

國外大城市停車收費 管理策略的思考與借鑒

中國長江大學公路學院 田雨佳
中國交通部科學研究院 肖殿良

本文係中國大陸長江大學及交通部科學研究所兩位學者就國外大城市停車收費管理策略及作法研提中國城市停車收費政策改進方向與建議，同樣適用於台灣城市停車環境，特轉載供讀者參考—編者

，本文是對日本、新加坡、芬蘭及北美等國家的大城市停車收費管理問題深入研究的結晶，以期對解決我國城市的停車收費管理問題供有益的啓迪。

國外大城市停車收費管理策略

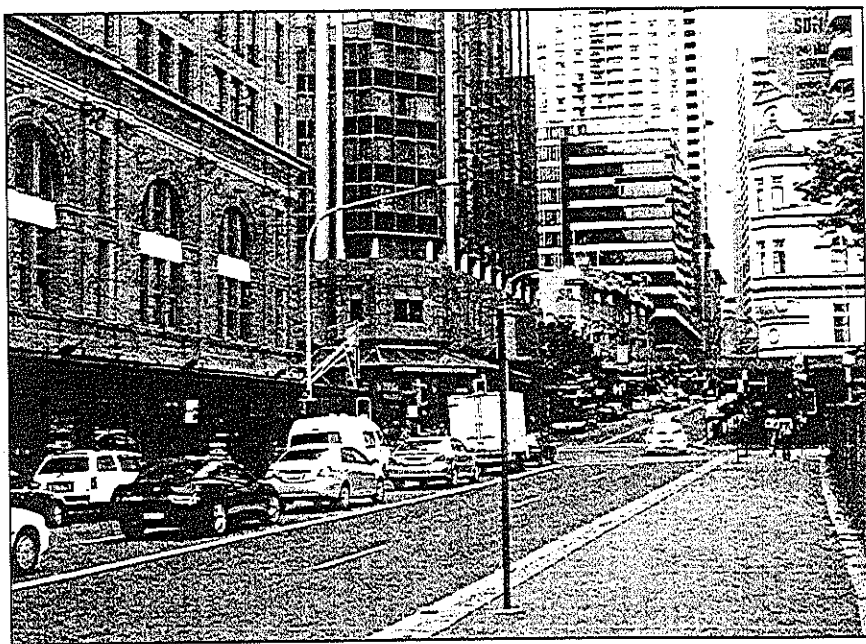
1 東京

東京是世界第二大城市，約有人口2600萬，機動車擁有量達800萬輛，交通異常繁忙。1957年5月16日頒布《停車場法》，作為停車場設置、建設與管理的基本法令依據

停車屬於靜態交通的範疇，與車流等動態交通共同構成了城市交通。靜態交通對於整個城市交通具有很重要的影響，但往往容易被人們忽視。在停車場的各種相關問題中，停車場收費政策的制定將直接影響城市居民的車輛使用成本，收費的高低將會影響到居民是否購車和使用車輛的頻率。在城市中心區，適當的提高停車收費

，也將會減少到達城市中心區的車輛數目，降低交通流量，減輕交通壓力。同時，還能增加城市公共交通的出行比例，從而優化城市交通環境。

各國停車問題由來已久，在城市靜態交通建設與管理方面尤其是停車收費管理策略方面有許多成功的經驗。“他山之石，可以攻玉”



，並隨後實行“擁車者自備車位”政策，以抑制小汽車的增長，同時積極興建停車場，城區的所有停車場都納入停車收費管理，停車收費水平按照停車區域的不同而有所差別，但幾乎沒有合法免費停車的地點。除了殘疾人和新聞採訪等特殊車輛可以在街上短時間停放外，其他車輛都不能在道上亂停。

經營停車場可以說是東京最賺錢的行業之一。在東京的商業街或者人流和車輛較大的地帶，除了法律規定必須附設的停車場外，還有很多對外營業的商業性停車場。這些停車場大部分都採用立體停車位方式，按停車時間長短收費。東京商業區的停車收費標準一般為每小時500日元至700日元（100日元約合7.83元人民幣），甚至高達800日元。此外，日本道路交通管理部門還在道路較寬、車流量較小的路段設立收費停車位。這種路邊停車一般每小時收費300日元，由高科技的電子設施配以嚴格的執法進行管理。

高額的停車收費水平促進了車輛擁有者在日常出行時大都選擇公共交通，同時也刺激了停車設施投資經營者的積極性，使停車設施供應得到了保障，在嚴格的管理措施下，再輔以高度發達的公共交通，東京街頭的交通有序而暢通。

2 新加坡

新加坡總面積為682.7平方公里，人口416.37萬，從60年代就開始控制機動車的增長，對市中心區CBD實施區域通行證(ALS)制度，執行嚴格的停車收費管理。新加坡將停車場的建設、管理和交通需求管理、限制私人小汽車增長結合在一起。其指導思想是：不將過多的市中心昂貴土地用作低利潤（機會成本極高）的停車場。而停車場的提供不能僅滿足停車需求本身，而應視為整體交通管制計劃中的一項措施。

新加坡採用了嚴格的收費管理，根據停車場地的區位不同以及停車時間的長短採用不同的費率或計費方式。政府還規定：不論公營私營停車設施，採用費率均不低於頒布之標準，對不同車位費率不同，按照車位徵收不同等級的營業稅。為緩解城市中心地區的交通和停車壓力，從限制私人使用小汽車出發，政府還施行了區域許可證制度，在該制度實施中還包括大幅度提高區域內停車收費標準，區域外提供收費低的停車設施及改善公交服務等配套措施。

新加坡的停車場平時都是按時收費，單位時間裡不同停車場的收費標準有所差異。即使是同一個停車場，在不同時間段的收費



標準也有一定區別，特別是在高峰時間裡，收費較高，而其它時間的收費則會遞減。而中心1小時的費率較低（0.5新幣/小時），使對市中心購物、商業、金融等經濟活動影響最少；對長時間停車則進行阻礙（第二小時1新幣，第三小時以後2新幣/小時，即連續8小時收費14新幣，約合人民幣77元），效果甚佳。1993年始停車起價改為0.8新幣/小時，目前仍在設法提高費率以緩和停車壓力。周末或節假日的收費很低，且不論停放時間長短，收費一個標準。此外，新加坡收費方式日益現代化，許多停車場目前已經基本上廢棄了人工收費的方式。

在停車管理之外，新加坡還大力發展公共交通，修建了四通八達的交通幹線，建立起了由地鐵、輕軌、公共汽車及出租車組成的蜘蛛狀便利交通網路，且收費合理。此外，還對汽車徵收包括擁有車證在內的高額稅費，同時在進入市區或中央商務區的主要路段上安裝電子公路收費系統（ERP），根據不同的時段收取數額不等的費用，這些都在一定程度上給新加坡城市交通問題的解決做出了貢獻。

3 赫爾辛基

赫爾辛基是芬蘭的首都，位於芬蘭的南部，城市人口有55.55萬，停車位有35.53萬，赫爾辛基市居民私有小汽車擁有率相當高，市區達到了312輛/千人，停車需求相當大，但是停車供需矛盾卻不是很突出，主要原因是赫爾辛基市政府成功運用了科學的停車策略。

(1) 收費區域劃分

赫爾辛基市的停車收費按照中心區、市區、郊區分別分成一、二、三類收費區域。停車場收費因收費區域和收費方式的不同而異，中心區收費高於市區，市區收費高於郊區，在中心區的路內停車時間最長不能超過2小時。如表1所示。



(2) 收費增長趨勢

赫爾辛基市停車收費的增長速度一直高於居民的人均收入和消費增長速度。這主要與政府嚴格限制小汽車出行的政策有關。尤其路內停車收費，其收額遠遠高於路外停車，從而引導小汽車到路外停車場停車。

(3) 停車收費方式

赫爾辛基的停車收費方式主要有五種方式：人工收費、路邊咪表收費（機械咪表和電子咪表）、付費顯示設備收費、車內咪表收費、行動電話收費。

從1955年開始，實行咪表收費與人工收費並存的方式，開始是機械咪表，後來是電子咪表，規模最大時有5000多個，現在大部分咪表被先進的收費方式規換掉了，剩下的不到100個；從1982年開始，應用付費顯示

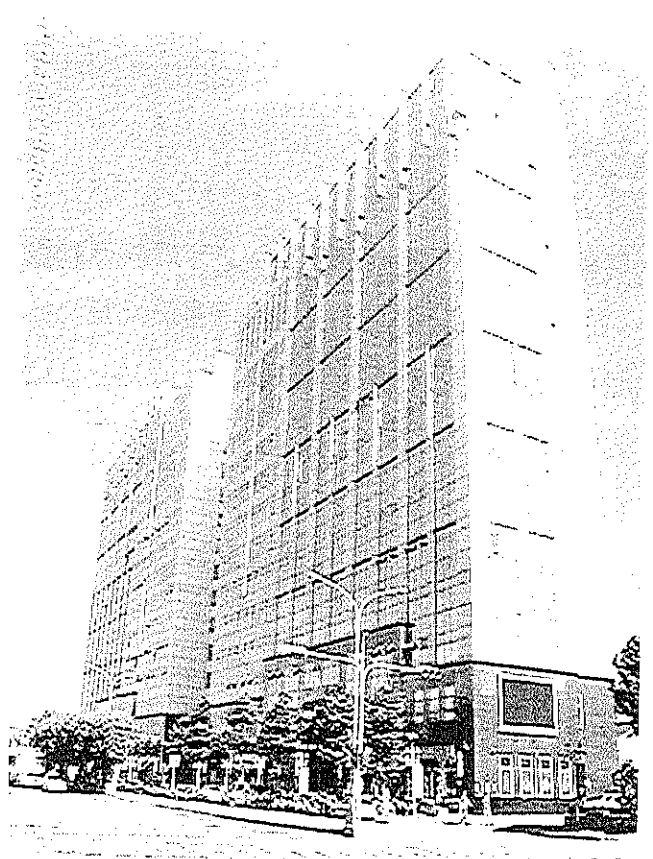
系統；從1994年開始，運用年內咪表系統，同時開始實行的還有停車券；從2000年開始，實行行動電話收費。

(4) 保障措施

高額罰款措施督促市民按章停車，也是赫爾辛基停車策略非常重要的一部分。赫爾辛基對於違規停車的處理也是非常嚴格的。如果違規停車一次，將罰款40芬蘭盾，如果延遲一周沒有交罰款，罰款額將提升到60芬蘭盾/周；將違規車輛拖開的費用為42芬蘭盾，如果將車拖到執法機關的停車場，必須支付84芬蘭盾。

4 北美

在北美10萬人口以下的小城市中，路上停車設施占各類停車設施總和的60%以上。但在50萬人以上的大城市中，這種停車方式不占主要地位。在許多大城市中心區，路上停車受到限制，並逐漸被路外停車所取代。原因是路上停車妨礙交通，而大城市中心區車流量、人流量較大，路上停車會影響車輛的暢行。路外停車可分為露天停車場、地下停車場、地面車庫和停車樓等多種類型，是北美50萬人以上大城市中心區的主要停車方式。據統計，路外停車在北美50萬人以上的大城市中心區占各類停車設施總和的75%以上，在100萬人口以上的特大城市佔85%以上。



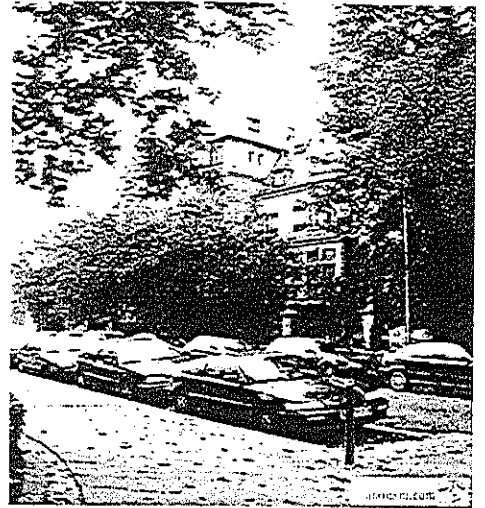
停車費用隨著距城市核心區的距離增大而降低。城市的核心區，因其商業、服務業、金融業、辦公業及政府部門等多種職能的高度集中而成為人們前往中心區的主要目的地，停車需求量最大，因而停車費用也最高。隨著距核心區距離的增大，停車需求量下降，停車費用也下降。

北美城市中心區停車設施的發展大體上可以分為四個階段。第一階段是第二次世界大戰前。這一時期私人小汽車尚未成為北美交通的主要工具，北美各城市中心區停車設施的供求矛盾不很突出，主要停車方式是沿街免費停車。第二階段是第二次世界大戰結束至50年代末。這一時期是戰後北美城市恢

表一

| 區域 | 1類 (芬蘭盾/小時) | 2類 (芬蘭盾/小時) | 3類 (芬蘭盾/小時) |
|--------|----------------|----------------|----------------|
| 普通收費 | 2.4 | 1.2 | 0.6 |
| 車內咪表收費 | 2.16 | 1.0 | 0.54 |

復時期。隨著城市人口的增多和小汽車擁有量的增多，對停車設施的需求量增長很快。這一時期城市中心區停車設施發展的主要形式是地面停車場和沿街投幣式停車車位。第三階段是50年代末至70年代末期。這一時期是北美城市經濟蓬勃發展，人口迅速增長，小汽車擁有量突飛猛進，城市中心區在發展項目大上快上的時間，也是北美城市中心區現代景觀和特域特點形成的主要時間。這一時期北美城市中心區發展的普遍特點是向立體發展的速度快於向水平方向延伸的速度，土地利用的集約程度日益提高，類型日益複雜。第四階段是80年代以來，這一時期是北美城市中心區的穩定發展時期。城市中心區停車設施的發展已從大興土木的建設階段轉入強化管理的完善階段。這一時期城市中心區停車設施的發展重點是通過各項政策、法規及管理辦法的制定與實施來控制城市中心區停車設施的供給量，並使之既滿足停車需求，又與城市總體規劃、交通規劃、土地利用規劃、環境規劃及城市的社會經濟發展目標相一致。



國外大城市停車收費管理策略的特點及實施效果

1 國外大城市停車收費管理策略的特點

總結國外眾多城市的停車收費管理政策，我們可以發現以下幾點特點：

(1) 停車收費政策被廣泛地應用於各國的一體化交通發展政策之中

通過調節停車費用，影響出行廣義費用，從而影響居民的出行方式選擇。提高停車收費可以使一部份車輛擁有者放棄私車出行而轉向公共交通，從而有利公共交通的發展；並有利於激勵停車設施投資的多元化形成；再者，通過提高收費改變車輛擁有的全成本



，也可以在一定程度上對小汽車擁有量的增長起限制作用。停車收費政策這種經濟政策同時也可以避免行政強制手段所存在的公平性低、效率低下等諸多負面作用。

(2) 城市停車費用是反映城市中心區停車設施供求關係的重要指標

城市停車費用是反映城市中心區停車設施供求關係的重要指標，對調節城市中心區停車設施供求關係具有重大作用。國外城市中心區的停車費用具有以下特點：大城市中心區停車費用往往比中、小城市要高；停車費用隨停車時間的長短，總費用上升，但單位時間停車費用下降；停車費用隨著距城市核心區的距離增大而降低；在時間相同、地點相同的情況下，在城市中心區幾種不同的路外停車方式中，以停車樓收費最高，而以露天停車場收費最低。

(3) 停車收費政策要反映政府對動態交通的態度和傾向，並通過價格槓桿進行調節。

停車收費標準不能僅僅以停車場的建設成本來計算，而應該綜合考慮停車對周圍動態交通的影響和成本。根據這個原則，路內停車收費要高於路外停車收費；非居民區停車收費要高於居民區停車收費；採用先進技術的停車收費要低於人工方式的停車收費；中心區停車收費要高於非中心區停車收費。為了與動態交通相協調，停車收費標準必要時可以根據時段進行相應的調節。

2 國外大城市停車收費管理策略的實施效果

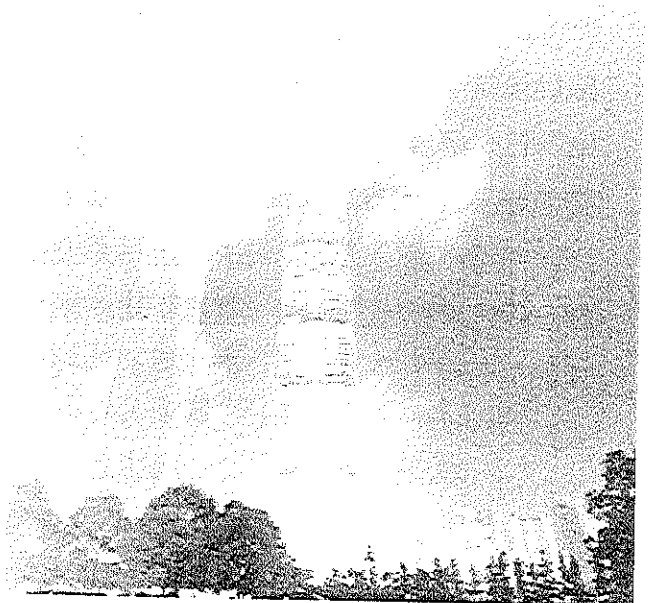
(1) 很好地引導市民放棄私人交通工具，轉乘公共交通

停車收費會在很大程度上影響出行者對

出行外方式的選擇，這一點得到了國外大部份研究的共識。以赫爾辛基市為例，20多年來，由於停車收費措施的成功實施，輔助良好的動態交通體系，赫爾辛基城市中心區邊緣的居民出行主要以公共交通為主，出行結構非常合理。居民小汽車出行總量基本保持穩定，並略有下降。

(2) 提高了停車位周轉率，保證道路交通順暢

通過採取停車計時收費策略，在城市中的不同地區可採用不同的收費標準，提高了停車位的周轉率。通過限制路上停車或路邊停車，路邊停車只限於短時停放和裝卸貨物（尤其是道路寬度狹小的路段），合理的調整了機動車的空間分布，使中心區機動車總量維持在合理水平，保證了道路交通順暢通行。



(3) 停車收費政策與總體政策一致，保障了城市交通的可持續發展

國外的城市停車政策與城市整體交通發展政策相一致，與其他相關的政策、措施協同作用，與道路容量相匹配，與公交服務水平相協調，起到了較好的效果。停車收費政策亦與停車總體政策相匹配，體現在停車政策對擁有車輛、使用車輛的調節上，促進了公共交通的發展，使交通需求時間、空間的合理分布，使收費在不同的區域，針對不同的出行類型，與區域發展、出行類型相吻合，保障了城市交通的可持續發展。

中國城市停車收費政策改進方向

針對目前我國的停車狀況，結合國外發達國家大城市成功的停車收費經驗，建議主要從以下三個方面改進中國城市的停車收費策略。

(1) 提高收費費率，吸納民間資本

從停車產業化的角度，提高停車收費費率，以獲得更多的停車場建設資金，同時吸收民間資本投入停車場建設，這樣才能迅速籌措資金，加大停車場建設力度，改變目前停車場極度缺乏的局面。

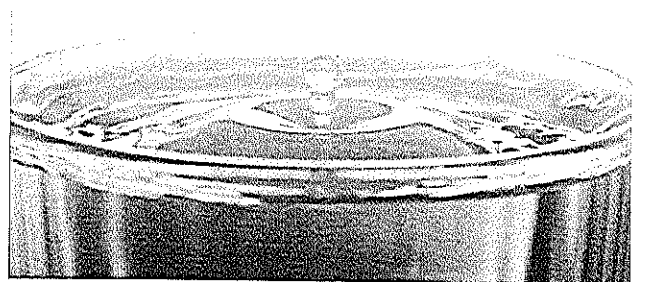
(2) 優化停車收費結構，完善停車收費方式

目前普遍存在的路內停車收費比路外停車收費便宜的現象必須要得以改變，合理的收費結構應該是路內停車收費高於路外停車收費。這也是改善目前城市交通狀況和加大停車場資金籌措的必要前提之一。

(3) 實施停車需求管理

實施停車需求管理，將停車收費作為一種調節手段運用到城市的交通管理和控制中，在城市交通擁擠的區域，根據對交通流量的控制需要來制定停車收費費率，可以使停車需求管理作為交通需求管理的一個切入點，使交通需求管理的思想在中國逐漸與人們所接受。

停車收費是調節停車設施供需關係的經濟手段，也是實施交通需求管理的重要工具。優化收費結構和制定合理價格，有利於調節需求，引導車輛對道路的合理使用，同時為交通建設發展積累資金。其次提高停車收費整體水平，優化停車收費結構，使得不同設施的停車收費趨於合理，拉開不同區域之間的收費級差，採用累進計費方式，提高停車位周轉率，滿足短時間停車。對於提高停車費標準後停車場經營者增加的收入，應將增收部分通過徵收交通建設費的方式用於地鐵或公交補貼。





結論

縱觀國外城市停車收費策略實施的成功經驗，說明停車收費政策是交通需求管理的一個重要手段。從法規建設到思想普及，從設施建設到管理完善，必須得到全社會的高度重視和共同努力。基於此，在中國的交通現狀與城市發展前提下，急需參照發達國家的先進經驗，研究停車收費的影響，以便從城市交通與城市發展的綜合效益出發，確定合理的停車收費政策，這對解決城市“停車難、亂停車”的問題，提高停車設施的投資效益，改善城市交通環境，適應現代化城市交通發展的需求，具有深遠的社會和經濟意義。

轉載自城市停車月刊 Urban Parking

