

前瞻基礎建設—城鄉建設
改善停車問題計畫

核定本

交通部

中華民國 106 年 6 月 30 日

目 錄

第一章 計畫緣起	3
第一節 依據.....	3
第二節 未來環境預測	4
第三節 問題評析.....	4
第四節 社會參與及政策溝通情形.....	5
第二章 計畫目標	6
第一節 目標說明.....	6
第二節 達成目標之限制	6
第三節 績效指標、衡量標準及目標值	7
第三章 現行相關政策及方案之檢討.....	8
第一節 公路公共運輸多元推升計畫（106-109年）	8
第二節 跨域亮點及特色增值計畫中程計畫（104-107年）	8
第三節 補助省市興建示範停車場計畫（80-89年）	8
第四章 執行策略及方法	9
第一節 主要工作項目	9
第二節 分期（年）執行策略.....	9
第三節 執行步驟（方法）與分工.....	10
第五章 期程與資源需求	17
第一節 計畫期程.....	17
第二節 所需資源說明	17
第三節 經費來源及計算基準.....	17
第四節 經費需求（含分年經費）及與中程歲出概算額度配合情形	18
第六章 預期效果及影響	19
第一節 預期效果.....	19
第二節 預期影響.....	19
第七章 財務計畫	20
第一節 經濟效益.....	20
第二節 評估方法.....	20
第三節 效益說明.....	22
第八章 附則	23

第一節	替選方案之分析及評估	23
第二節	風險評估	23
第三節	相關機關配合事項	24
附 件	26

第一章 計畫緣起

第一節 依據

行政院於 106 年 2 月 2 日第 3534 次會議通過「國家發展計畫—106 至 109 年四年計畫暨 106 年計畫」，致力建構永續發展的新經濟模式，未來 4 年，國家建設的推展，將依循「創新、就業、分配」之核心理念，建構永續發展的新經濟模式，致力達成「新經濟模式的開創」、「社會安全網的完善」、「社會公平正義的維護」、「區域和平的推進」、「全球公民社會的模範」等國家發展願景，並揭櫫「產業升級與創新經濟」、「政府效能與財政健全」、「安心生活與公義社會」、「教育文化與多元族群」、「區域均衡與永續環境」及「國家安全與國際兩岸」等 6 大施政主軸。其中「區域均衡與永續環境」施政主軸，已由行政院於立法院第 9 屆第 3 會期施政報告中揭示「擴大公共建設，發展城鄉共榮」，規劃從 106 年起，在維持財政穩健的原則下，全面檢討及加速基礎建設投資，除了再提升國營事業投資幅度之外，另籌編跨年度的特別預算，推動以軌道、水環境、綠能、數位及地方城鄉發展亮點建設等為主軸的「前瞻基礎建設」。

行政院於 106 年 2 月 18 日聽取國家發展委員會報告「城鄉建設—地方前瞻基礎建設事宜」會議提示，請交通部研議提出公共運輸服務計畫，納入停車問題改善評估，若停車場管理具示範效果，可容許地方政府依其發展特色及需求提出專案亮點計畫納入，以協助地方政府改善地區發展需求；另於 106 年 3 月 21 日「研商城鄉建設—改善停車問題」會議結論，基於停車場建設為具自償性之公共建設，為擴大政府投資乘數效果，帶動民間投資量能，應鼓勵民間投資參與，惟也不排除由地方政府自行興建。交通部依據行政院上述政策方向，提出「改善停車問題計畫」。

第二節 未來環境預測

發展我國公共運輸係為交通部重要政策目標之一，自 99 年起推動公共運輸計畫，公共運輸載客量已由 98 年 24.23 億人次成長至 105 年 29.7 億人次，成長 22.58%，為了鼓勵及增加大眾運輸使用，透過創造較佳的停車轉乘設施，並搭配接駁運具與市中心連接，避免過多車輛進入市中心、人車商業密集區域造成交通壅塞，另由於許多遊憩據點並未設置大眾停車場或停車場地不足，以致沿路邊停車，因此經常發生遊憩區車輛回堵至聯外道路之現象，未來各遊憩據點可增設停車設施，以促使駕駛人不在路邊違規停車，提高遊憩品質，達到安全之目標。因此，交通部研訂「改善停車問題計畫」，期藉由優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次量大之地區等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並透過智慧化停車管理服務、綠能及性別友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質，以改善停車空間不足問題，滿足停車轉乘及觀光等停車需求。

第三節 問題評析

一、 公共運輸場站停車轉乘停車位不足

主要城市的市郊因人口激增卻又分散，因此無法僅透過步行、自行車或公共運輸等方式直接到達公共運輸路網或轉運站，仍有透過自行開車前往之需求，此現象在人口密度低的地區更是明顯。為鼓勵民眾使用公共運輸並真正發揮其改善功效，可沿著或接近公共運輸路線提供適合地點，讓駕駛人可停妥車輛，並搭乘公共運輸前往目的地。因此停車轉乘設施可扮演私人運具及公共運輸之介面，並在引導這些市區或大都市之郊區居民由私人運具改用公共運輸系統，擔任關鍵的角色。

二、 觀光遊憩旅次量大地區停車位不足

觀光產業係無煙囪之工業，搭配公共運輸轉乘與接駁之停車位不足，無法為觀光遊憩區域內帶來大量旅遊人潮，造成觀光景點之競爭力不足，經濟發展將有所影響。

三、 人車密集商業活絡區域停車位不足

人車密集商業活絡區域停車需求高，停車位供需失衡，為提高停車轉換率及整頓停車秩序，得視當地公共運輸發展及停車供需情形適度增設公共停車位。

第四節 社會參與及政策溝通情形

行政院於 106 年 3 月 23 日宣布將「改善停車問題」列入「前瞻基礎建設計畫」之「城鄉建設」項目之一，立法院部分委員表達選區停車位不足現象，惟亦提醒不得再有停車場完工後閒置情事；交通部亦於 106 年 3 月 30 日邀集地方政府，針對補助措施及審查原則草案進一步徵詢意見，納入本計畫內容。

第二章 計畫目標

第一節 目標說明

本計畫優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區、人車密集商業活絡區域等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並納入智慧化停車管理、智慧化停車導引資訊系統建置、智慧化停車收費系統、綠能及性別友善設計原則，以改善停車空間不足問題，提供公共運輸場站停車轉乘及觀光遊憩地區等停車供給。

本建設計畫之政策目標如下：

- 一、 改善地方停車問題，帶動地方公共運輸發展，紓緩觀光遊憩旅次吸引量大地區之停車需求。
- 二、 透過智慧化停車管理服務、綠能及性別友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質。
- 三、 帶動地方公共建設，擴大國內需求，促進國家建設發展。

第二節 達成目標之限制

一、 採競爭型申請方式

由於地方需求眾多，而政府預算有限，本計畫採取競爭性申請方式，由地方政府先行辦理該縣市停車場整理規劃，就優先程度較高案件進行可行性評估，並排列優先順序提出申請，經交通部公路總局邀請專家學者參與評比。

二、 整合工作人力不足推動所需

由於本計畫重點在於跨域、跨部門建設計畫之整合協調工作，其推動範疇及內容未來將涉及交通及內政等部會、直轄市、縣（市）政府及鄉（鎮、市）公所，協調聯繫工作及屬性複雜，業務量龐大，恐超過現有人力所能負荷，需配置合理人力才足以負荷。

三、 避免產生閒置停車場

鑒於 80 年代停車場補助措施政策，於執行過程發生部分停車場規劃設計不當、管理不善等問題造成閒置，考量民間業者於投資興建經營前均審慎評估停車供需、財務可行性等分析，本計畫優先採取由民間投資

興建經營方式辦理，或由地方政府自行興建，並於本計畫之補助及審查原則訂定相關精進措施。

第三節 績效指標、衡量標準及目標值

本計畫預定先行補助各地方政府辦理該縣市停車場整體規劃及可行性評估，並以競爭型方式申請補助興建停車位，其績效指標、衡量標準及目標值詳如表 2-3-1，分年產出型指標之評估項目，詳如表 2-3-2。

表 2-3-1 績效指標評量表

績效指標		評估方式	衡量指標	至 110 年目標值
1	停車場整體規劃及可行性評估	統計數據	補助辦理之案件數	22 件
2	停車格位數	統計數據	補助興建之停車場格位數	4 萬個

表 2-3-2 分年產出型指標

指標項目		評估方式	106 年	107 年	108 年	109 年	110 年
1	補助停車場整體規劃及可行性評估案數	統計數據	22	0	0	0	0
2	補助興建之停車位數	統計數據	0	8,000	8,000	24,000	0

第三章 現行相關政策及方案之檢討

交通部歷來協助地方辦理公共運輸、觀光旅遊及停車場之相關政策與計畫檢討如下：

第一節 公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）

目前各公共運輸場站不論是客運轉運站、捷運站、火車站、機場，以及渡船頭等均各自為政，缺乏溝通協調之管道，同時多數公共運輸場站均以提供私人運輸停車空間如停車格、停車位為首要轉乘接駁考量，本計畫鼓勵各執行單位透過溝通協調方式，完善各大運輸場站周邊接駁環境，除應減少民眾轉乘公路公共運輸之步行距離外，更應考量運輸場站周邊整體之遮雨設施，完善空間無縫提升跨運具轉乘品質，俾利進一步增加公共運輸載客人數。

第二節 跨域亮點及特色加值計畫中程計畫（104-107 年）

透過與地方特色之結合，提供遊客更豐富之旅遊體驗，藉由硬體設施友善規劃及創意行銷妥善規劃，提高遊客滿意度。

第三節 補助省市興建示範停車場計畫（80-89 年）

停車場法於 80 年公布時，停車供需落差太大，停車位極為短缺，主要城市停車空間普遍不足，且多為路邊停車，惟道路應以提供人車通行為主，交通部為協助地方改善停車供給不足問題，逐步將路邊停車空間回歸人車通行，報奉行政院同意推動「補助省市興建示範停車場計畫」，歷年共補助地方設置 8 萬 9 千個公有路外公共停車位；惟部分停車場因區位、規劃、管理等問題產生閒置，經監察院調查及糾正，行政院公共工程委員會「行政院活化閒置公共設施督導會議」及交通部「活化閒置公共設施推動會報」亦定期檢討，朝原功能強化、變更新用途或拆除等方式處理。

第四章 執行策略及方法

本計畫分為「整體規劃及可行性評估」與「工程建設」兩階段補助辦理，其中「整體規劃及可行性評估」由地方政府辦理；「工程建設」採競爭型申請方式，優先採取由民間投資興建經營方式辦理，或由地方政府自行興建。（補助及審查原則詳如附件）

第一節 主要工作項目

一、 整體規劃及可行性評估：

- (一) 地方政府停車場整體規劃。
- (二) 優先程度較高案件辦理可行性評估。

二、 工程興建階段：

加強工程進度管制，積極協助排除施工延宕或障礙因素，交通部公路總局將於補助要點明定工程建設案件之補助申請、審查及管考作業規定。

第二節 分期（年）執行策略

本計畫分年執行工作重點如表 4-2-1。

表 4-2-1 本計畫補助類型與工作項目表

年度	工作重點
106-107	停車場整體規劃及可行性評估
107-110	停車場工程建設
110	計畫結案撰寫成效報告

第三節 執行步驟（方法）與分工

一、整體規劃及可行性評估所需經費，由交通部公路總局全額補助；受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：

- (一)辦理該縣市停車場整體規劃。
- (二)就優先程度較高案件進行可行性評估（包括停車場規劃初步評估分析、規劃範圍、社經發展現況分析、道路交通現況分析、停車供需現況分析、停車供需預測分析、停車設施分析、停車容量及型式分析、工程經費概算分析、停車費率結構及財務計畫分析、成本效益及可行性分析、公共運輸場站停車轉乘初步規劃、風險評估、管理組織體系及辦法、地方政府應承諾辦理事項等）、交通影響評估，納入委託民間業者經營管理等整體生命週期維運方案，研提營運管理計畫或委外招商經營文件。
- (三)納入智慧化停車管理、智慧化停車導引資訊系統建置、智慧化停車收費系統等。
- (四)納入綠能友善設計原則，應預留供（儲）電設施之容量、管線及設施空間，並設置一定比例（或數量）之電動車專用停車位（其設置比例應隨政策予以提高）。
- (五)納入性別友善設計原則，應注意女性、高齡、兒童及行動不便者等族群之需求，必要時徵詢在地婦女團體、身心障礙者權益團體等代表之意見。
- (六)納入停車轉乘優惠措施，以鼓勵轉乘公共運輸。
- (七)停車場之補助應確實評估停車供需。對於興建 200 個停車位以上之停車場，應先行檢討確認該停車場周邊 500 公尺範圍內，享有停車空間容積獎勵之大樓已開放其停車空間供公眾停車使用，及對於路邊違規停車已進行執法取締，且停車供給尚不敷需求者；補助後該停車場周邊 500 公尺範圍內，除非仍有停車位不足情事，否則不再給予停車空間容積獎勵。

二、工程建設階段所需經費，除交通部公路總局補助款外，由民間投資或地方政府自籌經費；受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：

- (一)優先採取由民間投資興建經營方式辦理，或由地方政府自行興建。
倘依促進民間參與公共建設法（下稱促參法）辦理者，應注意下列規定：
1. 主辦機關依促參法辦理民間參與公共建設前，應先進行可行性評估及辦理公聽會，並依可行性評估結果辦理先期規劃（促參法第六條之一、施行細則第二十六、二十七、五十二條）。
 2. 民間機構依第八條第一項第三款方式（民間新建-政府有償取得所有權-民間營運，有償 BTO）參與者，主辦機關應於實施前將建設及財務計畫，報請行政院核定或由各該地方政府自行核定，並循預算程序編列賒借及建設計畫相關預算（促參法第十條、施行細則第二十八條）。
 3. 主辦機關就公共建設民間投資非自償部分按營運績效給予補貼者，應於可行性評估報告及先期計畫書中，進行民間參與公共建設計畫自償能力及民間參與效益評估，據以擬定補貼之方式、上限及調整機制，載明於公告，並於投資契約載明。涉及中央政府預算者，實施前應將建設計畫與相關補貼，報請行政院核定；其未涉及中央政府預算者，得依權責由主辦機關自行核定（促參法第二十九條、施行細則第三十一、四十三、四十四條）。
- (二)最高補助比率如下：〔依據行政院主計總處函頒之「各直轄市及縣（市）政府財力分級表」辦理，僅針對非自償部分予以補助；另用地取得、拆遷補償、維護費用、自償性經費（停車場自償率之計算以「固定資產耐用年數表」所訂耐用年數為基準計算之）、建築物依法應附設之停車空間、依法令多目標使用之非停車場部分等經費需求，均不在本計畫補助範圍內。〕
1. 民間投資興建經營案件：
 - (1) 財力分級第 1 級：40%。
 - (2) 財力分級第 2 級：73%。
 - (3) 財力分級第 3 級：82%。
 - (4) 財力分級第 4 級：84%。
 - (5) 財力分級第 5 級：88%。

2. 地方政府自行興建案件：

- (1) 財力分級第 1 級：35%。
- (2) 財力分級第 2 級：68%。
- (3) 財力分級第 3 級：77%。
- (4) 財力分級第 4 級：79%。
- (5) 財力分級第 5 級：83%。

(三)採競爭型申請模式，由各地方政府排列優先順序向交通部公路總局提出申請，由公路總局邀集運輸研究所、觀光局、路政司、參事室、交通事業管理小組等相關單位及專家學者組成審議協調小組進行審查。審查評比原則包括下列項目：

1. 是否符合優先補助條件之一。
2. 需中央補助工程經費之比率。
3. 周邊 500 公尺範圍內是否有其他路外公共停車場；如有，其停車率。
4. 具體結合城鎮之心工程、文化生活圈建設、校園社區化等其他城鄉建設計畫者，得優先予以支持，惟仍須評估確認該區停車需求，避免產生閒置停車場。

(四)有下列情形之一者，不予補助工程建設經費：

1. 非屬依法得設置停車場之用地，或興建為臨時停車場。
2. 土地非屬自有地，亦未完成撥（借、租）用程序。
3. 未備具民間業者出具投資興建經營（或地方政府出具興建經費財源）之證明文件。

(五)用地取得、拆遷補償、維護費用、自償性經費（停車場自償率之計算以「固定資產耐用年數表」所訂耐用年數為基準計算之）、建築物依法應附設之停車空間、依法令多目標使用之非停車場部分等經費需求，均不在本計畫補助範圍內。

(六)工程建設案之發包及施工，由受補助機關負責執行，並由該管地方政府負責審核，交通部公路總局負責考核。

(七)地方政府審查施工預算書圖之項目，除依相關規定外，應再包含下列項目〔鄉（鎮、市）公所施工預算書圖之項目，應經縣政府審查〕：

1. 停車場工程預算總經費：以未超過原經費額度為限。
2. 停車場車位數：以不低於原提報之車位數為限。
3. 停車場平面配置圖：應包含車位配置、車道出入口、行車動線、收費站配置及鄰近道路停車場指引標誌配置等。
4. 交通影響評估：依建築物交通影響評估準則及相關規定辦理。
5. 施工期間交通維持計畫。

(八)立體式停車場之出入口停車空間高度應大於二點一公尺。

(九)補助案件於完工驗收前涉及計畫名稱、地點、型式、車位數、執行年度及經費等變更或無法執行時，應敘明理由並檢附相關資料，函送該管地方政府審查並加註意見後核轉交通部公路總局備查。如變更後超出原經費額度者，超出部分由受補助之地方政府自行籌措財源辦理。

三、營運管理階段，受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：

- (一)管理機關應依「使用者付費」原則收費營運。
- (二)考量停車場區位條件、基地面積、停車位數量及營運管理等合理投資經濟規模，對於未達一定車位數（如 200 個停車位）之停車場，其周轉率應達一定標準。
- (三)停車場 200 公尺範圍內之道路，主管機關應依停車場法第 18 條規定劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限，且停車費率應高於路外停車場。
- (四)對於現有路外公共停車場機車使用率有提升空間者，應考量因應停車供需檢討調整機車停車費率。
- (五)管理機關回饋村（里）民月租性質之停車位數量，應視停車場規模設定上限。
- (六)地方政府應建立督導機制，依個案情節輔導管理機關加強營運管理及維護措施，以提升設施使用效能；交通部交通事業管理小組於每年度定期或不定期實地訪查督導，其訪查結果將作為後續年度補助參考。
- (七)營運期間如發生閒置或低度使用，依行政院公共工程委員會訂定之

活化閒置公共設施年度績效與補助型計畫補助款處理原則辦理。

四、經交通部公路總局同意補助案件，凡未能於該會計年度內辦理招標及簽約作業，該補助案逕予撤銷補助。

五、地方政府應承諾辦理事項：(於審查決議時附註本承諾事項未於工程招標前完成者，得不予補助，並納入後續計畫管考及滾動檢討機制處理)

(一)未達容納相當小型車 200 輛以上之公有路外公共停車場，應檢討其周轉率及收費管理構想。

(二)停車場周邊道路應實施路邊停車收費(或禁停管制)措施，營運期間加強違規取締拖吊範圍，並訂定相關配套辦法。

(三)同意於停車場 200 公尺範圍內之道路劃定禁止停車區或計時收費。

(四)該縣市交通部歷年補助興建之停車場計畫案件皆已結案(訴訟中或刻正依攤還計畫分期繳還結餘款者不在此限)。

(五)如有監察院糾正案件，應優先說明檢討原因及改善情形。

六、權責分工：

(一)補助計畫之擬訂、修正：路政司。

(二)補助審查要點之訂定及修正、補助案之受理申請：公路總局。

(三)審查：由公路總局邀集運輸研究所、觀光局、路政司、參事室、交通事業管理小組等相關單位及專家學者組成審議協調小組進行審查。

(四)補助案之核定、預算編列及執行、補助經費核撥銷、工程督導、計畫管考及結案：公路總局。

(五)施工查核：重大工程督導會報。

(六)完工後之營運管理督導及抽查：交通事業管理小組。

(七)各縣市補助案之執行、督導：各直轄市、縣(市)政府。

七、計畫控管與輔導考核

- (一)年度預定辦理之各分項計畫經通知相關地方政府後，應即依規定填報列管進度表，並按月追蹤辦理，辦理方式如下：受補助地方政府應依行政院頒布「行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點」規定，提報年度作業計畫相關資料，函送交通部公路總局審核，作為執行及管制之依據。
- (二)各分項計畫每月進度之提報，由受補助地方政府於次月五日前核轉交通部公路總局彙辦；並於每月依規定於行政院公共工程委員會及行政院政府計畫管理資訊網相關網頁填報執行資料。另本計畫工程標案執行情形部分，各執行機關（含地方政府及所屬單位）應按時於行政院公共工程委員會「公共工程標案管理系統」網站上網填報資料，各地方政府及交通部公路總局應對該填報資料詳實查填，以利管控。
- (三)分項計畫年度預算如因故刪減，受補助地方政府應配合提供修正資料報送交通部公路總局，經交通部公路總局審核彙整並俟經費調整達一定額度後，依相關規定陳報修正年度作業計畫。
- (四)為落實滾動檢討、建立退場機制，交通部公路總局原則於每年 4 月及 10 月召開執行檢討會議，邀請地方政府列席報告執行進度。會議討論項目應包含分項計畫經費支用及進度執行情形（相關里程碑之檢視）等。分項計畫進度落後時，地方政府應儘速解決。分項計畫預算執行落後達 15% 以上時，地方政府應提出改善方案。分項計畫進度落後經檢討無法達成預定目標者，得視情節依補助執行要點之規定檢討辦理。執行檢討會議結論於必要時應提報審議協調小組討論。檢討會議於必要時得隨時召開。
- (五)於年度結束後，依據行政院頒布「行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點」內之評核作業方式辦理獎懲，並函知地方政府參辦。
- (六)分項計畫執行過程中，如發生工程進度嚴重落後、民眾陳情頻繁及低價決標等情形，必要時得派員實地查訪。
- (七)地方政府應成立「工程施工查核小組」定期或不定期查核各工程施工品質、是否落實三級品管制度、施工進度及經費支用情形等，交通部公路總局得依據公共工程品質查核等相關作業規定，對於受補

助計畫進行抽查，如有缺失，應於規定時間內完成改善，並將抽查結果及缺失改善結果，列入下一年度補助審議之參據。

第五章 期程與資源需求

第一節 計畫期程

本計畫係配合行政院十大工程推動政策，計畫期程為106年9月至110年8月。

第二節 所需資源說明

本計畫分為「整體規劃及可行性評估」與「工程建設」兩階段補助辦理，其中「整體規劃及可行性評估」由中央全額補助辦理；「工程建設」除中央依補助比率補助部分經費外，優先採取由民間投資興建經營方式辦理，如有必要亦得由地方政府自行興建。

第三節 經費來源及計算基準

一、經費來源

本計畫所需經費由中央特別預算項下編列前瞻基礎建設—城鄉計畫「改善停車問題計畫」之分項計畫，依其年度辦理需求，於核定經費範圍內逐年編列經費補助辦理。

二、經費計算基準

(一) 民間投資經費

為擴大政府投資乘數效果，帶動民間投資量能，以儘量鼓勵民間投資參與為主。

(二) 地方自籌款

本計畫亦不排除由地方政府自行興建，其地方自籌款由各縣（市）政府據以編列。

第四節 經費需求（含分年經費）及與中程歲出概算額度配合情形

本計畫期程自 106 年 9 月至 110 年 8 月，中央補助經費共計 200 億元，經費需求如表 5-3-1。

表 5-3-1 經費需求表（單位：億元）

計畫名稱	主管機關	執行機關	辦理期程	中央所需編列經費需求（億元）						
				第一期 (106.9~107.12)		第二期 (108)	第三期 (109.1~110.8)		合計	備註
改善 停車 問題 計畫	交通部	各直轄 市、縣 (市) 政府	106 年 9 月至 110 年 8 月	106 年	107 年	108 年	109 年	110 年		
				1	8	25	166	0		
				9		25	166			

第六章 預期效果及影響

第一節 預期效果

一、 帶動地方公共運輸發展，紓緩觀光遊憩旅次量大之停車需求

(一)停車轉乘可避免過多車輛進入市中心造成交通壅塞，最主要的特性係「擁有良好大眾運輸系統」，本計畫藉由優先補助公共運輸場站停車轉乘之停車場，以利民眾停車轉乘。

(二)透過觀光遊憩停留點之總體規劃，建構友善停車空間，可提升各地區整體環境品質，促進民眾旅遊觀光的意願，振興地方觀光產業。

二、 經濟效益

(一)停車友善空間的建置，可提升各地區整體環境品質，促進民眾旅遊觀光的意願，振興地方觀光產業。

(二)本計畫藉由特別預算的執行，強化國家基本的停車場建設，可帶動相關產業的連動，提升國家內部經濟需求。

第二節 預期影響

一、 改善地方停車問題，帶動地方公共運輸發展，紓緩觀光遊憩旅次吸引量大地區之停車需求。

二、 透過智慧化停車管理服務、綠能及性別友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質。

三、 帶動地方公共建設，擴大國內需求，促進國家建設發展。

第七章 財務計畫

第一節 經濟效益

本計畫由中央政府補助 200 億元（由特別預算籌措）。

表 7-1-1 經費來源一覽表

單位：億元（小數下 2 位）

計畫項目	計畫期程	計畫總經費(中央款)	經費來源	年 期						106(新增)-110年合計
				106年(原編)	106年(新增)	107年度	108年度	109年度	110年度	
改善停車問題計畫	106-110	200	中央公務預算(特別預算)	0	1	8	25	166	0	200
			中央基金預算							
			地方預算							
			泛公股							
合 計			中央公務預算(特別預算)	0	1	8	25	166	0	200
			中央基金預算							
			地方預算							
			泛公股							

本計畫之經濟效益評估將分為可量化與不易量化等項目進行分析，可量化之部分，將以淨現值、益本比、內部投資報酬率等指標進行評估；不易量化之部分，將以條列方式加以說明，以供相關決策參考。

第二節 評估方法

建設計畫經濟效益評估方法，通常使用淨現值法、益本比法、內部報酬率法等三種，茲簡述如下：

一、淨現值法(The Net Present Value Method, NPV)

淨現值法是評估公共投資最簡便、使用最廣的一種方法，因其考慮

貨幣之時間價值，以及整體投資計畫全部年限內的效益和成本。以淨現值法分析投資效益時，當計畫年期內累計效益現值與成本現值的差(即「淨現值」)大於0時，顯示該計畫具經濟可行性。有關其計算式如下：

$$NPV = \sum_{j=1}^N \frac{B_j - C_j}{(1+r)^{j-1}}$$

式中；

NPV ：淨現值 B_j ：第 j 年之效益 C_j ：第 j 年投入成本
 r ：折現率 N ：計畫或方案評估年期

二、 益本比法(Benefit-Cost Ratio Method, B/C)

益本比法為以投資效益當量值(B)與成本當量值(C)之比值來評估投資計畫或方案可行與否。若 B/C 值大於等於 1，則該計畫或方案具經濟可行性，值得投資；若 B/C 值小於 1，則該計畫或方案不具經濟可行性，不值得投資。有關其計算式如下：

$$B/C = \frac{\sum_{j=1}^N B_j / (1+r)^{j-1}}{\sum_{j=1}^N C_j / (1+r)^{j-1}}$$

式中；

B_j ：第 j 年所發生之效益現金流量

C_j ：第 j 年所發生之成本現金流量

三、 內部報酬率法(Internal Rate of Return, IRR)

內部報酬率法即是求出一利率水準，使投資之所有收益的現值等於所有支出之現值，此利率即是投資的內部報酬率。若內部報酬率大於最低可接受報酬率，則可接受該計畫或方案，否則應予審慎考慮。其計算式如下：

$$NPV = \sum_{j=1}^N \frac{B_j - C_j}{(1+r^*)^{j-1}} = 0$$

式中；

B_j ：第 j 年所發生之效益現金流量

C_j ：第 j 年所發生之成本現金流量

N ：計畫或方案評估年期

r^* ：內部報酬率

第三節 效益說明

本計畫係優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，以改善停車空間不足問題，提供公共運輸場站停車轉乘及觀光遊憩地區等停車供給，完成後預估將有下列各項效益：

一、 可量化效益：

- (一)旅行時間節省效益：旅行時間節省效益之推估，主要係以時間價值計算方式予以貨幣化。
- (二)行車成本節省效益：主要係以車輛使用者之道路行駛距離縮短所節省的行車成本，包括油料、維修及折舊等費用支出。
- (三)空氣污染節省效益：主要係車輛行駛於道路上，有害氣體排放量減少而產生之效益，其推估係以單位延車公里排放量的計算方式予以貨幣化。
- (四)CO₂ 排放節省效益：主要係車輛行駛於道路上，因 CO₂ 排放量減少而產生之效益，其推估係以單位延車公里排放量的計算方式予以貨幣化。

二、 不易量化效益：

- (一)改善地方停車問題，帶動地方公共運輸發展，紓緩觀光遊憩旅次吸引量大地區之停車需求。
- (二)透過智慧化停車管理、綠能及性別友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質。
- (三)帶動地方公共建設，擴大國內需求，促進國家建設發展。

第八章 附則

第一節 替選方案之分析及評估

本計畫係為配合行政院前瞻基礎建設—城鄉建設之政策研議之補助型計畫，針對公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，納入智慧化停車管理、智慧化停車導引資訊系統建置、智慧化停車收費系統、綠能及性別友善設計原則，以改善停車空間不足問題，提供公共運輸場站停車轉乘及觀光遊憩地區等停車供給，期許經由本項建設計畫，擴大國內需求推動擴大公共建設投資，達成振興經濟之政策目標，故無替選方案。

第二節 風險評估

- 一、 規劃及可行性評估階段：地方政府應考量停車需求迫切程度及工程可行性，排列辦理工程建設之優先順序。
- 二、 有下列情形之一者，不予補助工程建設經費：
 - (一)非屬依法得設置停車場之用地，或興建為臨時停車場。
 - (二)土地非屬自有地，亦未完成撥（借、租）用程序。
 - (三)未備具民間業者出具投資興建經營（或地方政府出具興建經費財源）之證明文件。
- 三、 營運管理階段，受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：
 - (一)管理機關應依「使用者付費」原則收費營運。
 - (二)考量停車場區位條件、基地面積、停車位數量及營運管理等合理投資經濟規模，對於未達一定車位數（如 200 個停車位）之停車場，其周轉率應達一定標準。
 - (三)停車場 200 公尺範圍內之道路，主管機關應依停車場法第 18 條規定劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限，且停車費率應高於路外停車場。
 - (四)對於現有路外公共停車場機車使用率有提升空間者，應考量因應停

車供需檢討調整機車停車費率。

(五)管理機關回饋村(里)民月租性質之停車位數量，應視停車場規模設定上限。

(六)地方政府應建立督導機制，依個案情節輔導管理機關加強營運管理及維護措施，以提升設施使用效能；交通部交通事業管理小組於每年度定期或不定期實地訪查督導，其訪查結果將作為後續年度補助參考。

(七)營運期間如發生閒置或低度使用，依行政院公共工程委員會訂定之活化閒置公共設施年度績效與補助型計畫補助款處理原則辦理。

四、 地方政府應承諾辦理事項：(於審查決議時附註本承諾事項未於工程招標前完成者，得不予補助，並納入後續計畫管考及滾動檢討機制處理)

(一)未達容納相當小型車 200 輛以上之公有路外公共停車場，應檢討其周轉率及收費管理構想。

(二)停車場周邊道路應實施路邊停車收費(或禁停管制)措施，營運期間加強違規取締拖吊範圍，並訂定相關配套辦法。

(三)同意於停車場 200 公尺範圍內之道路劃定禁止停車區或計時收費。

(四)該縣市交通部歷年補助興建之停車場計畫案件皆已結案(訴訟中或刻正依攤還計畫分期繳還結餘款者不在此限)。

(五)如有監察院糾正案件，應優先說明檢討原因及改善情形。

第三節 相關機關配合事項

一、 中央機關

由交通部及所屬公路總局、運輸研究所等，負責提案審議、跨部會協調聯繫、計畫進度控管及督導考核等事宜。

二、 直轄市、縣(市)政府

由地方政府依地區實際停車供需現況與未來之預測、土地使用情形及配合相關法令之修訂，考量用地取得及經費、人力等執行因素，審慎排列辦理工程建設案件之優先順序，並督導受補助機關執行及完

工後之營運管理。

附 件

改善停車問題計畫補助及審查原則

- 一、 本計畫優先補助停車需求迫切之區位，符合下列條件之一，具示範效果之路外公共收費停車場：
 - (一)提供公共運輸場站停車轉乘。
 - (二)位於觀光遊憩旅次吸引量大地區（應搭配公共運輸轉乘與接駁）。
 - (三)位於人車密集商業活絡區域。

- 二、 整體規劃及可行性評估所需經費，由交通部公路總局全額補助；受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：
 - (一)辦理該縣市停車場整體規劃。
 - (二)就優先程度較高案件進行可行性評估（包括停車場規劃初步評估分析、規劃範圍、社經發展現況分析、道路交通現況分析、停車供需現況分析、停車供需預測分析、停車設施分析、停車容量及型式分析、工程經費概算分析、停車費率結構及財務計畫分析、成本效益及可行性分析、公共運輸場站停車轉乘初步規劃、風險評估、管理組織體系及辦法、地方政府應承諾辦理事項等）、交通影響評估，納入委託民間業者經營管理等整體生命週期維運方案，研提營運管理計畫或委外招商經營文件。
 - (三)納入智慧化停車管理、智慧化停車導引資訊系統建置、智慧化停車收費系統等。
 - (四)納入綠能友善設計原則，應預留供（儲）電設施之容量、管線及設施空間，並設置一定比例（或數量）之電動車專用停車位（其設置比例應隨政策予以提高）。
 - (五)納入性別友善設計原則，應注意女性、高齡、兒童及行動不便者等族群之需求，必要時徵詢在地婦女團體、身心障礙者權益團體等代表之意見。
 - (六)納入停車轉乘優惠措施，以鼓勵轉乘公共運輸。
 - (七)停車場之補助應確實評估停車供需。對於興建 200 個停車位以上之停車場，應先行檢討確認該停車場周邊 500 公尺範圍內，享有停車空間容積獎

勵之大樓已開放其停車空間供公眾停車使用，及對於路邊違規停車已進行執法取締，且停車供給尚不敷需求者；補助後該停車場周邊 500 公尺範圍內，除非仍有停車位不足情事，否則不再給予停車空間容積獎勵。

三、 工程建設階段所需經費，除交通部補助款外，由民間投資或地方政府自籌經費；受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：

(一) 優先採取由民間投資興建經營方式辦理，或由地方政府自行興建。倘依促進民間參與公共建設法（下稱促參法）辦理者，應注意下列規定：

- 1、 主辦機關依促參法辦理民間參與公共建設前，應先進行可行性評估及辦理公聽會，並依可行性評估結果辦理先期規劃（促參法第六條之一、施行細則第二十六、二十七、五十二條）。
- 2、 民間機構依第八條第一項第三款方式（民間新建-政府有償取得所有權-民間營運，有償 BTO）參與者，主辦機關應於實施前將建設及財務計畫，報請行政院核定或由各該地方政府自行核定，並循預算程序編列賒借及建設計畫相關預算（促參法第十條、施行細則第二十八條）。
- 3、 主辦機關就公共建設民間投資非自償部分按營運績效給予補貼者，應於可行性評估報告及先期計畫書中，進行民間參與公共建設計畫自償能力及民間參與效益評估，據以擬定補貼之方式、上限及調整機制，載明於公告，並於投資契約載明。涉及中央政府預算者，實施前應將建設計畫與相關補貼，報請行政院核定；其未涉及中央政府預算者，得依權責由主辦機關自行核定（促參法第二十九條、施行細則第三十一、四十三、四十四條）。

(二) 最高補助比率如下：「依據行政院主計總處函頒之「各直轄市及縣（市）政府財力分級表」辦理，僅針對非自償部分予以補助；另用地取得、拆遷補償、維護費用、自償性經費（停車場自償率之計算以「固定資產耐用年數表」所訂耐用年數為基準計算之）、建築物依法應附設之停車空間、依法令多目標使用之非停車場部分等經費需求，均不在本計畫補助範圍內。」

1、 民間投資興建經營案件：

- (1) 財力分級第 1 級：40%。
- (2) 財力分級第 2 級：73%。

(3) 財力分級第 3 級：82%。

(4) 財力分級第 4 級：84%。

(5) 財力分級第 5 級：88%。

2、 地方政府自行興建案件：

(1) 財力分級第 1 級：35%。

(2) 財力分級第 2 級：68%。

(3) 財力分級第 3 級：77%。

(4) 財力分級第 4 級：79%。

(5) 財力分級第 5 級：83%。

(三)採競爭型申請模式，由各地方政府排列優先順序向交通部公路總局提出申請，由公路總局邀集運輸研究所、觀光局、路政司、參事室、交通事業管理小組等相關單位及專家學者組成審議協調小組進行審查。審查評比原則包括下列項目：

1、 是否符合優先補助條件之一。

2、 需中央補助工程經費之比率。

3、 周邊 500 公尺範圍內是否有其他路外公共停車場；如有，其停車率。

4、 具體結合城鎮之心工程、文化生活圈建設、校園社區化等其他城鄉建設計畫者，得優先予以支持，惟仍須評估確認該區停車需求，避免產生閒置停車場。

(四)有下列情形之一者，不予補助工程建設經費：

1、 非屬依法得設置停車場之用地，或興建為臨時停車場。

2、 土地非屬自有地，亦未完成撥（借、租）用程序。

3、 未備具民間業者出具投資興建經營（或地方政府出具興建經費財源）之證明文件。

(五)用地取得、拆遷補償、維護費用、自償性經費（停車場自償率之計算以「固定資產耐用年數表」所訂耐用年數為基準計算之）、建築物依法應附設之停車空間、依法令多目標使用之非停車場部分等經費需求，均不在本計畫補助範圍內。

(六)工程建設案之發包及施工，由受補助機關負責執行，並由該管地方政府負責審核，交通部公路總局負責考核。

(七)地方政府審查施工預算書圖之項目，除依相關規定外，應再包含下列項目〔鄉（鎮、市）公所施工預算書圖之項目，應經縣政府審查〕：

- 1、停車場工程預算總經費：以未超過原經費額度為限。
- 2、停車場車位數：以不低於原提報之車位數為限。
- 3、停車場平面配置圖：應包含車位配置、車道出入口、行車動線、收費站配置及鄰近道路停車場指引標誌配置等。
- 4、交通影響評估：依建築物交通影響評估準則及相關規定辦理。
- 5、施工期間交通維持計畫。

(八)立體式停車場之出入口停車空間高度應大於二點一公尺。

(九)補助案件於完工驗收前涉及計畫名稱、地點、型式、車位數、執行年度及經費等變更或無法執行時，應敘明理由並檢附相關資料，函送該管地方政府審查並加註意見後核轉交通部公路總局備查。如變更後超出原經費額度者，超出部分由受補助之地方政府自行籌措財源辦理。

四、營運管理階段，受補助機關及地方政府應配合辦理事項如下：

- (一)管理機關應依「使用者付費」原則收費營運。
- (二)考量停車場區位條件、基地面積、停車位數量及營運管理等合理投資經濟規模，對於未達一定車位數（如 200 個停車位）之停車場，其周轉率應達一定標準。
- (三)停車場 200 公尺範圍內之道路，主管機關應依停車場法第 18 條規定劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限，且停車費率應高於路外停車場。
- (四)對於現有路外公共停車場機車使用率有提升空間者，應考量因應停車供需檢討調整機車停車費率。
- (五)管理機關回饋村（里）民月租性質之停車位數量，應視停車場規模設定上限。
- (六)地方政府應建立督導機制，依個案情節輔導管理機關加強營運管理及維護措施，以提升設施使用效能；交通部交通事業管理小組於每年度定期或不定期實地訪查督導，其訪查結果將作為後續年度補助參考。
- (七)營運期間如發生閒置或低度使用，依行政院公共工程委員會訂定之活化閒

置公共設施年度績效與補助型計畫補助款處理原則辦理。

五、 地方政府應承諾辦理事項：(於審查決議時附註本承諾事項未於工程招標前完成者，得不予補助，並納入後續計畫管考及滾動檢討機制處理)

(一)未達容納相當小型車 200 輛以上之公有路外公共停車場，應檢討其周轉率及收費管理構想。

(二)停車場周邊道路應實施路邊停車收費（或禁停管制）措施，營運期間加強違規取締拖吊範圍，並訂定相關配套辦法。

(三)同意於停車場 200 公尺範圍內之道路劃定禁止停車區或計時收費。

(四)該縣市交通部歷年補助興建之停車場計畫案件皆已結案（訴訟中或刻正依攤還計畫分期繳還結餘款者不在此限）。

(五)如有監察院糾正案件，應優先說明檢討原因及改善情形。

六、 經交通部公路總局同意補助案件，凡未能於該會計年度內辦理招標及簽約作業，該補助案逕予撤銷補助。