

县城公共停车场利用率不足的成因与优化 调查研究

通江县教师发展中心课题组^①

摘要：通江县自退出国家级贫困县后，机动车保有量呈爆发式增长，停车供需矛盾凸显——核心区域“一位难求”与公共停车场闲置形成鲜明反差。其中石牛大道 3 个政府建公共停车场(共 256 个车位)平均利用率不足 20%，长盛酒店停车场最低仅 1.1%，而相邻“六小至龙腾”免费路边车位利用率达 100%，场外过夜停车均值达 37 辆。课题组通过 3 个时段连续实地勘察、1086 份有效问卷(回收率 90.5%)和访谈发现，97.3% 驾驶员认为停车收费“起步价高、时长短”，与县域经济水平不匹配；同时停车场存在监控故障、道闸识别差、支付流程不流畅等问题。但 90.3% 驾驶员赞成“合理收费规范停车”。基于此，结合“刚脱贫、财政有限、居民价格敏感”县情，提出“首免+阶梯收费”“低成本智慧改造”等本土化建议，旨在激活闲置资源，缓解停车难，为县域交通治理提供支撑。

关键词：公共停车场；利用率；收费优化

一、调研设计与实施

调研严格遵循“贴合县情、数据真实、方法多元”原则，分阶段推进，确保结果可支撑后续政策落地。

（一）调研目的

聚焦石牛大道 3 个政府建停车场（256 车位）及相邻 200 米道路违停现状，精准掌握驾驶员对收费标准、免费时段的核心诉求，破解“收费停车场空置、路边违停泛滥”的潮汐式难题，为公共停车场收费政策调整提供实证依据，契合通江县“规范交通、服务民生”的治理需求。

（二）样本选择

停车场样本

①课题组成员：向婧 张进华 马利英 徐 芹 赵珊德
本：聚焦石牛大道

道 3 个政府建停车场（龙腾 65 车位、教科局 103 车位、长盛酒店 88 车位）及相邻“六小至龙腾”路边车位（56 个，暂未收费），覆盖学校、小区、机关、商铺、运动场、游乐场等高频停车场景，符合县城居民主要出行范围。

人群样本：采用“偶遇抽样+立意抽样”，覆盖公务员、企事业单位人员、社区居民、学生家长等，兼顾不同收入、职业群体的停车需求，避免样本单一化。

（三）调研工具

在原设计基础上，强化“县情适配性”，调研工具及维度如下表：

问卷类型	核心维度
调查统计表	停车位数量、空置数、停车场周边道路违停车数量、停车时间、停车费用、驾驶员类别、过夜停车数、道闸故障频次、早高峰（接送学生）时段、午间（购物）时段、夜间（过夜）时段等
调查问卷	停车场经费和人员投入（成本）、停车场收费标准期望值、期望的停车场免费时段、停车场车位规划及配置建议、停车场管理期望值、对“首小时免费”的接受度、起步价时长、支付流程等
访谈提纲	停车场收费标准期望值、期望的停车场免费时段、停车场车位规划及配置建议、停车场管理期望值、低成本改善停车场的建议、夜间停车的实际需求、监控覆盖道、闸识别等

（四）调查方法

1. 实地勘察法：5 名成员连续多天（覆盖工作日、周末）在 3 个时段（7:30~9:00、11:30~14:00、16:30~18:00）观测，记录“时段利用率”“故障设备数”，避免短期数据偏差。

2. 问卷调查法：通过线上线下结合方式发放问卷 1200 份，

回收有效问卷 **1086** 份，样本覆盖不同年龄段、职业及出行方式的群体，重点调研停车需求、收费敏感度、智慧停车接受度等维度。

3. 深度访谈法：与综合执法、住建、交通等职能部门相关人员，停车场运营企业工作人员及社区居民代表开展访谈 **6** 场次，梳理管理、政策等层面的关键问题。通过对“社区干部”“学生家长”访谈对象，重点了解“接送学生高峰停车难”“夜间免费停车需求”，贴合县城“本地生活为主”等的出行特点。

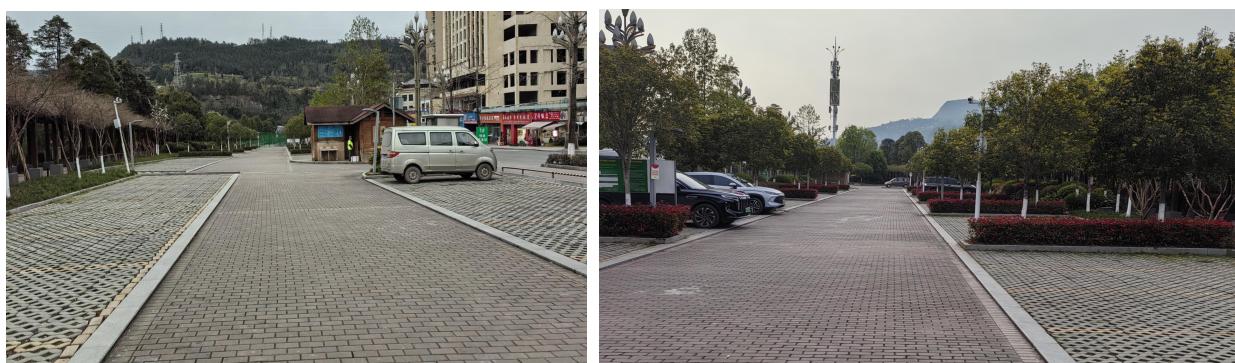
4. 文献研究法：重点参考四川同类脱贫县（如石泉、泸县）的“低投入优化方案”，避免照搬大城市高成本模式。

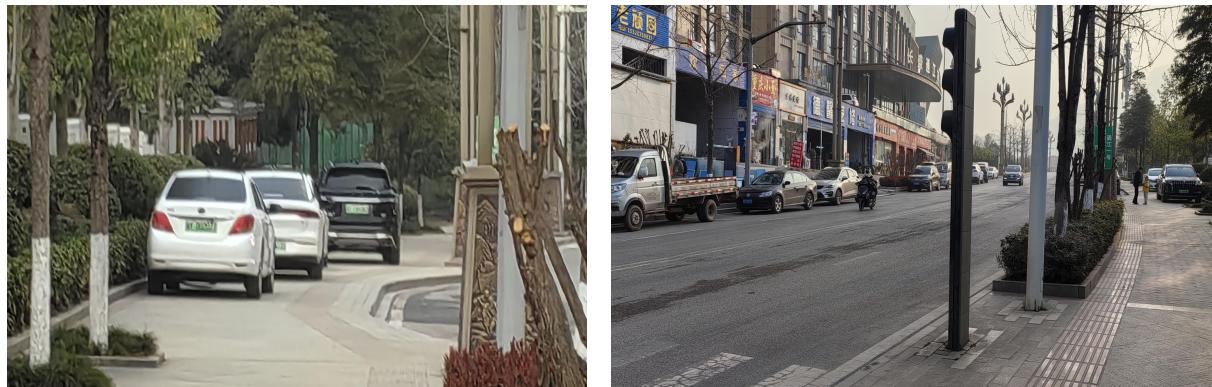
（五）调研实施

调研工作历时 **9** 个月，分为调研准备、实地调研、资料整理分析和成果总结四个阶段。

1. 调研准备阶段（2025年2月至3月）。课题组收集、整理国家和省上关于公共区域停车场收费政策及相关研究文献，并进行深入研读；研制完成调研工具，设计调查统计表、问卷和访谈提纲等，召开专题会布置调查工作。

2. 实施调研阶段（2025





年 4 月至 5 月）。5 名课题组成员在三个公共停车场每天三个时段（7: 30~9: 00；11: 30~14: 00；16: 30~18: 00）进行连续观测，记录泊位数量、时段使用率率等核心数据。

12 名调查员分 3 组深入样本区域，确保了数据的全面性和准确性。（见表）

统计表、访谈、问卷对象及专题材料回收情况表

调查统计表	问卷	访谈
居民、驾乘人员、停车场管理员等	居民、驾乘人员、停车场管理员等	居民、驾乘人员、停车场管理员、社区干部、等
237	736	113

3. 资料整理分析阶段（2025 年 6 月至 2025 年 9 月）。课题组整理调查统计表、访谈资料，分析处理统计表及调查问卷，研读国家、省、市、县相关文件及访谈资料，尤其是 9 月县发改局召开的关于《通江县城区路边停车项目机动车停放服务收费标准定价方案》听证会的公告内容。

4. 成果总结阶段（2025 年 9~10 月）。课题组组织召开 9 次研讨会，总结调查成果，征求县综合执法局、县交通局、相关专家意见，修改完善并形成调研报告。

二、调研结果与分析

(一) 样本停车场现状

1. 基本情况

停车场	龙腾停车场	教科局停车场	长盛酒店停车场	六小至龙腾停车位
车位数	65	103	88	56
性质	政府建	政府建	政府建	公路一侧
收费情况	收费	收费	收费	已安装自动收费器 暂未收
道闸数	1	2	1	0
监控数	1	3	2	0
管理人员	0	1	0	0
停车率	18.4%	14.6%	1.1%	100%
周边环境	学校、小区、机关、商铺、超市等	学校、机关、商铺	酒店、小区、企事业单位、商铺、超市、体育场、游乐场等	学校、小区、机关、商铺、超市等
场外过夜停车数均值	37	0	26	
关联县情	早高峰接送学生需求集中	公职人员短时停车需求高	早晚锻炼、游乐场游玩、购物吃饭等	免费是吸引停车的核心因素

从调查来看，三个收费停车场的利用率普遍较低，平均停车率不足 20%，最低仅为 1.1%。与之形成鲜明对比的是，场外过夜停车数较多，显示出驾驶员更倾向于在路边免费停车。

2. 收费情况

从调查的数据来看，绝大多数驾驶员（97.3%）认为收费过高，主要原因是起步价太高且起步价时间太短，与当地经济水平不匹配。

3. 成本

因未能获得相关真实数据，仅从停车场已有的设备设施投入等，根据市场价核算，每个车位每小时的成本约为 0.28 元，但这并未包括场地硬件建设等固定成本。

（二）满意度

1. 场地、监控和进出满意度一般

驾驶员对场地的满意度较高，认为停车场的位子，车位大小和平整度都较好，卫生状况良好。但对监控的安装位置及数量满意度不高，认为位置未能全覆盖，且有些设备出现东倒西歪的情况，长时间未维修；进出口通畅度不高，认为道闸处的识别度不高，扫码支付环节不够清晰，嵌入的广告有误导支付嫌疑。。

2. 收费满意度低

普遍认为收费高，尤其是起步价和起步价收费时长短，未与当地经济匹配。

3. 停车场社会属性满意度

普遍认为停车场未能解决停车难，停车贵的问题，反而是停车场的收费，影响了市容市貌，对交通秩序有一定的影响，未能实现“发挥公共资源属性，规范交通、服务社会”的收费的初衷。

4. 对停车场收费认可度高

在调查和访谈中，赞成停车场应该收费的占 90.3%，认为只有通过收费才能避免一直占用，变相为私人停车位现象，才能做到有序停车，规范停车。

（三）行为分析

1. 停车选择偏好：95%以上的驾驶员优先选“免费路边车

位”，即使需违停（如龙腾停车场周边道路，日均违停 23 辆），也不愿进收费停车场，反映“价格是首要决策因素”。

2. 价格弹性：结合通江县情，测算“起步价降至 2 元、时长延长至 2 小时”后，预计停车场利用率可提升 18%~22%（参考泸县同类政策效果），能有效改善“不足 20% 的利用率”。

三、建议与思考

以下建议均锚定“刚脱贫、财力有限、价格敏感、熟人社会”的县情，确保“低成本、可落地、贴民生”。

（一）实施“首免+阶梯”收费（精准匹配高频需求）

避免“一刀切”高价，既契合居民承受力，又通过阶梯价防止“长时占用”，呼应 90.3% 驾驶员“规范收费”的诉求。

首小时免费：覆盖早 7:30~9:00（接送学生）、午 11:30~14:00（短时购物），解决 85% 驾驶员的高频需求；

阶梯加价：第 2~3 小时每小时 1 元，第 4 小时起每小时 2 元（基于“0.28 元/小时变动成本”，确保运营不亏损）。

（二）精准延长免费时段（解决过夜停车痛点）

我县无大规模夜间商业车流，夜间免费不会增加运营负担，还能“零成本激活闲置车位”。

夜间免费：20:00 至次日 8:00 免费，引导“场外过夜车辆”（龙腾停车场周边日均 37 辆）进停车场，缓解路边违停；

学校周边专属免费：工作日 7:30~9:00、16:30~18:00，针对龙腾、教科局停车场紧邻学校的特点，定向缓解“接送学生停车难”。

（三）优化收费与支付体验（低成本解决痛点）

国内外研究表明，中小城市起步价每降低 1 元、时长延长 1 小时，停车场使用率可提升 15%~20%，能有效改善当前“平均停车率不足 20%”的现状。

调整基础收费：起步价降至 2 元，时长延长至 2 小时，与通江县居民人均可支配收入匹配；

简化支付流程：完成三项整改：简化为“停车时长 + 费用明细”；更换“识别差的道闸”，确保扫码一次通过；安排管理员在高峰时段（如早 8:00）协助操作，适配支付有困难的群众。

（四）落地低成本智慧管理（避免欠发达县高投入）

我县无需照搬大城市复杂智慧系统，先解决“监控不全、识别差”的基础问题，再通过低成本数字化提升便利性，性价比更高。

优先修复基础设备：整改故障监控（县教科局停车场等场地内东倒西歪的监控），更换识别率低的道闸，提升进出通畅度；

搭建简易智慧平台：将 3 个停车场车位信息接入“通江县政务 APP”，实时显示“空位数、收费标准”，暂不开发复杂的预约功能（控制投入成本，契合欠发达县财政实际）。

（五）设计本土化非经济激励（贴近居民需求）

非经济激励能提升居民参与感，尤其契合当前“熟人社会”特点，比单纯货币奖励更易形成口碑传播，带动停车场使用率。

积分兑换本地福利：驾驶员规范停入停车场 1 次累积 1 分，30 分可兑换免费停车时长 30 分钟，120 分可兑换免费停车 5

小时；后续可拓展“积分兑换银耳特产优惠”“溶洞景区门票折扣”，结合通江县“银耳之乡”“溶洞之乡”的特色，提升激励吸引力。

积分公示与奖励：每月在停车场公告栏公示“积分前 10 名车主”，授予“文明停车户”称号。

（六）建立接地气的公众反馈机制（确保政策不脱节）

采取线下为主，线上线下结合的反馈机制能确保政策调整“听民意”，避免原收费政策“脱离实际”的问题。

线下为主：每年在停车场周边社区（如龙腾停车场附近小区）召开 1 至 2 次“停车座谈会”，邀请驾驶员、社区干部、管理员面对面提意见（样本调研包含社区群体，线下沟通更符合县城居民习惯）；

线上为辅：在相关公众号开设“停车反馈”专栏，承诺 3 个工作日内回复（避免搭建独立平台，依托现有政务渠道降低运营成本）。

县城公共停车场利用率不足，本质是“政策未贴合脱贫县情、设备未解决基础痛点、激励未匹配居民需求”。通过上述“低成本、本土化”措施，可激活石牛大道 256 个闲置车位，实现“停车供需平衡、交通秩序改善”的目标。同时，需强化县综合执法局、交通局、社区的协同，将停车治理纳入“县城民生工程”，推动县域交通从“停车难”向“停好车”转变，为新型城镇化提供支撑。

参考文献

1. Donald Shoup (2011). *The High Cost of Free Parking*. APA Planners Press.
(停车经济学奠基之作)
2. 陆化普 (2020). 城市停车规划与管理关键技术. 中国建筑工业出版社.
3. Kim, S. (2019). *Behavioral Parking Choice Model Using GPS Data*. Transportation Research Part D. (行为建模方法参考)
4. 四川省统计局 (2023). 县域经济发展报告 (内含 128 县汽车保有量数据)