

大新竹公共自行車租賃系統整合規劃座談會

會議紀錄

- 壹、 時間：110 年 8 月 5 日（星期四）下午 13 時 00 分
- 貳、 地點：線上視訊座談會(使用 Microsoft Teams 視訊會議)
- 參、 主席：游處長志祥
- 肆、 出席單位及人員：詳附件名單
- 伍、 中華大學學校財團法人中華大學簡報：略
- 陸、 各單位簡報：詳附件簡報
- 柒、 綜合交流與討論：依發言順序排列

（一） 李克聰副教授

1. 公共自行車主要目標為短程連結公共運輸，促使交通減量，改善交通問題。
2. 回歸需求導向，規劃如建置站點位置之供需分析、接駁優惠，讓公共自行車系統社區化，完善第一哩路及最後一哩路之運輸服務。
3. 針對系統可進行檢討及調整，如接駁與休憩所佔比例之合理性並作調整。
4. 介面問題：牽涉新竹縣市介面，新竹縣公共自行車租賃系統與跨縣市區介面包括苗栗及桃園都會遇到介面轉接等問題。
5. 系統差異：各系統優勢明顯，造成市場不平衡，無法公平競爭，致使建置新系統時不容易協商，產生不平衡問題，目前各縣市皆有前述問題，可參考新北市共享思維推動，作為調整及改善。目前新竹縣設置新系統

壓力甚大，是否選擇升級系統須謹慎思考。

6. 建置成本過高：公共自行車租賃系統主要以短程連結為目標，即不需昂貴之系統。應回歸建置目標，若旅次目的不符合規劃目標，如觀光需求壓縮到原有接駁供給，便會弱化接駁功能，應避免本末倒置。
7. 不同旅次目的，使用差別費率，如使用公共運輸接駁給予優惠，可調整不同費率。
8. 環境條件不足，如自行車道不足、人行道路幅寬度小，若設置公共自行車，將會衍生混合車流安全問題，建議可將前述條件作為站點建置之優先順序，避免衍生更多交通問題。
9. 未來各縣市面臨挑戰，公共自行車系統升級與否，或是使用電輔車作為機車之替代運具，促使機車減量。另外透過交通管理社區化，促使無樁式之簡易停車設施能給社區提供管理及減少設站成本，並呼應共享經濟，促使交通管理社區化，把公共自行車設站社區化，作為未來之挑戰。

（二）王晉元副教授

1. 公共自行車系統建置經費龐大，對於財源有限之縣市政府，應仔細分析，合理財源內收費如何處理，並建議新竹縣市步調一致，以免比較問題產生。另外以系統部分，考量竹北與新竹市為共同生活圈，建置的時候必要與新竹市採取共同步伐。
2. 原有系統如何處理，對於系統不相容，如不同系統之車樁或車輛，是由建置廠商協助還是縣市政府處理。目前主要討論2.0系統，若與未來3.0、4.0系統不相容下如何處理，應加以考量避免日後類似遇到困難。

3. 公共自行車與公車競合關係，如新竹市學生旅次目的地，若公車也可提供相同服務，但因價錢比較後而選擇公共自行車，造成公共運輸運量下降，可參考李克聰老師提及接駁優惠部份，避免造成公共運輸競爭關係。
4. 除安全騎乘環境，亦應推廣自行車乘客安全意識，並推動自行車與人行道的相關知識，避免造成額外交通問題。

（三）張學孔教授

1. 大新竹地區針對不同思維作為幾個社區主要交通工具，也可以提供良好觀光旅遊、公共運輸、台鐵、高鐵、公路客運、市區客運整合。
2. 行政院重視自行車發展，除了公路總局負責 16 億自行車基礎推動在相關的專用道及自行車旅遊的推動外，亦思考如何形成自行車通勤走廊，可透過前述爭取相關資源，並以大新竹地區為考量，由新竹縣市通往竹科可作為自行車通勤走廊，並涉及碳足跡排放之交通運輸政策，亦對產業有相關幫助。
3. 全臺灣每年使用公共自行車約為 2 億人次數，逼近全臺灣每年公路客運 2.5 億人次數，可是目前臺灣公共運輸每一年編列為 40、50 億的公共運輸發展計畫，建議交通部可以思考，並從四個方面推動自行車發展：
 - (1) 高度：臺灣與國際接軌，推動 2050 淨零排放政策，而公共自行車絕對符合淨零排放政策的項目之一。
 - (2) 公共健康角度：公共自行車於台北地區每年創造 6 億元公共健康經濟效益，公共健康效益包括增加壽命等。
 - (3) 法規面與管理面應做檢討，如電動輔助自行車推動，將來會融入公共

自行車內，而非法改裝電動機車，造成之交通安全危害，亦會影響電動輔助自行車推動受阻。

(4) 車聯網資訊化。

4. 公共運輸推動的重點就是規模大小，並將加強規模，除地方政府外，交通部應將資源的挹注這部份。永續財源是十分重要的，除交通部外，如教育部、營建署、環保署、體育署、農委會、經濟部產業角度出發等，皆可以將財源匯集而成推動永續財源，並可透過這次平台向交通部爭取。產業間應共同合作爭取更多資源，如歐洲國家由產業共同形成良性循環，促使效益增加，並可值得作為台灣未來參考。

(四) 賴以軒副教授

1. 針對跨系統跨縣市及管理方式，研究團隊後續將再研議更符合新竹縣之方向。
2. 公共設施不足部份，目前新竹縣受到內政部營建署之人本環境及自行車道興建，未來會針對良好騎乘環境作為優先推動，形成騎乘路廊。
3. 財源部分，透過捐站等機制，減輕政府負擔，促使永續經營。
4. 交通安全及騎乘文化教育等，未來針對電動輔助自行車法規及文化教育之部分補充說明。
5. 系統新舊交換的過程中企業需企業社會責任，思考環保及綠回收可重複利用。
6. 系統整合部分政府推動雲平台，利用數位工具之線上支付，透過使用大眾運輸系統有轉乘優惠以外，如停車場使用優惠及商店折扣優惠。

捌、 結論

1. 各縣市所遇問題大同小異，公共自行車推廣上應複製各縣市經驗，促使公共自行車環境變得更加友善。
2. 各縣市相關單位分享簡報十分精采，請提供給新竹縣及中華大學進行彙整，簡單集結成冊，再函送予各單位作參考。
3. 前述內容建議部分，後續將以新竹縣政府名義向交通部建議，針對公共運輸，公共自行車系統亦屬於公共運輸的重要之一環，目前各縣市皆面臨財源困窘問題，盼請中央正視公共自行車之環境問題。