



高雄市政府交通局創新個案

浮動式自行車共享系統管理策略計畫

2017-TP-03

版本：V1 2017/08/16

為響應全球節能減碳，改善高雄市地區的空氣污染，鼓勵民眾以腳踏車做為短程交通工具，高雄市政府環境保護局於98年建置「接駁型公共腳踏車租賃系統」，並於2009年3月1日正式啟用。為全國第一個「都會網絡型」公共腳踏車租賃系統。近年來隨著科技的進步，網路及行動通訊日益發達，目前已發展出不須於固定站點租賃，而是在自行車體上裝設感應器，透過藍芽、網路等傳輸方式讓民眾可使用手機或自動服務導覽機(Kiosk)等方式租借車輛(如oBike)，此種無須固定站點借還車之使用特性，可提高民眾使用自行車彈性，並有助於民眾使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。

浮動式自行車共享系統具高度彈性，民眾使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成用路人通行權益受損及市容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域(如：商圈、夜市、行政機關等處)，大量自行車停放於機車停車格也造成民眾可使用機車停車格位減少。oBike業者自106年6月20日起三周內於本市100多個地點投放5000輛自行車。從市中心向外擴散投放，大致以學校、公園、捷運站、郵局、圖書館等地點為投放地點，亦造成上述問題。

為改善oBike進入本市營運後造成之交通衝擊，交通局於106年7月7日函請oBike公司暫停繼續投放車輛，待停車問題有所減緩後始得繼續投車。並要求業者提出管理方式如：1.自主巡查管理、主動排除違停車輛。2.於App設置民眾違停舉報機制。3.於App標示合法停車點。4.視各地機車格位使用率調整自行車停放密度。另也將訂定浮動式系統自治條例以規範利用道路等公共空間為待租停車空間之租賃自行車業者投車數量管理，同時增設自行車停放區以鼓勵民眾使用綠色運輸達節能減碳、私有運具減量及都市生活轉型之目的。

本個案係由高雄市政府交通局陳局長勁甫及交通局運輸規劃科李科長國正帶領許源舜、賴祈延共同撰寫而成。所有資料皆來自於公開資訊。個案之目的在作為研討會討論之教材，而非指該企業良窳之論述。

壹、 問題探討(Questions)

一、 高雄市為推動綠色運輸，廣設公共腳踏車以鼓勵民眾使用。

為響應全球節能減碳，改善高雄市地區的空气污染，鼓勵民眾以腳踏車做為短程交通工具，高雄市政府環境保護局於 98 年建置「接駁型公共腳踏車租賃系統」，並於 2009 年 3 月 1 日正式啟用。為全國第一個「都會網絡型」公共腳踏車租賃系統，全系統當時共 50 個租賃站，且是第 1 個大規模建置計畫，24 小時全天候提供民眾服務，其租賃站的位置結合通勤與觀光路線，遍佈高雄捷運沿線，也聯結腳踏車道系統，並規劃都市接駁型及觀光遊憩型兩大主軸，思考建置位置點，因此規劃出六大型態，包括捷運、機關學校、觀光、住宅、商場及醫療院所等，並且站與站相互之間已不超過 1 公里為主，租賃站與目的地步行距離不超過 30-50 公尺為主，方便民眾轉乘，成為都會區交通系統的一環。目前本市公共腳踏車租賃系統(c-bike)使用人次呈成長趨勢(104 年 2,685,139 人次，105 年 3,336,196 人次，106 年截至 4 月份為 1,436,116 人次)，顯見其使用需求日益增加。

二、 浮動式自行車共享系統進駐本市

目前高雄市公共腳踏車租賃系統 C-bike 使用電子票證租借，並需於全市公共腳踏車租賃站借還車。而近年來隨著科技的進步，網路及行動通訊日益發達，目前已發展出不須於固定站點租賃，而是在自行車體上裝設感應器，透過藍芽、網路等傳輸方式讓民眾可使用手機或自動服務導覽機(Kiosk)等方式租借車輛(如 oBike)，此種無須固定站點借還車之使用特性，可提高民眾使用自行車彈性，並有助於民眾使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。oBike 業者自 106 年 6 月 20 日起三周內於本市 100 多個地點投放 5000 輛自行車，從市中心向外擴散投放，大致以學校、公園、捷運站、郵局、圖書館等地點為投放地點。

三、 無定點租賃車輛產生停車問題

由於 oBike 系統具高度彈性，民眾使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成用路人通行權益受損及市容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域(如：商圈、夜市、行政機關等處)，大量自行車停放於機車停車格也造成民眾可使用機車停車格位減少。

貳、 解決策略(Strategies)

為因應浮動式自行車進駐本市後所產生停車相關問題，交通局蒐集相關資料及國內外因應做法，擬定「浮動式自行車共享系統管理策略」，內容分述如下：

一、 國內自行車停放相關規定

依據道路交通安全規則第 131 條規定：「慢車不得任意停放，應在規定地點或劃設之標線以內，順序排列。在未設置自行車停車設施之處所，自行車得比照大型重型機車以外之機車停放。」，故自行車(腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自

行車)可停放機車格內。

另依據「高雄市政府整理機車慢車停放秩序實施要點」規定，高雄市自行車應依下列規定停放：

- (一) 道路沿線未禁止停車者，於不妨害交通之情形下，得橫向或順向於路邊停放整齊；六公尺以下巷道應順向停放，並保留至少三公尺之通道。
- (二) 人行道經本府交通局劃設停車格位者，應停放於停車格內。
- (三) 騎樓地未經本府交通局設置禁停標誌(線)者，於不妨礙行人通行之情形下，得沿騎樓地外緣橫向停放於騎樓地，並以一排為限。

二、國外管理做法

舊金山交通局針對上述類型自行車訂定無樁式共享自行車管理辦法(Stationless Bicycle Share Permit Program)。主要涉及公共資源使用部分的規範內容包括：

- (一) 特許：包括業者租金、規費、特許金等及無許可營業之處罰。
- (二) 執法：視違規停放對停車秩序影響嚴重程度處罰。
- (三) 停放區域：可停放區域需透過公聽會等程序決定。

三、要求業者提出管理方式

- (一) 自主巡查管理、主動排除違停車輛。
- (二) 於 App 設置民眾違停舉報機制。
- (三) 於 App 標示合法停車點。
- (四) 視各地機車格位使用率調整自行車投放密度。

四、訂定浮動式系統自治條例

主要規範對象為利用道路等公共空間為待租停車空間之租賃自行車業者，訂定目標為：

- (一) 為整體管理浮動式共享系統業者，將朝主管機關許可後始得營運方向。
- (二) 本自治條例規範對象為業者而非使用者。
- (三) 本自治條例訂定目的為許可業者營運及業者無營運時已投放車輛處理等相關事宜。

參、執行成效 (Result)

一、投車數量管理

交通局於 106 年 7 月 7 日函請 oBike 公司暫停繼續投放車輛，待停車問題有所減緩後始得繼續投車。

二、增設自行車停放區

依自行車停車需求量大熱點，交通局自 106 年 7 月 10 日起將於熱點周邊規劃增設自行車停放區以減少民眾停放機車困擾。

三、調整車輛密度

請業者降低同一區塊投放車輛密度，將車輛移至投放密度較低處以增加可服務民眾範圍。

肆、 檢討建議(Suggestions)

一、中央法規修訂檢討

因租賃車輛之使用人，必須符合道路交通法規之規定。現行針對租賃自行車使用人並無租賃汽車可轉歸責駕駛人之規定，中央法令檢討修正可將慢車納入轉歸責規定。

二、加強宣導機制

為避免民眾因不清楚浮動式共享系統運具使用及停放規定而生誤解爭議，未來需研議透過市府或從學校的教育宣導以加強對自行車相關知識之了解。

DO NOT COPY