響」、「缺乏觀光夜市及公共設施」、「停車需求低及路邊停車管理較鬆散」、「停車場設施不完備」、「經營管理僵化消極」等六項，分別以訪談結果加以佐證及對應說明。

壹、停車場設置決策與評估欠妥

本小段引用本研究第二章表 2-2-1 決策定義比較表中，廣義的決策定義之「實際作法」，及表 2-2-2 政策評估目的比較表中「積極性目的」，共同來檢視台東新生公園停車場設置決策與評估流程，發現台東新生公園停車場在決策上缺乏「追蹤回饋」及「主觀與客觀互用」二項；另在政策評估過程上，缺乏嚴謹性，積極性目的不足，形成資源浪費，因此，本研究在彙整相關資料後，提出台東新生公園停車場設置決策與評估欠妥問題，包括：「中央整體停車政策無法因地制宜」、「地方政府決策與評估缺乏嚴謹作業流程」、「停車場決策落差不符現況」等三項，分別說明如下。

一、中央整體停車政策無法因地制宜

依據停車場法第四條規定，縣市政府興建停車場所需資金之經費來源有四項：１.地方政府之一般財源。２.上級政府補助。３.汽車燃料使用費部分收入。４.停車場作業基金之剩餘及其他收入。睽槃停車場法之基本精神，對於財源不甚充裕之縣市政府而言，仰賴上級政府補助便是停車場興建之主要經費來源。

另依行政院於民國八十年頒布之「國家建設六年計畫」，其中都市停車場之規劃、建設與管理爲主要工作項目之一，補助年度自民國八十一年至民國八十六

年，補助經費新台幣二百億元；降至民國八十二年十一月行政院復提出「改善停車問題方案」，其中硬體面之「政府興建停車場五年投資計畫」，補助年度自民國八十四年至民國八十八年，補助經費新台幣二百億元。綜上，公共停車場補助興建計畫歷經上述政策多次改變，而中央政府在整體停車場規劃作業上，仍存在有多項缺失，依劉士銘（2000）對**「公共停車場建設補助計畫執行成效分析」**研究結果發現，在事前計畫審查方面：計有「預算編列額度未經詳細審查」、「人力有限致申請補助案件無法詳細審查」、「補助標準未明確建立」、「補助核定期程未能於年度開始前」等四項缺失；在計畫執行方面：計有「工程進度掌控無法落實」、「計畫執行考核機制未建立」等二項缺失，顯見中央政府停車政策在整體規劃、補助、執行、管考等作業上，已欠缺周延及完整性，其結果將影響地方政府停車場補助計畫執行及經營管理成效。

停車管理政策是各級政府非常重視的課題，行車秩序管理良好，則道路暢行無阻，交通秩序也是評鑑一個城市發展的重要指標，行的需求，併列為民生「食、衣、住、行」四大需求之一環。

談到新生公園停車場興建計畫，在法源上應溯自中央頒佈之「國家建設六年計畫」及一連串的補助計畫措施，當時中央的立場是積極補助地方興建停車場，解決停車問題，我們當年也依據中央的政策提案申請補助，我本人在民國八十八年底曾經參與完工驗收工作，停車場在民國八十九年元月起開始營運。（C-1）

停車場興建是行政院在民國八十年間的重要政策，而交通部在整體停車政策之規劃、補助、執行等作業，可能較適合西部縣市環境，像是台北市、台中市、台南市、高雄市等大都會地區的停車需求，而對於開發較少的台東縣而言，並不是具有急迫性需要的背景，中央政府的停車場補助興建計畫，並沒有考量地方的

實際需要，在決策上是全國一體適用，並沒有差異性的存在，只要縣市政府提報停車場興建計畫，即予補助，地方真正的需要或許中央無法深入去瞭解，這個停車場補助計畫，與行政院環保署推動「一縣一爐」垃圾處理政策相同，所以，在有經費補助的誘因下，本縣當然從善如流，我們也辦理期前的評估作業及計畫提案作業。(D-1)

以當時停車場設計案而言，中央政府沒有確實派員實地考核，瞭解地方的需求是何種程度，即補助地方興建停車場，政策上有一點不夠嚴謹，中央政府對於地方執行重大政策，應該要從頭到尾嚴格把關、監督才可以，而不是驗收啟用後，營運績效不佳，中央再來督導、檢討，為時已晚。

我們服務機關每季或每半年都接受上級機關派員督考業務或評核績效，督考及評核後隨即召開檢討會，由上級逐一檢討得失，提供下級單位在執行或規劃上參考，每個環節要緊密結合在一起。(N-1)

台東地區停車問題，依我的看法，停車場沒有像都市那樣迫切，都市裡車子實在太多了，停車位每個人搶著使用，台東到處都可以停車，蓋停車場有一點浪費之嫌。(0-1)

中央政府的停車場補助政策，應以深入了解地方特性，符合地方實際需要爲最主要考量，然中央政府卻在停車場補助決策上，採取全國一體適用方式，並未衡量縣市之間差異性的存在，缺乏彈性，形成資源浪費；另對停車場補助個案，未善盡督考、評核之責也是個重要因素，由此可見，中央整體停車政策周延性及完整性不足。

二、地方政府決策與評估缺乏嚴謹作業流程

台東縣政府在前揭中央停車政策—「都市設置停車場」鼓舞下，於民國八十四年七月起委託迪斯唐工程顧問股份有限公司辦理「台東市火車站前廣場地下停車場工程細部規劃設計案」，總工程經費概算約新台幣三億二千萬元，屬地下二層之鋼筋混凝土建築地下停車場，迨至八十八年底台東新生公園停車場完工驗收，並於民國八十九年元月起由「台東縣政府城鄉發展局」規劃開始營運，然造成停車場營運績效不佳，深究其因，在地方政府決策與評估方面仍存在有多項缺失，依劉士銘（2000）對**「公共停車場建設補助計畫執行成效分析」**研究結果發現，在事前計畫審查方面：計有「地方缺乏交通專業人力」、「計畫提報不夠嚴謹」等二項缺失，顯見地方政府在停車場興建案之事前計畫審查、計畫提報等停車場設置決策與評估作業流程，缺乏前瞻性與長遠性，致影響台東新生公園停車場經營管理成效。

講到新生公園停車場興建的過程，在中央政府及省政府有建設經費補助誘因下，地方政府當然會依規定申請補助，照常理來判斷，上級單位有建設經費補助沒有不接受的道理。

在民國八十四年間規劃階段，當時縣府主辦單位是建設局都市課，到民國九十一年建設局改制為城鄉發展局，由城鄉局綜合開發課接辦相關業務，記得當年都計課承辦業務時，編制成員大約五人，其中課長一人，技士約三至四人，其餘為臨時員，技士們都經專門職技考試及格資格進用，具有技術背景，原則上應該有專業審查能力才是。（D-2）

在縣府建設局服務期間，可能是民國八十四年左右，那是現在城鄉局的前身，有聽同仁說興建停車場的事，但是我個人是沒有直接參與規劃及評估作業，

記得當時在建設局主政時代，是由都計課承辦停車場業務，人員配置約五人左右，一位課長、四位技士，他們負責承辦各項建設工程案件。(E-2)

對於台東市區停車問題，前面我有講到市區內四處都可以停車，市民還沒有養成停車付費及遵守交通規則的習慣，而且市區內沒有熱鬧的商圈、夜市來吸引人潮，停車場收入就會受影響，所以，當初的評估案沒有把一些配套問題併列考量，即作成停車場興建的決議，是不合理的停車管理政策，結果就不符合現有發展狀況了。(O-3)

對於台東新生公園停車場的興建決策，當時台東縣政府只顧申請經費補助，而未逐一落實停車需求評估作業，況且當時承辦單位僅配置五人，其中課長一人、技士四人，在人力不足情況下，對於停車場評估設計案之審核、提報、執行等事項，皆欠缺嚴謹的作業流程控管，因此，在停車場設置決策與評估作業上，嚴謹性不足，大大降低決策品質。

三、停車場決策落差不符現況

台東縣政府於民國八十四年七月委託迪斯唐工程顧問股份有限公司辦理「台東市火車站前廣場地下停車場工程細部規劃設計案」，其中以人口及車輛成長率來評估停車場未來經營發展性，評估計畫中以交通部「中華民國交通統計要覽」資料顯示，台東縣民國八十六年汽機車總數為 139,704 輛，並以每年 10.8%成長率，推估至民國九十一年台東縣汽機車總數為 204,384 輛，而台東市火車站前廣場附近停車未來供需，連續最高三小時停車「需求」為 2,189 輛，其中路邊停車「供給」為 1,106 輛，路外停車「供給」為 105 輛，供需差值為-978 輛，顯示至民九十一年台東市火車站前廣場附近不足 978 停車格位，未來具有發展性

（台東火車站前廣場地下停車場工程委託細部規劃設計報告書，1995）。

衡量當初評估計畫內容，係以汽機車總成長率計算，而現今台東新生公園停車場僅以「小型車」爲營運對象，以本研究第四章表 4-2-3 台東新生公園停車場使用率統計表所示，2004 年停車總數爲 6,399 輛，月平均停車數爲 533.25 輛（停車格位使用率 16.06%），日平均停車數爲 17.77 輛（停車格位使用率 5.28%），兩者差距甚大，評估計畫內容未以日後停車場實際使用對象做規劃設計，造成評估與實際營運落差甚巨；另在人口成長率部分，以台東縣政府公務統計資料顯示，民國八十七年台東市設籍人口數爲 111,060 人（民國八十七年全縣 249,937 人），民國九十四年台東市設籍人口數爲 110,690 人（民國九十三年全縣 240,373 人，民國九十四年人口統計資料未登錄），台東市設籍人口數減少 370 人（全縣減少 9,564 人），人口數呈現負成長現象，這與當時迪斯唐工程顧問公司評估結果形成嚴重落差，顯見評估過程上缺乏嚴謹性，造成停車場日後營運成效不佳。

台東縣過去設籍人口約有 25 萬人，但是逐年減少，因為台東地區無大型公司或工廠可提供就業機會，在求職不易情下，大部分就業人口只好轉往外縣市謀生，尋找就業機會，而過去全盛時期的台東糖廠、鳳梨工廠等大型廠房，也因為國際市場的萎縮及民營化等因素，逐漸縮減營運規模，最後更步入關廠命運，回憶起來，真是令人不甚噓唏（有點感傷的樣子），人口逐漸外流及產業不振，嚴重影響地方發展，受影響範圍當然含括各行各業。

新生公園停車場我不曾使用過，但是以你提供的數據資料而言，在民國八十四年評估當時是有發展潛力的，但是因物換星移，在時空背景轉換下，並未如預期發展，這也是當時所無預料的事，現在停車場周邊無大型公共場所或停車需求較高的場所，所以造成現今營運績效不良的結果，我是台東的子弟，也不希望有此結果呢。（A-3）

對新生公園停車場以前的評估結果，我不清楚，但是我個人基於發展觀光的觀點而言，一個地方沒有觀光產業、觀光景點，則很難開發出自己的在地特色，帶動地方經濟發展，所以沒有建設，就沒有前景可言。

台東現在最需要的就是持續推展觀光產業，我們不能長期以台東未開發，無工業污染，仍然保有最原始風貌而引以自豪，應該自己開發屬台東特有的觀光產業，吸引外來遊客進入，帶動商機，因此，發展觀光建設應是台東未來很重要的一件事。(B-3)

對於民國八十四年台東縣政府委託迪斯唐工程顧問公司評估案，以未來人口及車輛成長率評估新生公園停車場發展性部分，我個人感覺在人口成長率這方面，較不符合現有發展狀況，但是在車輛成長率上，是有符合該公司的評估結果，只是台東人在用路及停車習慣上，喜歡方便，習慣免費，較缺乏使用者付費的公民觀念，這對我們停車場的營運績效影響至深且巨。(C-3)

我個人認為停車場興建是錯誤的決策，因為當時是以台北的眼光來看台東，是錯估台東人的停車習慣，所以，造成不符合今日發展現況，而錯誤的政策，卻要台東人來承擔，是很不公平的。(I-3)

台東地區短期內還沒有引發市民使用地下停車場的誘因，因為市中心區尚有路邊停車位，所以，以現在的狀況而言，停車場當初的預估結果是不符合現有發展狀況的，停車管理政策不合理。(N-3)

台東新生公園停車場在民國八十四年評估當時是具有發展潛力的，但在民國八十九年元月營運後，隨即面臨次年廢舊站的命運，顯見評估作業未能面面俱

到，再加上台東縣（市）人口逐年遞減情形、未考量市民停車習慣及營運後未採行路邊停車收費配套措施等原因，形成預估與實際嚴重脫節，致使缺乏發展前景。

貳、火車站遷移的影響

台東舊火車站附近本來即未形成商圈，停車需求就不高，廢除舊站後，造成需求更低，且平時辦理公益活動不足，難以創造需求，火車站的遷移使原本需求不大的情形更加明顯，本小段謹就「台東舊站附近未形成商圈」、「廢除台東舊站」、「公益活動不足」等三項問題，分別說明如下。

一、台東舊站附近未形成商圈

台東市區域發展範圍，長期以來，以台東舊火車站爲中心點，向外推移至三００公尺以內範圍，爲主要交通、公務、教育、商業、休閒娛樂等活動區域，而在台東舊火車站三００公尺以內範圍，設有公路車站一處、政府機關八處、學校四處、大型飯店七處、大型休閒娛樂場所三處，三００公尺範圍內無大型百貨公司或觀光市集，消費人潮聚集場所離停車場較遠，無法吸引大量人潮車潮進入台東新生公園停車場涵蓋使用區域內，致使停車場使用率偏低。

我是台東的子弟，雖然有一段時間在外地唸書，可是最後還是選擇回台東定居，目前從事建築設計工作。

台東從小時候的印象到現在，算是沒什麼大的改變，現在市郊多了一些綠地空間，這提供市民非常好的休閒場所，縣政府的作法值得鼓勵；另外在都市設計的觀點上，這符合大都市未來發展的需求。

談到台東的發展，仍然是以博愛路、更生路、中正路、中華路、新生路一帶為主要區域，但是上述範圍內，並沒有大型百貨公司或人潮聚集場所，市區內最典型、最熱鬧的應該只有「中山市場」而已，其他就很難有深刻印象了，或許台

東人已經習慣平淡的生活吧。(A-4)

未形成商圈，對人潮聚集不易，會影響停車場使用率，但是台東市區道路未配合規劃路邊停車收費制度，應為主因。(G-4)

台東舊火車站附近區域，平日由於無人潮特別聚集印象，市中心僅「中山市場」較熱鬧，且在市中心未設立大型百貨公司或大型賣場吸引人潮，無法帶動車潮，再加上市民選擇路邊免費停車習慣，造成台東新生公園停車場營運績效不佳的結果。

二、廢除台東舊站

南迴鐵路於民國八十一年十月實施全線通車，鐵路局並於卑南地區成立台東新站，而南迴鐵路通車後，台東舊站運輸功能漸微，鐵路局在民國九十年六月一日正式廢站，廢站後更影響台汽客運公司營運，乘車旅客轉往距市區較遠之台東新站搭車前往花蓮、台北或高屏地區，廢除台東舊站，轉移交通運輸中心至台東新站，減少遊客旅次結果，造成台東新生公園停車場營運不佳的結果。

廢除台東舊火車站的作法，等於是轉移台東市的交通運輸中心，畢竟台東的交通還是以火車運輸爲主，舊火車站營運期間，遇有年節或是寒暑假，偶爾會有人潮車潮出現，看著全家扶老攜幼的景緻，即有過年過節的氣氛。

自從火車站遷移至新站現址後，台東舊站就變的人煙稀少，門可羅雀，以前熱鬧的街景已不復存在了。(A-5)

談到廢站對台東市的影響的確很大，以前過節或外出公差回台東的人，可經由舊站轉搭鼎東客運或是公路局汽車回家，算是方便的轉運點，現在台東火車站

遷移到卑南新站後，交通上好像沒有過去方便。(B-5)

台東舊火車站是我小時候的回憶，以去花蓮或是去台北玩，家人都帶我們從台東舊火車站搭火車，我唸高中時火車站還是很熱鬧的。

台東舊火車站遷站後，所有交通運輸中心即轉移至新站，連隔壁台汽公司也因此受到營運不善的影響，接連附近商家、飯店生意也是一落千丈，遷站的結果讓台東人去適應一段很長的時間，最後無奈也只好接受了，因為遷站已是即成的事實。(H-5)

剛才我有講到台東發展中心在舊火車站一帶，本來舊火車站可以讓過年過節的人潮返家，熱鬧情形還有，在廢站以後好像有一段很長的時間在養蚊子，這幾年政府重新建設鐵道步道以後，才有人散步或騎腳踏車經過，不然，舊站就像是廢墟一樣。(L-5)

記得以前出國的經驗，家人陪同到機場後，總會將車輛停放在出境停車場，回國時家人也會事先將車輛停放在入境停車場內，這是很平常的經驗；另外對於短暫出國或出差的人，常將愛車寄放在停車場，因為如此才方便進出，而台東火車站遷移後，接送家屬的車輛全部移往新站，怎麼還會有車子到舊火車站的動機呢，所以，新生公園停車場當然就沒人停車了。(O-5)

台東舊站廢站後，由於轉移交通運輸中心至卑南新站，除造成往返交通不便外，更讓附近商家生意受影響，乘客或轉乘民眾大幅度減少，舊車站甚至曾有很長一段時間呈廢墟狀態，不禁令人唏噓婉惜，而廢除台東舊站所帶來的衝擊，讓台東新生公園停車場需求不大的情形更加明顯。

三、活動舉辦不足

台東新生公園停車場自民國八十九年元月起由「台東縣政府城鄉發展局」規劃營運，期間歷經民國九十年六月一日台東舊站廢站衝擊，而廢站後鐵路局所屬建物及設施，則任由日曬雨淋，令人不甚唏噓，迨至台東縣政府取得管理權後，才逐漸變更原有風貌，打造鐵道藝術村、鐵道路廊等公共空間，期間縣府及救國團曾利用停車場地面及舊站空間，辦理音樂會或公益活動，但因活動次數有限，逐漸讓人淡忘舊站及停車場地面空間印象，直接影響停車場使用率。

台東舊車站原本是很熱鬧的地方，往來人車很多，過去我也曾在舊車站搭火車外出旅遊，但是自從廢站以後，也很少到舊車站，只有在鐵道路廊散步時，偶爾會走進站區內觀賞掛圖及回憶車站當年風光景緻。

我從事旅遊業多年，以宜蘭縣「綠色博覽會」或「童玩節」等成功經驗而言，創造在地特色是非常重要的事，一個地區有了特色之後，便逐漸邁向國際化，吸引觀光客自是不在話下，也創造無限商機。

台東可以比照外縣市成功的經驗，除了每年定期的南島文化節系列活動外，可以再擴大舉辦一些公益或展覽活動，例如溫泉季、香丁季、甘蔗季、農特產品展覽等活動，並透過媒體大量行銷，吸引外地遊客進入台東，有人潮就有商機存在。(J-6)

台東舊站從火車停駛後，我就很少到舊站，但是在民國九十三年(正確時間已忘記了)曾經有一次很深刻的印象，是在舊車站站區內辦理鋼琴王子陳冠宇先生的音樂發表會，我們全家都去欣賞，現場也來了約一千人左右，舊火車站站區內擠滿了人潮，非常的熱鬧，我認為舊站很寬廣，而且對面的停車場地面廣場也很寬廣，可以利用二個地方的空間輪流舉辦公益活動或藝文活動，讓台東市民能

參與較高層次的文化饗宴，提升文化氣質與涵養，同時也帶動人潮車潮，一舉數得。(0-6)

舊火車站廢站後，由於台東縣政府及民間團體未能積極利用舊站空間與停車場地面廣場，定期舉辦公益活動、藝文活動或農特產品展覽活動，無法帶動商機及帶動人潮車潮，更無法創造台東新生公園停車場使用的需求。

參、缺乏觀光夜市及公共設施

台東市區原本即缺乏觀光夜市、商店街、小吃街等市集規劃，平常僅見零星小型夜市，停車需求不大，又加上無特殊公共設施或造景吸引遊客旅次，自然就無法提升台東新生公園停車場使用率，本小段謹就「缺乏觀光市集」、「缺乏公共設施」等二項問題，分別說明如下。

一、缺乏觀光市集

觀光市集是人潮聚集場所，在國內台北市之西門町徒步區、通化街夜市、饒河街夜市，台中市之精明一街商業區、逢甲夜市，高雄市之六合夜市等，皆是國內有名觀光市集，入夜時分，人潮車潮熙來攘往，人聲鼎沸，除吸引國人旅遊外，更令外國藝人難忘，聲名大噪，可見一斑。而台東地區僅見規模零星夜市：週二初鹿村、週五知本村、週六太平村、週日台東市四維路段，消費人潮車潮分散在各地，大大降低停車場使用率；另台東市南京路咖啡屋，因租約於民國九十四年初屆滿，且台東市公所有意重整、規劃南京路設施，遂終止租賃契約，露天咖啡屋曾是觀光旅遊景點，吸引市民前往遊憩休閒場所，從此步入歷史，成爲市民心中永遠的回憶。觀光市集具有吸引大量人潮車潮的功能，除帶來商機外，也造就停車場營運商機，台東市未規劃觀光夜市（水果街、小吃街、名產街、咖啡屋）或劃設商圈（行人專屬徒步區），鄰近開發未如預期，無法創造需求，

直接影響台東新生公園停車場使用率。

台東的夜市很遠，我很少去逛夜市，只有星期日四維路夜市較近，一般夜市都是賣小吃，平常逛夜市都在晚飯後，小吃對我而言，沒什麼吸引力，反而是購物（shopping）消費，我比較有興趣。(B-7)

台東市區沒有正規的觀光市集，以前南京路段在民國八十七年台東縣政府完成整修後，將管理權移交給台東市公所管理，市公所曾辦理招商設置咖啡屋，成為台東市民最佳休憩場所，加上鐵道藝術村鐵道路廊規劃，是非常棒的散步及騎腳踏車的場所，但是目前南京路咖啡屋已經結束營業了。

日前，台東縣政府為了重整市容，結合市公所及市場管委會等單位，拆除正氣路水果街鐵皮屋建築，重新整建規劃，期待能帶給市民及遊客嶄新的市容風貌，建立台東市區水果街特色。(D-7)

在台北市區有很多觀光夜市，我娘家附近就有通化街夜市，以前全家大小常到夜市吃消夜或購物，整條街都是服飾店、小吃店、精品店，應有盡有，最適合女性消費者了，即方便又實惠，而台東市區內沒有熱鬧的市集或商圈，所以無法吸引很多人潮來市區內活動，夜市只有四維路夜市小具規模，其他的在郊區，但是人潮很少，生意好像也不好。(O-7)

台東市中心區由於缺乏觀光市集，無法吸引人潮帶動車潮，且未成立產品商店街，無法吸引遊客或消費者，對於遠距離且零星的夜市，創造停車需求量不大，短期內無法提升台東新生公園停車場使用率。

二、缺乏公共設施

依據都市中心設計的概念，都市提供充足的停車場固然是必要的，但應儘量減低這方面在土地上的需求，尤其是在核心區內，一般商店顧客所需的「短時間停車位」應較上班員工所需「長時間停車位」受到優先考慮，爲了儘量減低停車設施對視覺品質的影響，面對交通幹道和主要人行街道的停車場，都應加以嚴格的管制，在可能的地方應鼓勵興建立體和地下停車場（馬銓譯，希諾．波米耶等著，1995），而興建地下停車場雖然耗費成本，但比起立體停車場或塔式停車場突出的建築外觀，在視覺感受上是較舒適的，且不易破壞市容完整性，而地下停車場爲吸引人潮車潮，在停車場地面廣場，應設置商店或足夠坐椅，提供商業活動、娛樂活動或展覽活動，帶動空間活動與生氣；另外爲突顯地方特色，樹立台東特有意象，在停車場地面廣場，設置巨型圖騰或圖像，吸引遊客駐足觀賞或拍照留念，更能提升市容景觀及旅遊品質，加深遊客印象，反觀新生公園停車場地面廣場，僅有堅硬的水泥造景，草木稀疏，未塑造台東獨立特有意象，大大降低民眾旅次意願，直接影響台東新生公園停車場使用率。

談到公共設施的話題，在國外許多城市中心或廣場都設置有休閒座椅，噴泉、巨型雕像、圖騰等主題物，用以突顯地方特色或代表性，大型像是法國巴黎鐵塔，小型像是比利時尿尿小童等，在都很有創意及特色，讓建築物結合當地民俗風情，是一種很成功的建築設計。

在台東的建築物特色，常見到的是各原住民族群的雕像或是圖騰，每個山地鄉落部入口處，都設計有原住民的雕像，凝聚族人向心力，同時也可以緬懷祖先過去的努力成果，非常有意義，台東舊站一帶如重塑周邊公共設施，保有鐵道風味或特殊造景，再結合停車場經營，應該可以增加停車場使用率。(A-8)

停車場地面空間很寬闊，閒置也是一種浪費，如果法令許可的話，設置商店街，成立行人專屬徒步區或足夠的座椅，便能夠提供商業活動或娛樂活動，藉此可以吸引人潮，提升公共場所活力。(B-8)

停車場地面空間曾於民國九十二年重新整修設計，加強綠化美化與植栽，建立台東市中心綠地空間，將停車場地面空間設置商店街或座椅，來帶動空間活動與生氣，如果市民同意，我們會往這方面考量，這也是非常有創意的構想。(C-8)

在停車場地面廣場設置商店，如果比照台北市萬華區西門町成立行人專屬徒步區，這是很好的構想，我想市民也會支持的。(D-8)

停車場現行費率已經很低、很合理，好像沒有調整空間，多設計一些座椅，提供市民休閒或娛樂活動是很可行的，商店街的想法也很好，只是又要消耗經費，財政已經很拮据了。(E-8)

台東新生公園停車場地面廣由於未規劃商店或足夠坐椅，提供商業活動、娛樂活動或展覽活動，無法帶動空間活動與生氣，且未設置巨型圖騰或圖像，無法建立台東特有意象等因素，不易提升停車場使用率。

肆、停車場需求低及路邊停車管理較鬆散

台東地區具有地廣人稀特性，停車較爲方便，而市中心區主要道路兩旁 628 個停車位，更可以免費停車，路邊停車位免費的結果，造成台東新生公園停車場停車需求偏低的現象；另外主管機關未擴大禁止停車區域，且部分停車位遭人佔用，讓台東新生公園停車場停車需求偏低的現象更加明顯。本小段謹就「未擴大

劃設禁停區域，停車位任意違法佔用」、「停車需求，選擇免費停車」、「長期習慣方便，不注重安全」等三項問題，分別加以說明如下。

一、未擴大劃設禁停區域，停車位任意違法佔用，致停車置換率偏低

依停車場法第十八條規定，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，禁止車輛任意停車，維持交通秩序，增加路外停車場使用率，另爲符合「路外停車爲主，路邊停車爲輔」之原則，及回歸平面道路供公眾通行使用之功能，應減少路邊停車需求。反觀台東市區主要道路，除法定禁止停車區域、路段、處所，依法劃設有禁止停車標線及標誌外，一般平面道路或劃有停車位或未劃設停車位，形成開放式停車空間，而市區部分商家或住戶，甚至長期違法佔用，形成「路霸」，視路邊停車位如私人財產，嚴重侵害公眾使用權益，致使市區道路停車置換率低，違規停車情形四處可見，依台東警察分局九十五年一月「台東市區列管道路障礙一覽表」統計資料顯示，一般住戶商家私設路障違法佔用道路停車格位案件，合計 53 件（如圖 5-1-1 及圖 5-1-2 所示），顯見市民守法觀念不足，任意違法佔用，嚴重影響停車秩序，而主管機關未依法劃定禁止停車區及主動協調當地警察機關加強取締違規，直接影響台東新生公園停車場使用率。

我個人服務於縣府城鄉局多年，對於新生公園停車場使用率偏低，整體營運成效不佳問題，是我們全體同仁力求改善的目標，路邊停車收費在外縣市有很多成功的案例，但是對台東縣政府而言，是一個很艱難的挑戰，記得在民國九十二年台東縣警察局在研擬實施路邊停車收費評估作業時，曾提案試辦委外經營路邊停車收費制度，但在當時未取得法源依據，經縣議員張國洲提議：「先制定法令，再實施收費」，但歷經三年時間，目前路邊停車收費制度尚未正式實施。

對停車場附近道路停車管制而言，在停車場兩旁之新生路段及鐵花路段（博愛路與中華路區間），我們是有依法劃定新生路雙邊及鐵花路單邊禁止停車區，禁止車輛任意停車，但是緊臨停車場周邊道路—桂林北路、中華路、中山路、光明路、博愛路一帶，尚無禁停措施，免費開放給市民停車，將來我們會重新考量並協調台東縣警察局擴大禁停區域，強力依法執行。(C-9)

新生公園停車場兩側道路我們有劃設禁止停車標線，但再往外延伸道路部分，則尚無禁停措施，禁止路邊停車對台東市民及台東縣政府而言，可能會造成彼此對立的立場，因為民眾喜歡方便停車，所以將來我們會朝向委外經營路邊停車收費制度，並主動協調台東縣警察局執行台東市區中山路、新生路、中華路、正氣路、更生路等重要道路強力取締路邊違規停車（含併排停車、逆向停車、佔用停車格位等）配套措施。(D-9)

圖 5-1-1　台東市區停車格位被檳榔攤違法佔用情形

資料來源：研究者拍，2006 年 2 月

圖 5-1-2　台東市區停車格位被攤販違法佔用情形

資料來源：研究者拍，2006 年 2 月

一般民眾停車觀念是使用路邊停車位，有的是不理會違規問題，有的甚至冒著被警察取締的風險，也要違規停車，在我們飯店旁的信義路單行道不是經常有人逆向行駛嗎，這些都是常見的違規行為。

停車位被佔用是很不道德的，應該要加強取締，還路於民才好。(K-9)

由於台東新生公園停車場周邊區域，僅在新生路及鐵花路兩側道路劃設禁止停車標線，其餘路段則開放免費停車；且有路邊違規停車或違法佔用停車位等行爲，所以，形成新生公園地下停車場停車需求偏低的結果，而擴大禁停區域及取締路邊違規行爲，更是主管機關與警察機關未來應該努力的方向。

二、民眾選擇「路邊免費」停車

依據本研究調查結果，民國九十四年十二月台東縣汽機車有效管制數量爲 228,136 輛，其中大型車 2,870 輛，小型車 62,311 輛，且自民國九十年至民國九十四年五年內大型車成長率爲 50.65%，小型車成長率爲 20.06%，汽車數量有逐年成長趨勢（如第四章第二節表 4-2-1 所示），理論上停車位市場需求是十分迫切的，應是呈現「供不敷需」情形，而台東新生公園停車場應有一定數量的停車需求才屬合理，但深究其因，以台東市區主要活動範圍停車需求而言，大部分偏向市區道路 628 個免費停車位（如第四章第二節表 4-2-2 所示），民眾停車導向，以選擇「免費停車」、「方便停車」爲最主要考量，形成新生公園停車場 332 個停車格位乏人問津，嚴重影響停車場營運收入，所以，市區主要道路路邊「免費」停車措施，應是台東新生公園停車場營運不良的主要肇因。

路邊停車管理對台東縣政府而言，是一個很嚴肅的議題，縣府主政者曾經有如此構想，但在未充分辦理調查評估或是獲得各界支持之前，縣府是不會冒然執行的，所以長期以來，台東市民以免費停車為主要考量，因為免費停車的措施的確很方便，將來應該可以從建立或宣導（教育）市民進入停車場停車及停車收費的觀念著手。（D-10）

對於新生公園停車場使用率偏低而言，此一現象顯示出一般市民的停車需求落在路邊免費停車位，對於付費的停車方式，市民可能不太習慣，但是當市民前往外地旅遊時，則能全力配合當地停車收費措施，這是環境所造成的結果。

再者，台東長期以來，沒有建立使用者付費的觀念，免費停車即成為最佳的選擇，而新生公園停車場使用率偏低，除了未形成商圈外，對於台東市區道路未配合規劃路邊停車收費制度，應該是最主要的原因。(G-10)

未形成商圈會影響停車場使用率，但是停車場的經營方向及民眾使用者付費之習慣未養成，應是停車場使用率不高主因。（H-4）

台東市區內車輛有路邊停車位可以使用，且不收取任何停車費用，很方便，對我們經營飯店生意的人，能帶給客人方便，客人就比較會來，生意可能會好一些，要不然光要客人花時間去找停車位，可能客人會抱怨。(K-10)

依我的觀察，停車場使用率不高，應該是路邊有停車位可以停車，所以，就不會去地下停車場停車了。（M-3）

台東市民的停車需求，以「免費停車」爲主要考量，對於付費的停車方式，

可能不太習慣；另外對於做生意的店家，更存有能提供客人「方便」的服務，即容易招攬生意的觀念，所以，在市心區活動的車輛及營業店家，皆以路邊免費停車爲需求時，路邊停車位又未配合實施收費制度下，即是造成台東新生公園停車場乏人問津的主要原因。

三、長期習慣「方便」，不注重安全

一般人，尤其是逛街購物的人，進入市區的時間應屬短期停車需求族群，而上班員工，應屬長時間停車需求族群，依成功的市中心設計理念，在停車功能區分順位上，對於較方便的停車位，應提供短期停車，增加停轉率爲主，或由商店提供停車位，供應顧客短期停車需求，而對於上班員工等應設計郊區停車位，並以區間車接駁往返，減少長時間佔用方便的停車位。反觀台東市區停車位管理，並未適度加以區隔，採全面開放式停車政策，加上民眾長期習慣「方便」停車的用路觀念，對於即免費又方便的停車位，便是民眾最佳的停車選擇；另對於車輛外觀維護及車輛安全部分，路邊停車雖具有方便的特性，但對於車輛外觀：包含鈑金、烤漆、防鏽、清潔等維護不易，且車輛曝露在街道上，容易遭歹徒覬覦，失竊率相對增高，所以，當一般民眾以「方便」停車爲最佳選擇時，則相對於車輛維護與安全上，即有潛在的風險，不注重安全的結果，寧願選擇路邊停車，大大降低台東新生公園停車場使用率。

科技始終來自於人性的需求，汽車在使用上即以便利為訴求，如果用車不方便，則影響造成使用者的作息或帶來困擾，無法事半功倍。

平常我個人與客戶洽商事務，仍以選擇路邊停車位為主，因為即免費又方便，對於短期停留的人，或長期用路人，真的很方便，如果停車距離很遠，再加上繳費後取車的手續，可能會降低停車意願，因為時間即是金錢，做生意談業務，

講求守時、準時，便利即是最佳選擇。(A-11)

我的用車習慣是以方便為主要考量，台東地廣人稀，人口數不多，除上班時間外，其餘時間市民較少在活動，在空間分配上是很足夠的，所以在停車選擇上，我會選擇路邊停車，因為路邊停車很方便。(C-11)

停車選擇我會選路邊停車，以目前台東的停車管理而言，路邊停車是免費的，車主使用車輛比較方便。(G-11)

我平日上班都將車輛停放在新生公園地下停車場，然後再騎機車到公司上班，下班後也是先騎機車到停車場再取車回家，我的停車選擇是以地下停車場為主，路邊停車位我不會選擇。

會選擇地下停車場停車的主要原因，是基於對車輛的維護，汽車外觀車身得以保持光鮮亮麗，而且最主要的是汽車停放在地下停車場較安全，車子不會失竊，也不會被破壞，因為現在汽車失竊率很高，車輛失竊對我而言，除財物損失外，更是交通不便。(J-11)

前面我有提到，停車選擇我會選路邊停車，因為路邊停車不收費且很方便，雖然平時上下班我騎機車，但是遇到開車購物時，還是會選擇路邊停車。(N-11)

前面講到，我平時上下班騎機車，但是要到市場或超商購物時，會開車較方便，而停車選項會選擇路邊停車，因免費又方便，隨到隨取車走人。(O-11)

在本研究十五位受訪者中，除二位受訪者基於車輛安全爲由，以地下停車場

爲選項外，其餘十三位受訪者皆表示，對於付費的停車方式，可能不太習慣，而路邊停車除免費外，更具「方便」功能，甚至願意甘冒被警察告發開單的風險，也要試試運氣，所以，在一般民眾存有習慣「方便」，較不注重安全觀念之下，大大降低台東新生公園停車場的使用需求。

伍、停車場設施不完備

台東新生公園停車場設施不完備問題，據本研究實地勘察發現，計有「人行系統及車行匝道不便民」、「停車場內安全設施不足」、「停車引導設施標示不明」等三項，茲分別以現場照片佐證說明如下。

一、人行系統及車行匝道不便民

停車場的設計方案，原則上係爲確保停車場基地利用之最大經濟效益，及服務更多的民眾，而停車場汽車出入口及行人進出口設計，更是評鑑停車場設計良窳與否的重要關鍵，依民國八十四年迪斯唐工程顧問公司設計案，對於汽車出入採「單一出入口」設計，即汽車出入停車場使用同一匝道，另目前停車場匝道入口處限高 2 公尺（如圖 5-1-3 所示），對車高 2 公尺以上之吉甫車、廂型車、小貨車、ＳＵＶ型休旅吉甫車、ＲＶ型休旅車，則無法入場停車。

圖 5-1-3　台東新生公園停車場入口處限高 2 公尺

資料來源：研究者拍，2006 年 3 月

而一般行人進出停車場，則使用新生路第一出入口，其餘三處（新生路第二

出入口、鐵花路第一出入口、鐵花路第二出入口）則暫時關閉，即一般民眾停車後，必須搭乘新生路第一出入口電梯或走行人階梯才能到達地平面前往目的地；另對於行動不便者或殘障同胞進出，雖設有殘障設施，但因年久失修，復因地貌變更，致使出入口與地平面高度落差約 35 公分（如圖 5-1-4、圖 5-1-5、圖 5-1-6 所示），失去殘障設施應有功能，綜上，由於人行系統及限高設施不便民，又缺乏無障礙等貼心服務設施，自然降低民眾停車意願。

講到停車場設施問題，我會盡力配合你的訪問，我要強調我們停車場設備在國內不算最好，但在台東也是唯一的。

我們停車場人行進出動線部分，停車場設有四個出入口，但是因為目前停車數量不多，所以上面把鐵花路二個出入口及新生路一個出入口關閉，目前只保留新生路主要出入口供停車用戶及管理人員出入使用，而四個出入口，只有新生路第一出入口設有電梯及殘障設施，其他三處則沒有電梯及殘障設施。

你問到殘障設施部分，我們停車場原本設備很好，但是我的印象中好像是在民國九十二年間曾經整修一次，那時候因為停車場平面重新整地施工，加強四周綠美化及植栽，所以把原有殘障設施中的引道及導盲磚移走，才造成現在樣子，可能會讓殘障朋友出入不方便，可是我們停車場幾乎沒有殘胞來停車，這是我很確定。（F-13）

我內心的停車選擇會以路邊停車為主，因為會比較方便，不方便就會引起麻煩了，但是，最後我卻在安全考量之下，到地下停車場停車。

現在停車場採地下二層樓設計，一般民眾不喜歡上樓又下樓，時間耗費多時，因為停車場有不方便的地方，所以一般人會選路邊停車，當然就減少停車場的收入了。（I-10）

圖 5-1-4　台東新生公園停車場殘障步道設施情形之一

資料來源：研究者拍，2006 年 3 月

圖 5-1-5　台東新生公園停車場殘障步道設施情形之二

資料來源：研究者拍，2006 年 3 月

圖 5-1-6　台東新生公園停車場殘障步道設施情形之三

資料來源：研究者拍，2006 年 3 月

台東新生公園停車場在硬體設施上，存有人行系統不便民、殘障設施失去服務功能及車道採限高 2 公尺，對於車身較高車輛有無法進入停車等三項缺失，所以，在人行系統及車行匝道限高不便民之下，又缺乏貼心殘障服務措施，大大降低民眾使用停車場的意願。

二、停車場內安全設施不足

「安全」是大眾生活上最基本的需求，任何公務或私人活動，安全問題便是第一個要思考的議題，幼時國小老師常告誡孩童，沒有救生員的游泳池不安全、黑暗的路段不安全、穿越馬路要走行人穿越道較安全、放學要走人潮多的地方較安全，安全的觀念自幼植基於國民小學教育中，進入國中、高中、大學階段，師長們仍是不停的提醒學生，因爲「人身安全」是一切社會活動的前提，當一個場所或地方讓人感覺缺乏安全感，則會令人駐足不前，降低涉足動機，尤其對女性同胞而言，對「人身安全」需求，更要以最高標準來衡量。而目前台東新生公園停車場在照明及監錄系統設備部分，未提供足夠安全感，易引起安全顧慮。

（一）照明設備不足

按台東新生公園停車場屬地下二層之鋼筋混凝土建築地下停車場，在照明設備上，應提升平均照度等級，增加安全感，以民國八十四年迪斯唐工程顧問公司設計案，照明系統依各區域的使用性質不同，設計不同的平均照度等級，其中停車區—100 LUX、車道及樓梯間—200 LUX、電腦監控中心及電氣室—500 LUX，由於部分照明設備損壞未修及節約用電之故，造成停車區昏暗，整體地下停車場光線不足，缺乏安全感，降低民眾使用意願。

我們停車場照明設備全部在電腦控制中心內操作，要讓日光燈全亮或是選擇偶數、奇數電座亮燈，都是可以電腦控制的，可是目前我們停車場內光是電費一

個月就花費不少錢，為了節省電費開支，所以將原本設計二支燈管，減少一支燈管使用，可能會暗一些，可是不影響停車場人車進出，而且我們停車場很安全，我已經在停車場工作將近六年了，沒有發生任何事情。

前二個月（大約是一月底）我們有報告上面派人來檢修汰舊換新部分故障燈管，但是這裡因為是廿四小時使用，所以故障率很高，目前可能有 30 組燈座故障，我們會再報告上面派人來換，簡單的換修工作我們同事都會做的，陳先生你放心啦，我們這裡很安全的。(F-14)

新生公園停車場自民國八十九年啟用至今，我是不曾使用過，聽說造價很貴，算是台東地區設施較完善的停車場，但是在民國九十三年規劃台東市區主要道路實施路邊停車收費評估案時，曾到停車場走一趟，裡面很寬敞，可是空氣很悶，讓人感覺人身安全設施不足，如照明及監視系統等，容易造成女性駕駛使用疑慮。(H-14)

（二）監錄設備不足

監錄設備係科技產物，由於監錄設備具有廿四小時錄影的功能，可以替代人工監視，充分節省人力物力，而監視系統在刑案運用上，也是偵辦刑案的重要線索之一，更是刑事訴訟上呈堂的重要證據之一，它除了全年無休外，更具有「辨識身分」及「現場重現」的功能，是國內外刑事科學鑑識極為重視的設備，而監錄系統的普遍化，已遍及一般公司、商店或住家，研發產品更是五花八門。反觀台東新生公園停車場，目前設監錄系統五組機台，置於電腦監控中心，目前部分監視設備故障未修復，容易形成監視死角，另錄影帶重復使用，容易造成畫面模糊不清等顧慮，監錄設備不足，則讓人缺乏安全感。

在停車場電腦控制中心裡面設置設監錄系統五組，配置 20 個鏡頭，分別在地下一樓柵欄處有 2 個、汽車出入口有 2 個、停車區 6 個、樓梯間 4 個，地下二樓停車區 6 個，我們使用的是類比式的監錄系統，不是數位式的設備，所以要以人工方式換帶，上面有購買一整箱（60 個）空白錄影帶供我們更換使用，在那邊看到沒？（手指角落處），我們同事會定期更換。

監視系統以前上面有派人來維修，可是維修費很貴，因為電腦工程技師是從台北請來的，每次都要五、六千元，現在我們都是採 DIY 方式，對簡單的故障由我們同事自已來排除，效果還不錯啦！（受訪者靦腆微笑著），現在五組監視系統裡面，有二台監視器（Monitor）故障待修，它的功能是監看地下二樓及地下一樓、二樓共用的畫面，已經故障很久了。(F-14)

新生公園停車場我知道是台東市唯一的收費停車場，我平常下班回家常從它的旁邊經過，外觀上看來是不錯，可是我發現停車場上方，即地平面部分好像沒有裝設監錄系統，只在建築物內才有，對整體安全設施上，可以考量加裝。(N-14)

台東新生公園停車場在硬體設施上，除了人行系統、出入匝道及限高設施不便民外，且有照明設備 30 組故障與監視器（Monitor）2 組故障等缺失，易造成一般人安全顧慮，更易引起女性駕駛使用疑慮，所以，停車場即出入不便民，又缺乏部分安全設備，易降低使用者停車意願。

三、引導設施標示不明

標示設施由如大海之燈塔，可以清楚及正確的引領船隻入港停泊，沒有清楚或明確的標示，則船舶失去方向，可能發生迷航或觸礁等意外，而停車場的各項標示設施，形同燈塔功能一般，可以清楚指引人車進出停車場，順利到達目

的地，爲當日活動劃下完美句點。而台東新生公園停車場在場外停車指示不明，致使外來遊客無法清楚判斷停車場正確位置，甚或不知有停車場設施，服務有欠週詳；另場內部分指示設施故障，讓第一次使用者失去方向感或困擾，降低停車意願。

（一）停車引導

停車引導標示牌對駕駛人而言，是十分重要的設施，但從台東郊區進入市區重要道路上，未清楚標示何處設有停車場，對習於守法的民眾確有不便之處。

我對新生公園停車場實在沒什麼印象，因為平常上班都是騎乘機車，沒有開車上班，所以對停車問題較未注重。

可是當我外出旅遊時，常看到在大馬路上有「前方二００公尺處，公有停車場」標示牌，對於一般外地遊客是方便的引導，台東市區內好像沒有這樣的標示，不知外地來台東玩的人如何找停車場。(B-15)

（二）收費指示及出入口指示不明

目前台東新生公園地下停車場行人出入口標示燈號及自動繳費標示燈號故障，無法明確告知車主正確行進方向及繳費位置，對初次使用者造成不便。

我是剛從台北市搬回台東定居的市民，感覺都市停車管理政策較成熟，因為有公營及民營之分，停車場設施較有競爭性，各方面設備也較齊全，而台東市區的新生公園停車場，我前面有提到，我僅使用過一次，時間已忘記了，那次由於時間很急，但是一直找不到繳費處（很生氣表情），標示又不清楚，我真的很想罵人，後來才發現是自動繳費機，不採人工收費方式，自從那一次停車經驗後，

我再也不到新生公園停車場停車（仍很生氣的樣子），對我們不知道收費情形的人，真的很不方便。(0-15)

台東新生公園停車場在硬體設施上，除了人行系統、出入匝道、限高設施不便民，及有部分安全設備不足外，且有場外停車引導設施不明及場內指示燈故障等缺失，易引起民眾停車及繳費不便的反感，所以，缺乏停車引導與正確指示標示，易降低使用者停車意願。

陸、經營管理僵化消極

講求「經營管理」係企業永續發展的命脈，而公營事業更應引進企業經營管理的手法，把握正確經營方向，再講求成本效益觀念，積極尋求可能獲得最顯著經濟效果的「機會」。然而，依據本研究調查發現，台東新生公園停車場較欠缺經營管理手法的運用，經營趨於僵化消極，本小段謹就經營管理部分，提出「人事成本高」、「經營模式固定化」、「未成立停車場作業基金」等三項問題，茲分別說明如下。

一、人事成本高

依本研究第一章第一節表 1-1-2 統計表所示，2005 年縣府編列新台幣貳佰參拾壹萬玖千元整爲台東新生公園停車場預算，其中人事費新台幣壹佰壹拾肆萬捌千元整；設備維護管理費新台幣壹佰壹拾柒萬壹千元整，目前停車場配置管理員四名，採廿四小時輪番執勤，執勤地點：電腦監控中心，停車場雖採全自動收費系統，但仍以人工輪值方式辦理，所以人事成本高，在耗用高成本卻獲得低效益之結果下，不符經濟效益。

對於停車場經營管理上，最好是採用自動收費方式，可以節省人力，減少人

事費用支出。(A-16)

一般公務機關常因過多的人事費用支出，而影響機關的經費運作，如果因為績效不彰，則會有浪費公帑之嫌，因此，對於過多的支出部分，可依據財務資料分析所得的結果，重新評估人力需求，以免造成過度浪費。(B-16)

台東新生公園停車場目前採廿四小時輪值，耗用較高的人事成本，卻獲得較低的效益，而高成本低效益的結果，將影響停車場經營成效，且不符經濟效益。

二、經營模式固定化

台東新生公園停車場的經營管理，係依據「台東縣公有收費停車場管理自治條例」第五條規定實施收費管理，依台東縣政府城鄉發展局 2004 年統計數字爲例，購買月票者約爲 176 人、購買半年票者約爲 6 人、購買年票者約爲 20 人，使用對象以一般上班族或長期租戶爲主，而短時間或臨時停車進入停車場者則鮮見，因此在法令未修訂前，僅能依現行法令規定事項執行，是以，囿於法令之下，營運方法顯得一層不變，趨於僵化，無法爲停車場開創新商機。

目前停車場收費與經營管理方式，皆依本縣公有收費停車場管理自治條例相關規定辦理，依法行政是行政機關的基本立場，所以，在未修法前僅能依此方式經營，不然政府機關公然違法，則變成不良示範。

停車場營運成效不佳，我們也力圖求新求變，但要變更停車場經營模式，必須是法令許可為前提，未來可朝向將部分停車格位變更為商業用途，只要提案送經縣議會審查通過，即可改變經營方式，朝多元化方向招募租戶。(C-17)

台東新生公園停車場係依縣自治法規所定經營方式辦理，而經營模式固定化的結果，無法吸引市民使用，再加上高成本的支出，將影響經營成效。

三、未成立停車場作業基金

有鑑於都市停車問題係定位於地方性問題，隨當地停車特性不同，而須不同需求的管理策略，中央擬訂停車場補助政策，除協助紓解地區停車需求及具帶動興建之示範效果外，主要仍在逐步引導地方政府重視都市停車問題，從停車管理措施中充實地方停車收入財源，進而達到自給自足、專款專用目的（劉士銘，2000），所以，停車場作業基金的成立，及其收支保管及管理辦法之訂定與否，即攸關停車場整體經營管理成敗的重要關鍵，依停車場法第四條規定，地方主管機關爲籌措停車場興建、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：１、地方政府之一般財源。２、上級政府補助。３、汽車燃料使用費部分收入。４、交通違規停車罰緩收入。５、路邊及公有路外停車場之停車收入。６、違規停車之移置及保管費收入。７、民間機構繳交之權利金及租金收入。８、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。９、公有停車場經營附屬事業收入。10、基金之孳息收入。11、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。另依同法第五條之一規，停車場作業基金之用途如下：１、政府規劃及興建公有停車場支出，２、公有停車場之設備擴充及改良支出。３、公有停車場維護管理費支出。４、獎助民間機構興建及營運路外公共停車場部分支出。５、違規車輛拖吊業務費用支出。６、取締違規停車之部分支出。７、公有停車場稅費支出。８、停車場經營管理事項之投資。９、有關改善停車場設施管理支出。10、停車場經營管理事項之支出。11、其他經主管機關核准支出。而目前台

東新生公園停車場主管機關—縣府城鄉局，尚未依停車場法第四條及第五條之一相關規定，成立「台東新生公園停車場作業基金管理委員會」，及依法令授權制訂收支保管及管理辦法，而台東新生公園停車場所有經費預算完全由縣府城鄉局逐年編列，無其他財源收入，是以，在未活絡財源之前，對於添購設備或增設服務設施等經費運用，即有捉襟見肘之窘境。

「停車場作業基金」目前未設立，而停車場所有人事費、設備維護費，每年僅靠縣府逐年編列預算支應，的確有很多限制，經費也非常有限，「停車場作業基金」即是停車場的主要財源收入，我們將會儘速依法成立，期待未來能達到自給自足目標，不再依賴縣庫之財源。(C-18)

「停車場作業基金」之成立係屬法令授權範圍，目前本局尚未依法設立，所以，這部分是我們將來要努力的方向。

目前停車場所有人事費、設備維護費，每年僅靠縣府預算支應，的確有很多限制，經費也非常有限，所以在軟硬體設施上或許不足，服務滿意度可能不高，存在有很大進步空間。(D-18)

新生公園停車場自民國八十九年營運以來，一直都是由縣府逐年編列預算支應，目前尚未成立「停車場作業基金會」，所以，就沒有其他財源收入，這部分是我們未來要積極努力的方向。

再者，停車場的財務管理，即停車場每日收費款項，由翌日八時下班管理員送繳本局綜合開發課承辦人登帳列管，款項則循行政程序送財政局繳入縣庫保管，再由承辦人按日、月、年彙製成財務報表陳核。(E-18)

縣府主管機關未依法成立「停車場作業基金」，無法廣增財源，擴增設備，再加上經營模式固定化與高成本的支出結果，無法自給自足，將影響經營成效。

第二節
台東新生公園停車場營運管理之改善對策

本章第一節就質化訪談結果主要範疇內容，提出台東新生公園停車場營運管理之問題：包括「停車場設置決策與評估欠妥」、「火車站遷移的影響」、「缺乏觀光夜市及公共設施」、「停車需求低及路邊停車管理較鬆散」、「停車場設施不完備」、「經營管理僵化消極」等六項，而檢視整個停車場設置決策及營運成效，顯未達預期結果，已形成資源的浪費，然亡羊補牢，仍未晚矣，本節一方面建議縣府主管機關應進行自我決策追蹤回饋與檢討，亦即除了本節所提之具體改善措施外，仍應就現行不符需求的決策進行檢討，積極研擬改善措施，或調整決策或建立更完整的決策機制，另一方面，建議中央主管決策機關，應就各縣市補助個案積極進行追蹤、督導及考核執行成果，對於有窒礙難行或執行不當者，應督促重新加以檢討、調整或變更設計，協助地方機關改善營運現況，全力達成預期目標，最後再就質化訪談研究結果，從交通執法、創造停車需求、改善停車場內外部設施及改變經營管理方式等方向切入，再融合交通執法理論與經營管理理論等之運用，提出台東新生公園停車場營運管理之具體改善對策：包括「重新調整停車規劃及貫徹交通執法」、「規劃觀光夜市、增加公共設施及辦理活動」、「改善停車場內外設施」、「調整經營管理策略」等四項，提供縣府主管機關參考，冀望在雙管齊下情形下，能再創需求，重露生機，茲分別說明如下。

壹、重新調整停車規劃及貫徹交通執法

在重新調整停車規劃及貫徹交通執法對策應用上，本小段提出「重新調查並

劃設停車位」、「路邊停車收費與路外停車收費併行」、「貫徹交通執法」等三項具體作法，分別說明如下。

一、重新調查並劃設停車位

依據台東縣警察局 2003 年統計資料顯示，台東市中心區主要道路之路邊停車位預估有 628 格位（如第四章第二節表 4-2-2 所示），另依本研究質化訪談結果顯示，15 位受訪者中，有 13 位受訪者會選擇方便之路邊免費停車位，2 位會選擇地下收費停車位，顯見一般民眾停車導向，以「免費停車」、「方便停車」爲最佳選擇，停車需求以「路邊停車」爲最主要選向，此結果導致台東新生公園地下停車場 332 個停車位乏人問津，嚴重影響停車場營運收入，所以，在台東新生公園停車場營運管理改善對策上，應首重「停車規劃」，即對於市區主要道路兩旁停車位，應重新實施調查並劃設停車位，再輔以路邊停車收費管理，建立民眾停車收費的觀念，才能重新創造台東新生公園停車場營運契機。再者，縣府主管機關應依停車場法第十八條規定，對於路外公共停車場附近地區之道路，再擴大禁止停車區域，禁止車輛任意停車，除維持交通秩序外，更增加路外停車場使用率，而本研究所提之改善對策壹、一：「重新調查並劃設停車格位」，並經下列受訪者正面之回應。

台東市區路邊停車位目前是免費開放停車，所以在使用上算是非常方便，但是我們常看到路邊商家或住家會以招牌或水泥塊佔用，形成公共道路無法為公眾所使用，部分有良心商家，對於短暫停車且有打招呼者，會容許車主的停放，部分惡劣者，甚至毀損破壞車身、輪胎漏氣，造成車主困擾與擔心，這種非法佔用停車位情形在都會區最為嚴重。

由於道路是開放供公眾通行之用，基於公物公用原則，對於非法佔用停車位部分，警察單位應該澈底執法，而對於台東市區主要道路兩旁，我非常贊同重新

調查劃設停車位，並實施路邊停車收費制度，因為建立使用者付費的觀念，是全體國民應有的基本常識。(A-12)

我平常是騎機車上下班，但是我到市區逛街時，知道台東市區路邊停車是免費的，重新調查並劃設停車位是很好的構想，政府應該積極辦理，藉以導正市民的用路觀念。(B-12)

台東市的停車秩序一向不良，常見併排停車、逆向停車、闖單行道等，偶見警察前來拖吊取締，但是市民守法觀念較弱，效果有限，正本清源之道，在於重新劃設停車位，並實施收費管理。(C-12)

台東市區交通秩序不好，主要是因為部分民眾缺乏公德心，不守法，自私自利，因而影響別人通行的權益，重新調查劃設停車位，並實施收費管理是很好的管理政策。(D-12)

台東市區交通秩序還算良好，交通尖峰時段在每日上午 7-9 及下午 17-19 時段，我們為加強交通秩序整理，在中山路段、新生路段、正氣路段都有編排交警執勤疏導交通，對於違規車輛也依法告發或實施拖吊。

由於台東市區道路未實施路邊停車收費，所以車輛自由停放，甚至冒著被警察告發開單的危險，也要貪圖方便而任意停車，致嚴重影響市容及交通秩序，部分有商家有違法佔用情，而我們基於業管權責，已要求所在地警察單位清查列管及強力取締，排除路障，但是警力有限，還是要靠民眾自律，養成守法的觀念，才是根本之道。

對於市區主要道路兩旁重新調查劃設停車位，並實施收費管理是很好的停車

管理政策。(G-12)

我們在民國九十二年間曾著手研擬規劃委託民間經營實施路邊停車收費制度，但因為當年沒有停車場管理法源，所以先行訂定本縣停車場管理自治條例，並經縣議會審議通過，完成相關立法程序。

在取得停車場管理法源之後，停車場之主管機關則經由縣政會議決議，移由縣府城鄉局主管，所以不論屬路邊停車或路外停車經營管理上，皆由縣府城鄉局主導。

遵守交通秩序是市民應有的基本法治觀念，用路人應該提升自我道德良心，遵重別人的權益，交通秩序不好，多屬違規停車，更容易發生交通事故，將路邊停車位納管是非常好的管理政策。(H-12)

六位受訪者一致認為，主管機關應將台東市中心區主要道路之 628 個路邊停車位重新加以調查列管，並劃設停車位及實施收費管理，建立使用者付費的觀念，為日後朝向路邊停車收費與路外停車收費併行制度作準備，如此，台東新生公園停車場才有重露生機之機會。

二、路邊停車收費與路外停車收費併行

路邊停車與路外停車皆為我國政府所採行之停車管理政策，而在同一縣市或同一地區內，只單一實施路邊停車收費或路外停車收費制度，皆非完善的停車管理措施，因為一般民眾會以免費停車為主要選擇，依常理而言，當路邊停車免費，則路外停車場乏人問津，當路外停車場免費，選擇路邊停車機率自然會降低，所以，縣府主管機關在推行停車管理政策時，應採路邊停車收費與路外停車收費併行策略，讓市民只有停車付費的唯一選擇，以建立公平合理的停車管理制

度。

對於市區主要道路兩旁重新調查劃設停車位，並實施收費管理是很好的停車管理政策，我個人更建議縣府主管機關在實施路外停車收費之同時，另一方面應朝實施路邊停車收費制度設計，即採路邊停車收費與路外停車收費「同步實行」措施，才能改善台東市區商圈停車秩序，提高路邊停車使用置換率，解決購物者停車困難的情形。(G-12)

停車場的經營交給任何人都會虧本，因為最主要的原因在於停車場周邊已經存在有太多太多的免費停車位，民眾怎會去使用地下停車場，要改變停車場的收入，建議管理單位要實施路邊停車收費制度。(I-21)

主管機關應將路邊停車位加以重新調查規劃視爲首要，其次，再輔以路邊停車收費管理，亦即採行路邊停車與路外停車「同步實行」措施，讓市民只有停車付費的唯一選擇，才能改善台東市區停車秩序，澈底消除民眾投機心理，並創造台東新生公園停車場新生機。

三、貫徹交通執法

古諺：徒法不足以自行，政府機關在制定法令規章或訂定政策後，即依賴國家公務員來貫徹執行，才能將政府政策推行至每一個角落，形成有「能」的政府，爲貫徹良好的停車管理政策，即依賴嚴正的交通執法作爲，本研究在交通執法的策略（Strategy）上，提出「期望效用理論」的運用，說明如下。

從經濟學的觀點，經濟學家認爲追求最大效用（Utility Maximization）爲人類決策行爲的基礎，而「效用最大」在學者的看法上，並不等同於金錢賺最

多，而是應視其慾望滿足程度而言，什麼能夠讓一個人滿足，則與其個人偏好有關，雖然每個人個性不同、偏好也不同，但是追求最大效用之行爲目的則不會因人而異。而交通行爲在期望效用理論的運用上，是人類爲克服一種時間與空間的阻隔，將人或物品經由運輸工具與通路，迅速、經濟、舒適與安全的變更所在地的一種經濟活動，所以，人類在道路上交通行爲的決策與選擇，亦符合追求最大效用的基本原則。

關於期望效用理論運用在交通執法上，陳高村與龍天立（1995：117-118）認爲：

交通執法活動可以導正駕駛人之違規行爲，故可由交通執法或教育手段著手，然交通執法雖不能根本改變用路人之行爲，但對於違規遏止與事故減少卻有明顯助益。而運用期望效用理論在都市停車管理與執法活動，藉以改善用路人之停車行爲，其模式的建構步驟如下：

（一）分析都市停車供需情況，計算駕駛人各類型停車（路外、路邊與違規）行爲發生之機率Ｐｉ。

（二）分析計算各類型停車（路外、路邊）行爲成本支出Ｕｉ（包括停車位蒐尋時間成本、步行或轉車時間成本、停車費率）。

（三）分析由執法活動之密度與方式，其結果違規被取締、拖吊或未被取締之機率Ｐｊ。

（四）因執法活動造成各種違規停車結果，駕駛人成本支出Ｕｊ（包括違規停車罰款金額、拖吊費用、時間成本損失或獲益等）。

（五）駕駛人違規停車與合法停車行爲效用分別爲

Ｕ合法停車效用＝Σ Ｐｉ ╳ Ｕｉ

Ｕ違規停車效用＝Σ Ｐｊ ╳ Ｕｊ

當駕駛人在理性的選擇行爲作用下，在進行爲停車行爲決策時，會去衡量Ｕ

違規停車效用與U合法停車效用之大小，在U合法停車效用大於0或U違規停車效用超過駕駛人所能負擔之門檻時，即能遏阻駕駛人之違規停車行爲。

綜上，期望效用理論是在探討與分析駕駛行爲所需負擔之成本與獲得效用，當交通警察加強執法活動取締告發時，對於違規行爲之遏止與事故減少是有正面之貢獻，所以，主管機關在停車場營運之同時，除重新辦理「停車規劃」、「路外與路邊同步收費」外，應主動協調所在地警察機關強化執法作爲，增加違規停車效用之成本，減少路邊違規停車，因此，將規劃→收費→執法等環節加以串聯相扣，一氣呵成，必能提升台東新生公園停車場使用率。

貳、規劃觀光夜市、增加公共設施及辦理活動

在規劃觀光夜市、增加公共設施及辦理活動對策應用上，本小段提出「規劃觀光市集成立商店區及設置巨型圖騰、圖像等公共設施」、「設置區域性購物中心」、「辦理活動」等三項具體作法，期能藉由外部環境的改變，創造停車需求，茲分別說明如下。

一、規劃觀光市集成立商店區及設置巨型圖騰、圖像等公共設施

依據成功的市中心設計理念，在市中心公共空間及市場的組成上，每個城市可找出並加強它們市中心區所獨有特殊風格，利用自然景觀、建築或文化方面的特點建立一個最能表現其特色而又吸引人的商業區，使它成爲一個能爲購物活動增添更多樂趣的環境。在市中心商業區內，一個吸引人的戶外環境，例如一個廣場或是一條街道，可用作社交活動的場所或是代表中心商業區的焦點所在。這種戶外公共空間有助於區內商業使用的整合與統一，不但可穩定既有商店生意，也可吸引零售業方面的投資（馬詮譯，希諾．波米耶等著，1995）。

台東在歷任縣長以發展觀光爲主要訴求下，「觀光立縣」更是歷任縣長的施政目標，而台東市區是最能展現出市政建政的成果，因爲台東市區是台東地區人文、族群及農特產品匯集的中心地帶，但在縣府未有完整的市中心規劃藍圖下，形成零星的市集或商店，無法建立市中心區所獨有特殊風格，發展觀光計畫似未見特殊成效，致每年雖吸引眾多遊客進入台東，卻僅對知本溫泉留下深刻印象，其餘則隨行程的異動而遭淡忘，實令人有遺珠之憾。因此，縣府主管機關在發展觀光的誘因下，爲避免因空間過於擴散，而使各類活動稀疏散佈缺乏群集效果，可選擇以台東新生公園停車場地面廣場爲中心點，向外連結南京路段、中山路段、正氣路段、光明路段等街道，著手規劃觀光市集，建立台東特有小吃街、水果街、農產品專區、手工藝品店等市集或商店，形成市中心商場（downtown market），吸引人潮，更帶動商機；另在台東新生公園地面廣場設置商店或足夠座椅、巨型圖騰、圖像等公共設施，再結合舊火車站站區空間，定期舉辦公益活動或藝文活動，統整市中心商業與活動於一身，必能重建台東新生公園停車場地面廣場活潑氣息，成爲台東新地標。

在本研究進行訪談之際，台東縣政府爲改善台東市中心正氣路水果街風貌，歷經三年籌劃，終與業者達成共識，於民國九十五年三月三日結合台東縣議會、台東市公所、台東縣攤販協會等單位到場關心，並同步揮鏟，舉行動土儀式，縣府在正氣路段投注新台幣壹千萬元經費，預計使用三個月工作天，完成路面改善舖設及綠美化措施，未來將設 47 個固定攤位，晚間封街後也有 39 個臨時攤位，工程驗收後移交台東市公所管理（張存薇，2006 年 3 月 4 日）。對於縣府地方發展策略，逐漸朝向觀光夜市目標規劃設計，多數市民是持肯定及期待的態度，同時也與本研究所提改善對策相契合，冀望未來正氣路水果街新風貌的完工啓用，能吸引更多觀光客造訪，創造台東無限新商機。

二、設置區域性購物中心

市中心規劃是有一定的層次感，在完成市中心商場規劃後，應有區域性購物中心的成立，以滿足到市中心逛街購物民眾的需求，而區域性購物中心以「百貨公司」或「大型賣場」之量販店爲主要商店，許多城市的市中心區發展，皆以百貨公司爲主軸，透過百貨公司或賣場的行銷網路，無形中也成功的推銷城市的特色，所以，爲促進地方經濟發展，縣府應結合縣內各觀光休閒產業團體，秉持積極開放，有效管理原則，積極招商引進「百貨公司」或「大型賣場」進入台東市區，帶動台東商機。

三、辦理活動

在完成觀光市集規劃，形成市中心商場及設置區域性購物中心後，接下來要考量的即是如何吸引人潮課題，而利用停車場地面廣場及舊火車站站區空間，定期舉辦公益、展覽或藝文活動，對外再連結市中心商業活動，必能帶動人潮，創造停車需求，進而提升台東新生公園停車場使用率。

參、改善停車場內外設施

停車場的功能在於改善都市交通，有效管理停車秩序，讓道路發揮供公眾通行之功用，當停車場因設施不良，致影響停車場設置用途或影響市民停車意願時，則停車場軟硬體設施即應重新加以檢視改善，本小段僅就訪談所得研究結果，針對台東新生公園停車場內外設施部分，提出「改善人行系統」、「整修照明、監視系統等安全設備」、「增設停車引導標示及修復服務設施」等三項具體作法，分別說明如下。

一、改善人行系統

台東新生公園停車場目前因停車數量不多，在考量管理方便之下，對於

人行進出動線部分，僅提供單一出入口，而將其他三個出入口關閉，失去停車場原有四個出入口設計原意，應在其他安全設備的配合下，開放其他出入口，以方便車主使用；另對於殘障設施應加以整修，恢復原有設施功能，以符合殘障福利法相關規定，避免遭受公共設施不注重殘胞權益之譏。

二、整修照明、監視系統等安全設備

安全即爲生活上的基本需求，公共設施的安全性就不可輕忽，對於目前台東新生公園停車場停車區內之照明設備，已有 30 組燈座故障，失去照明功能，另電腦監控中心內監錄系統中，有二台監視器（Monitor）故障多時，失去監視錄影功能，主管機關應即覓商檢修，且應要求現場管理人員定期更換錄影帶，保持常新，營造安全無虞的環境。

三、增設停車引導標示及修復服務設施

良好的停車場出入動線設計，除了讓使用者能在最短時間出入外，在停車引導標示設置上，更是重要的方向指標。目前在比鄰台東市郊或市中心重要道路上，尚無停車場引導標示牌之設置，除市民對停車場印象模糊外，更讓外地遊客不清楚本地停車場正確位置，因此，主管機關對於台東新生公園停車場外在停車引導標示之設置，已刻不容緩；另在停車場內，部分出入口標示燈號及自動繳費標示燈號故障，容易造成使用者不便，對於服務設施的修復工作，似也箭在弦上。

肆、調整經營管理策略

對於台東新生公園停車場在經營管理對策的運用上，本小段提出「哈佛的經營管理策略」、「策略結盟」、「財物控制」、「停車格位變更商業用途」、「成立停車

場作業基金管理委員會」、「修訂相關法規」等六項具體作法，分別說明如下。

一、哈佛的經營管理策略

（一）講求成本效益

成本效益的觀念即是利用目前現有的或可利用的資源，盡力獲得最大可能的經濟效益，而縣府主管機關的角色，應將現有的資源整合，積極尋求可能獲得顯著經濟效果的「機會」上，所以應該是積極去創造機會，自己開創一片新的「藍海」[1]。

（二）合理地運用法律規範

運用法律規範的方法即是建立「法治」的觀念，哈佛指出，運用法律規範來進行管理，具有強制性、規範性、穩定性、預見性等特點，因此，縣府主管機關應在法令授權或許可範圍內，訂定相關行政命令或規章，以更具體的行動改善停車場營運現況。

二、策略結盟

本研究認為採取「策略結盟」方式經營是可行的策略，即由主管機關與停車場周邊商家，諸如肯塔基、飯店業者、好樂迪 KTV、一般店家等簽訂聯合經營契約，提供優惠措施，可以提升台東新生公園停車場使用率。

三、財務控制

關於財務控制在經營管理上的運用，余序江、許志義及陳澤義（2001：36）提出：財務控制是組織用來控制其績效的重要工具，主要的財務控制方法有二：第一為「預算」，其中又以作業預算及財務預算最為常見。第二為「財務報

[1]藍海策略就是不再做你輸我贏的競爭者，而是「價值創新」，創建藍海成敗關鍵並非尖端科技的創新，也不是「進入市場的時機」，而是「創新」和「實用」、「售價」和「成本」二組密切配合，所以，二位作者提出了「四項行動架構」：1.消除。2.減少。3.提升。4.創造。黃秀緩譯（2005）。金偉燦、莫伯尼等著。

表分析」，當事業欲分析過去績效，理出問題癥結，並決定未來經營方式時，財務報表分析常扮演一重要角色。

依台東縣政府城鄉發展局統計資料顯示，2004 年縣府編列新台幣貳佰肆拾萬貳千元整爲台東新生公園停車場年度預算，其中人事費新台幣壹佰壹拾肆萬捌千元整，設備維護管理費新台幣壹佰貳拾伍萬肆千元整（如表 1-1-2 所示），另 2004 年台東新生公園停車場營運收入爲新台幣玖拾萬壹千參佰貳拾元整（如表 1-1-1 所示），就統計數據而言，是呈現高成本低效益趨勢，未達到損益平衡，基本上不符經濟效益。

綜上，主管機關可參酌財務控制之基本精神，依據「財務報表」統計數據，對內則分析台東新生公園停車場經營績效與實際所需成本，在年度預算編列上，考量減少人事費用或減少設備維護費用之編列，對外則從「停車規劃」、「交通執法」、「觀光夜市及公共設施」、「改善停車場設施」等對策著手，並運用公部門政策行銷策略[2]，如此對內降低成本，對外提升經營績效，內外兼具，必能達到損益平衡，符合經濟效益，改善負面形象，減少市民抱怨。

四、部分停車格位變更商業用途

台東新生公園停車場規劃有 332 個停車位，目前費率係依「台東縣公有收費停車場管理自治條例」第五條規定實施收費管理，基於依法行政前提下，在法令未修訂前，無法變更部分停車位用途，是以，主管機關應朝修法方向著手，提案送交地方立法機關審查，將停車場地下一層或地下二層停車位變更商業用途，分別採取短期或長期特殊優惠措施，優惠範圍以停車場周邊一公里內之商家、住戶爲主，改變現行僵化營運模式，即能提升停車場營運成效。

[2] 林佳慧（2005）認爲：公部門爲求改善人民生活，需花費許多人力、物力，以研擬、制定、執行政策，但常因爲在政策過程中忽略「行銷」的重要性，導致民怨四起，原有的「良法美政」亦付諸流水，不僅無法達到規劃的目標，可能還會因此而降低民眾對政府的信任度，如果公部門在政策過程中，能融入行銷的概念，相信能有效提高政策的成功機率。

在本研究進行資料整理與分析之際，欣見台東縣政府爲改善台東新生公園停車場營運績效，已推出具體優惠專案，朝向多元化經營方式努力，並經由地方新聞媒體報導，加強宣導該項優惠措施，各平面媒體記者報導如下：

縣府城鄉局爲提升市民的接受度，有效增加停車率，正擬訂停車優惠專案，計畫在九十五年四月中旬起，以一年期間提供其中一百五十個停車位，吸引長期停車用戶，讓新生停車場重露生機（羅澤民，2006 年 4 月 6 日）。

台東唯一公有地下停車場新生地下停車場，自開始營運以來績效不彰，外包時承包商虧損連連而中途解約，縣府只好收回自行經營，爲了鼓勵附近店家利用，再度提出優惠條件吸引車輛停放，購買月票只要 1,200 元（原價 1,800 元），年票新台幣 12,000 元（原價 18,000 元），希望位在附近的公司、行號、旅館業，能善用停車場，以方便顧客，增加業績（黃振國，2006 年 4 月 11 日）。

對於縣府主管機關在台東新生公園停車場面臨經營危機之際，能適時提出具體優惠專案，吸引附近公司、行號、旅館業等店家利用，爲停車場重注新機，主管機關的積極作爲是殊值肯定的，且與本研究所提改善對策之「策略結盟」與「變更商業用途」等策略相吻合，顯見主管機關對停車場的經營已有求新求變的趨勢，不再固守成規，如果能再逐步配合其他策略的應用，未來停車場的營運成效是指日可待的。

五、成立停車場作業基金管理委員會

依停車場法第四條第一項規定，地方主管機關爲籌措停車場興建、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，得依法設置「停車場作業基金」，並成立停車場作業基金管理委員會，負責基金之保管及管理事宜，而停車場法第四條第一項各款即明定籌措專款來源；另依同法第五條之一第一項各款，則明定停車場作業基金之用途，因此，主管機關應依停車場法第四條及第

五條之一相關規定設置「停車場作業基金」，廣徵財源，提升營運水準，達成自給自足目標。

六、修訂「路外收費停車場」委外經營管理法規

關於台東縣停車管理自治法令發展沿革，係由台東縣政府於民國八十七年六月三日依權責訂定並發布「台東縣公有收費停車場管理辦法」，嗣因行政程序法於民國九十年一月一日施行，有關行政機關發布之行政命令皆受行政程序法相關程序之拘束，是以，台東縣政府於民國九十三年一月二日重新訂定自治條例草案，並經送交地方立法機關審查通過，於民國九十三年十二月卅日發布「台東縣公有收費停車場管理自治條例」，完成台東縣公有停車場收費管理之立法程序，取得公有停車場收費管理之法源依據。

而對於「路外收費停車場」委託民間經營管理法規部分，依本研究調查結果，目前國內各大都市對於停車場委外經營事項，皆訂定有停車場委外經營管理法規，諸如台北市、台中市、台南市、高雄市等，甚至東部花蓮縣亦有停車場委外經營管理法規之訂定與發布，而反觀台東縣政府在「路外收費停車場」委外經營管理法規部分，僅於民國八十七年六月廿三日依停車場法第廿九條授權規定，訂定並發布「台東縣公有路外收費停車場委託民間經營辦法」，然因時序變遷及行政程序法於民國九十年一月一日施行，依該法第一百七十四條之一規定：「本法施行前，行政機關依中央法規標準法第七條訂定之命令，須以法律規定或以法律明列其授權依據者，應於本法施行後二年內，以法律規定或以法律明列其授權依據後修正或訂定；逾期失效。」，所以，台東縣政府於民國八十七年六月廿三日發布之「台東縣公有路外收費停車場委託民間經營辦法」，依行政程序法第一百七十四條之一原則，已自動逾期失效，因此，在路外停車收費委外經營管理部分，縣府主管機關應依行政程序法之精神，再參酌前揭「台東縣公有收費停車場管理

自治條例」相關條文，重新修訂「台東縣公有路外收費停車場委託民間經營辦法」，以符合未來「公有路外收費停車場」委外經營法制。

另對於「路邊收費停車場」委託民間經營管理辦法，在本研究於民國九十四年九月進行之初，則尚未訂定，期間至民國九十四年十一月十日，縣府主管機關始依「台東縣公有收費停車場管理自治條例」第三條第二項及第三項相關規定，訂定「台東縣路邊收費停車場委託民間經營管理要點」，該要點合計有十條條文，條文適切可行，所以，未來市中心區路邊停車位重新實施調查並劃設後，對於「路邊收費停車場」委託民間經營管理事項，即能依該要點辦理之，對於縣府主管機關的逐步努力作法，本研究是採肯定的。

NTTU Library

第六章　結論與建議

本研究經過研究標的背景的分析、相關文獻與理論的探討、調查模式架構的擬定，再透過現地勘察及質化訪談的過程，針對 15 位受訪者逐一實施訪談、紀錄，在彙整與分析相關資料後，本研究於第五章提出台東新生公園停車場六項營運問題與四項改善對策，本章謹就本研究的成果，提出「研究結果」與「研究建議」，分別說明如下。

第一節　研究結果

本節綜合研究所得，依第一章第二節所列研究問題，歸納出四大主題的研究結果，包括：「停車場政策評估與決策影響執行成果」、「火車站遷移影響停車場營運成效」、「台東市區停車需求在於路邊免費停車」、「持續公營管理符合民眾期待」等四項，茲分別說明如下。

壹、停車場政策評估與決策影響執行成果

停車場政策在中央政府的態度上，係採「一體適用」之補助政策，未考量各縣市間差異性的存在，且未確實善盡督導、考核責任；而停車場政策在地方政府的態度上，則在上級機關有經費補助的誘因下，即提出停車場興建計畫，只顧申請經費補助，而未逐一落實停車需求評估作業，且在人力不足情況下，又缺乏專業審查能力，致使預估與實際產生嚴重落差，形成資源浪費現象；因此，由中央到地方整體停車場政策，從補助→督導→評估→決策→執行→營運過程，缺乏嚴密控管流程，無法環環相扣，致使台東新生公園停車場在民國八十九年元月營運後成效不良，形成公有停車場營運的負面教材。

貳、火車站遷移影響停車場營運成效

台東市中心原本即未形成商圈，加上市民停車習慣，停車需求即不大，而台東新生公園停車場於民國八十九年元月營運後，隨即面臨次年六月一日廢除台東舊站的重大變革，廢站後移轉交通運輸中心至台東新站，導致搭車客源嚴重流失，附近商圈急遽萎縮，讓市中心區原本停車需求不大的情形更為明顯，廢站所帶來的衝擊，突讓停車場營運問題更雪上加霜，而停車場的營運問題即已形成，如今解決之道，只有創造需求，才能化危機為轉機了。

參、台東市區停車需求在於路邊免費停車

台東地區具有「地廣人稀」特質，依本研究表 4-2-1 統計資料顯示，車輛數雖有逐年成長現象，但真正的停車需求，卻集中在路邊 628 個免費停車位，而路邊停車位「免費使用」的結果，造成民眾投機取巧的心理，甚至甘冒被警察取締告發的風險，也要任意違規停車，突讓市區交通秩序更加紊亂，致使收費停車場乏人問津，嚴重影響台東新生公園停車場營運成效。因此，在創造需求的配套措施上，應重新調查規劃停車位，並採行路外收費與路邊收費「同步實施」制度，更重要的是貫徹交通執法作為，讓民眾只有停車收費的唯一選擇，這已經到了刻不容緩的地步了。

肆、持續公營管理符合民眾期待

依研究結果顯示，台東新生公園停車場因停車需求不大，短期內委託民間經營契機未見成熟，即然委外經營管理誘因不足，續採「公營管理」應是現階段所需的策略，且 15 位受訪者中，有 12 位受訪者一致認同停車場應採「公營方式」管理，因此，縣府主管機關在經營管理上，對內應力求改善停車場內外設施及改變過去僵化經營模式，講求樽節預算支出，注重財務管理；對外應規劃觀光市集、

商店街，形成市中心商圈（downtown market ）及辦理各類活動，積極創造停車需求，才能為停車場重創營運新契機，以符合民眾期待。

第二節　研究建議

台東新生公園停車場於民國八十九年元月營運迄今，已逾六年餘，由於台東地區原本停車需求即不大，再加上民眾選擇免費停車的習慣，致使停車場的營運成果未如預期，但對於中央與地方政府共同投注新台幣三億二仟萬元巨資興建之公共建設，台東地區民眾應存有愛惜公物，並全力支持及配合政府停車管理政策，讓停車場能夠永續經營，逐漸朝向「自給自足」目標邁進，方能結合未來都市發展願景（vision），本研究基於對台東這塊土地的愛護，本於研究初衷，謹對「上層決策機關」、「主管機關」、「警察機關」、「市民同胞」提出以下建言，分別說明如下。

壹、對上層決策機關的建議

依據劉士銘（2000）對**「公共停車場建設補助計畫執行成效分析」**研究結果發現，中央政府在整體停車場補助計畫作業上，仍存在有「事前計畫審查」方面之四項缺失及「計畫執行」方面之二項缺失，因此，本研究對上層決策機關建言部分，謹提出「審慎審理預算」、「訂定補助標準」、「建立考核機制」等三項，分別說明如下。

一、審慎審理預算

中央政府在編列預算上，應先有計畫為前提，在確定計畫內容及經費概算後，始辦理預算編列，才不致造成資源浪費，因此，在整體停車場補助預算編列及審理上，建議上層決策機關，應依據中央政府之年度計畫內容覈實編列，而非根據地方政府所陳報之計畫內容及經費概算來編列預算，本末倒置結果，將影

響補助個案整體執行成果，更易形成資源浪費。

二、訂定補助標準

中央政府對於整體停車場興建補助計畫，未考量縣市間差異性，亦即未訂定縣市間不同補助金額，形成只要縣市政府提報計畫即予補助，對於其他配套措施，諸如停車需求評估、收費管理辦法或地方配合款項等，則未予納入全盤性考量，造成經費補助執行後，與預估情形產生嚴重落差現象，因此，建議上層決策機關除審慎編列預算列外，更應考量各縣市間停車需求的差異所在，據以訂定不同額度的補助標準，以期能節約公帑，避免資源浪費。

三、建立考核機制

中央政府所訂定之政策如何能貫徹到地方，落實到端末，端賴嚴密的追蹤考核機制及實施獎懲制度，因此，建議上層決策機關，對於停車場興建補助個案，應建立一套具體可行的考核獎懲機制，嚴密控管每一個執行環節，以達成預期成果。

貳、對停車場主管機關的建議

本研究對主管機關建言部分，宜採短期、中期、長期分期實施策略，短期目標：建議「停車場持續公營，並改善內部設施」；中期目標：建議規劃「路外收費與路邊收費同步實施」及「辦理活動」；長期目標：建議規劃「市中心商場」，分別說明如下。

一、短期目標：建議停車場持續公營，並改善內部設施

停車場之設置係爲解決都市停車空間不足問題，而在「公園用地」設置地下停車場，更是其他縣市政府解決當前停車問題的重要政策，目前台北市政府

積極規劃設置公園地下停車場 31 處，即是一例；另台南市所屬公私有路外停車場 92 處，亦能適時發揮功能，在有效紓解都市停車空間不足問題上，亦是成功的案例。然而，在外縣市因停車需求量大，且不斷增設路外停車場情形，及路外停車場經營成功的個案，在台東卻無法實現，這似乎也映照出許多潛在的積弊沈疴待解，縣府主管機關應深切思考此一問題，因此，台東新生公園停車場在「民營契機」不足，以及本研究 13 位受訪者一致認同「公營」前提下，在短期目標上，建議縣府主管機關採取下列措施：

（一）持續「公營方式」管理

縣府主管機關一方面續採公營方式管理，另一方面應建立「自我反省機制」，亦即進行自我決策追蹤回饋與檢討，對於現行不符需求的決策加以檢討，積極研擬改善措施，去除積弊。

（二）改善內部設施

依據本研究現地勘察及實施訪談結果發現，台東新生公園停車場部分設施不良、不便民或故障待修，因此，改善停車場內外設施已是當務之急的工作了。

（三）改善經營管理模式

爲讓路外停車場比路邊停車場更具吸引力，一方面應增購設備，以提升停車場服務品質，另一方面應採取優惠措施，讓民眾在舒適性、安全性、便利性及優惠考量前提下，選擇使用路外停車場，因此「成立停車場作業基金」及「變更部分停車位用途」二項，不失爲短期內可行之辦法。

二、中期目標：建議規劃「路外收費與路邊收費同步實施」及「辦理活動」

（一）路外收費與路邊收費同步實施

台東市區停車需求在於路邊 628 個停車位，而路邊停車位開放民眾免費使用的結果，致使台東新生公園停車場需求不大的情形更為明顯，更是停車場營運不善的主要原因，因此，建議主管機關應重新規劃路邊停車位，並採行路外收費與路邊收費「同步實施」措施，讓民眾只有停車付費的唯一選擇，同時建議主管機關擴大劃設禁停區域，並主動協調警察機關在禁停區內強力取締違規，以創造停車場使用需求。

（二）辦理活動

規劃觀光市集、商店街，形成市中心商場具有吸引人潮車潮功能，而利用停車場地面廣場及舊火車站空間，定期舉辦公益、展覽或藝文活動，積極活化舊站功能，對外再連結市中心商業活動，也是創造需求的一種具體作法。

三、長期目標：建議規劃「市中心商場」

規劃觀光市集及增加公共設施，具有吸引人潮車潮功能，欣見台東縣政府於民國九十五年三月三日整建正氣路水果街風貌，積極朝向觀光夜市方向規劃，未來建議主管機關除重建台東市區正氣路水果街外，應持續規劃南京路咖啡廣場、光明路小吃街、停車場地面廣場商店街等措施，串連市中心主要街道，形成市中心商場，帶動台東新生公園停車場新生機。

參、對警察機關的建議

本研究對警察機關建言部分，謹提出「嚴格取締違規」、「清除道路障礙」、「交通法令宣導」等三項，分別說明如下。

一、嚴格取締違規

台東市區路邊停車位係採開放免費停車方式，而免費使用的結果，致使停車位置換率偏低，而更有甚者，甘冒著被警察告發取締之風險，也要貪圖方便，

任意違規停車，造成市中心區交通紊亂，更讓新生公園停車場乏人問津，因此，建議警察機關應全力取締路邊違規停車，另對路口 10 公尺內禁停區域，更應嚴格執法或實施拖吊，以重建台東市區停車秩序，建立警察執法威信。

二、清除道路障礙

台東市區路邊停車位屢遭商家違法佔用或民眾長期停放，是屢見不鮮的事，嚴重剝奪一般使用者之權益，因此，建議警察機關對於新增或已列管之「路霸」行爲或路邊廢棄車輛，應強力掃蕩，澈底清除道路障礙，歸還道路使用權於公眾。

三、交通法令宣導

爲創造停車場使用需求，建議警察機關一方面採取「強烈的」交通執法手段外，另一方面則辦理「柔性的」交通法令宣導作爲，呼籲民眾建立「全民交通安全」的觀念，如此一來，車有序，人平安，讓台東市交通秩序與其他縣市比美，更爲未來都市發展及與國際接軌奠基。

肆、對市民的建議

本研究對市民建言部分，謹提出「公民與道德」、「付費的觀念」等二項，分別說明如下。

一、公民與道德

世風日下，人心不古，是爲當今社會最佳寫照，過去「農業社會」居民生活純樸，日出而做，日落而息，公民道德銘記我心，但在時序變遷之下，現處「工業社會」環境，處處講求功利，昔日守法守紀觀念逐漸淡薄，道德觀念更是爲私利之所「驅」，因此，呼籲所有縣民，應謹守公民本分，發揚傳統道德精神，

遵重所有用路人之權益，切勿淪爲只有公民而沒有道德之譏。

二、付費的觀念

在公民與道德觀念重建後，對於「使用者付費」觀念的養成也很重要，新生公園路外停車場即爲政府出資所建，而路邊停車場亦爲政府所開闢供公眾通行之用，無償使用，只有讓投機取巧的心理藉機發酵，更讓政府財政負擔吃緊，而建立「付費」的觀念，更是泱泱大國民的最佳風範。

NTTU Library

參考文獻

一、中文部分：

方霖（2000）。**台北市公有路外停車場系統績效評估之研究。**國立交通大學運輸工程與管理研究所碩士論文，未出版，新竹。

台東縣政府（1995）：**台東火車站前廣場地下停車場工程委託細部規劃設計報告書**。台東縣政府。

台北市停車管理處（2004）：**停車場法相關法規彙編**。台北市政府。

交通部（1986）：**停車場規劃手冊**。交通部。

交通部（1993a）：**都市停車問題與對策**。交通部。

交通部（1993b）：**改善停車場問題方案**。交通部。

交通部（1995）：**運輸政策白皮書**。交通部。

交通部（1998）：**停車場相關法規彙編**。交通部。

余序江、許志義、陳澤義合著（2001）。**科技管理導論**。台北市：五南。

李美華、孔祥明、李明寰、林嘉娟、王婷玉、李承宇合譯上下冊（2004）。Earl Babbie 著。**社會科學研究方法**。台北市：時英。

林幸蓉（1997）。**停車塔進理規模之研究**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

林佳慧（2005）。公部門政策行銷策略之研究。**T & D 飛訊，39 期，pp1-pp20。**

邱莉莉（2003）。**停車場整體服務品質之研究—以台南市公十一停車場爲例**。私立長榮大學經營管理研究所碩士論文，未出版，台南。

邱慧燕（1990）。**台北市路外停車場闢建優先順序之研究**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

吳定（2004a）。**公共政策**。台北市：五南。

吳定（2004b）。**公共政策辭典**。台北市：五南。

侯來換（2004）。**公有路外停車場經營與公營之效益評估—以台北縣樹林保安立體停車場爲例**。私立中華大學經營管理研究所碩士論文，未出版，新竹。

孫本初（2001）。**公共政策**。台北市：勝智。

孫本初（2005）。**公共管理**。台北市：勝智。

ＭＢＡ 核心課程編譯組 編譯（2004a）。**哈佛談管理策略**。台北市：讀品文化事業有限公司。

ＭＢＡ 核心課程編譯組 編譯（2004b）。**哈佛談經營管理**。台北市：讀品文化事業有限公司。

馬詮譯（1995）。希諾 波米耶等著。**成功的市中心設計**。台北市：創興。

夏鑄九（1990）。都市過程、都市政策和參性的都市設計制度。**建築學報，01 期，創刊號**。

張存薇（2006，3 月 4 日）。正氣路水果街改造，目標觀光夜市。**自由時報**，7 版。

陳元彬（1997）。**公有路外停車場興建優先順位決策式之研究**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

陳向明（2004）。**社會科學質的研究**。台北市：五南。

陳兆夫（2002）。**獎勵民間投資開發都市路外停車場獎勵誘因之檢討—以台北市爲例**。國立成功大學運輸研究所碩士論文，未出版，台南。

陳學台（2000）。**建築物附設停車空間開放公共使用策略之研究**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

陳文雄（1996）。舉發及拖吊違規停車之法律問題。**警學叢刊，27 卷 2 期，頁 252- 278**。

陳高村、龍天立（1995）。期望效用理論在交通執法之運用。**警學叢刊，26卷2期，頁112-119**。

黃秀緩譯（2005）。金偉燦、莫伯尼等著。**藍海策略**。台北市：天下。

黃振國（2006，4月11日）。新生停車場，降價找車主。**中國時報**，C2版。

董敏珍（2005）。**台北市基層警察人員壓力之研究—眷屬的觀點**。私立銘傳大學公共事務學系碩士論文，未出版，台北。

曾尹嬿（2001）。**台北市路邊停車場收費方式之研究**。國立台灣大學土木工程研究所碩士論文，未出版，台北。

劉士銘（2000）。**公共停車場建設補助計畫執行成效分析**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

廖育儀（2001）。**公園設置地下停車場後其環境品質之調查研究—以台北市爲例**。私立中國文化大學建築及都市計畫研究所碩士論文，未出版，台北。

廖晉廷（2001）。**動態停車場區位選擇之研究**。私立朝陽科技大學建築及都市設計研究所碩士論文，未出版，台中。

蕭振嘉（2003）。**台北市公有路外停車場委託民間經營管理改善之研究**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

蕭昌邦（1994）。**都市路邊停車收費管理巡場作業模式之研究**。國立交通大學運輸研究所碩士論文，未出版，新竹。

羅澤民（2006，4月5日）。新生停車場推優惠專案。**更生日報**，2版。

蘇昭雄（2002）。**多種土地使用型態下停車場需求與供給之研究**。私立逢甲大學交通工程與管理研究所碩士論文，未出版，台中。

蘇擎維（1979）。**都市停車供需平衡關係之研究**。國立交通大學運輸工程研究所碩士論文，未出版，新竹。

二、外文部分：

Kraus, R., & Allen, L.（1987）. *Research and evaluation in recreation ,park , leisure studies*（pp1-pp50） .

Susan, O.（1995）. From predict and provide to predict snd prevent pricing and planning，*Transportion policy . Vol.2, no.1,* pp43-pp49 .

NTTU Library