

研商「台北市捷運站出口 試辦設置公共腳踏車租賃 站可行性」會議紀錄

整理◎編輯部

時間：2007年5月9日（星期三）上午9時30分

地點：台北市政府市政大樓6樓西北區602會議室（略）

主持人：交通局許永發專門委員

記錄：余書玫

出席單位及人員：（略）

一、本案緣起及環保署構想相關說明： （略）

二、與會單位代表意見摘要

主席：

1. 環保署補助縣市政府辦理本案之經費有無確定（否則相關單位可能作虛功）？
2. 在荷蘭腳踏車騎士可由道路上直接騎進火車站內購買火車票，可見歐洲等先進國家對推廣綠色運具腳踏車之用心。
3. 本案主要問題可能在於現況捷運站周

邊有無適當且足夠之腹地供設置，因現況多數捷運站周邊腳踏車停車需求頗高，可能產生排擠問題。

捷運公司：

用地取得部分，於人行道上設置腳踏車租賃站，可能面臨與現有腳踏車架使用產生排擠、人行道可否做商業使用及腳踏車保全管理等問題。本案建議可將現有自行車租賃站結合周邊主要活動景點試辦，或採路外化設置，如於市府轉運站內或捷運木柵動物園站與政大之間設置（區隔成路外設租賃站、路邊為免費停車架）。

第一科：

本案係環保署赴歐洲考察所得之構想，本議題涉及保險、票證、系統及營運等問題。有關建議於市府轉運站內設置，與環保署推動時程不符，恐緩不濟急。如欲試辦建議以現有條件較佳者，如捷運市府站或國父紀念館站，於捷運站出口至無障礙梯廳間之空間較大，將現有部分腳踏車架改設；惟其與一般腳踏車停放需求排擠問題仍然存在。至於人行道部分，倘無法做商業使用，若環

保署補助經費足夠，擬初步採免費方式試辦。

第四科：

提供以下本科辦理推廣公共腳踏車相關經驗供參。

1. 1999 年間賀陳前局長時代曾於市區內推廣公共腳踏車係請新文化基金會特別設計，俾與一般腳踏車區隔，採免費使用（投幣取車、退幣還車，類似量販店推車取用方式），惟因國人公德心不足，多數腳踏車遭竊而告失敗。
2. 當時因考量市區腳踏車使用環境未臻完善，故僅於河濱公園內設置，並委請新文化基金會公益經營管理。目前本市河濱租賃站每年可達約 20 萬人次使用，現況已提供甲地借車、乙地還車服務，採專人收費管理，惟仍有發生事故申請國家賠償案例。
3. 據了解，新文化基金會去年即有於捷運站周邊設置路外腳踏車租賃站體的構想。
4. 本案建議宜先擇適當地點試辦，俾於試辦期間內去發現相關問題缺失與改進方法，再視試辦成效及民衆接受度等，決定有無辦理之可行性。

自行車新文化基金會：

1. 去年林前局長任內本會確有提議於捷運站周邊設置腳踏車租賃站的想法，惟因用地取得問題未果。本會對自行車推廣不遺餘力，贊同本案環保署推廣捷運站出口及周邊設置公共腳踏車租賃站之構想。對於目前在河濱腳踏車租賃站（以貨櫃屋簡易設置），因受限所在地區條件不同（颱風期間必

需配合緊急撤離），其實並非很理想。本案如於市區內設置，建議採現代化設備（如歐洲及環保署所提電子收費等方向）辦理，相信對台北市的城市形象、景觀及環境保護等方面有正面助益。

2. 設置經營所需之投入與回收，尚需再試算。考量本案設置經營損益問題，如軟硬體設施由政府設置可能較可行；若由民間出資辦理，回收期可能很長，建議採 BOT 方式辦理。至於人行道可否營業仍宜確認。

台灣產物保險商業同業公會：

1. 適逢本會相關業界近日赴北歐（挪威、丹麥等國）考察保險業務，經洽瞭解，其政府部門並未提供腳踏車使用者保險服務，而是由民衆個人自行購買保險。

2. 公共腳踏車保險可概分為以下二類：

產物保險：財產毀損保險，費用高，目前未提供腳踏車保單。失竊險部分，目前僅有汽、機車保單（因風險大保費高），亦無針對腳踏車承保。故本案恐無法購得是類保單。

責任保險：經營者（如政府）可購買公共意外責任險來承擔風險；惟購買單位等事宜需先與保險公司述明，若係肇因相關設施不當所致之求償較高之國賠案件，保險公司仍將向政府申請代位求償。產品製造商則可購買產品責任險。

3. 目前新文化基金會於河濱腳踏車租賃站，不知保險部分如何處理？本案如於市區內設置腳踏車租賃站，建議

可循河濱部分辦理；惟如於市區內設置，因市區道路交通環境較複雜，責任是否涉及消保法或民法，將影響保險對價；另因肇事風險相對提高，保費可能很高，有意願承保之業者恐有限。

自行車新文化基金會：

1. 本會目前於河濱腳踏車租賃站係投保公共意外責任險，保額係由保險公司依風險程度估算，最高為每人 200 萬元（死亡意外傷害），但保險涵蓋面較有限（責任範圍僅及腳踏車體及河濱腳踏車道為限），建議騎乘者最好再自行投保意外傷害險。
2. 本會以前曾在中山足球場旁試辦腳踏車租賃站，但保險業者可能因考量肇事風險較高，故無業者願意承保。
3. 如市區內設置腳踏車租賃站所需之保險部分，需經專業人員精算。

自行車輸出公會：

因捷運站腹地不大，如設於捷運站周邊會排擠停車架使用，建請捷運局或捷運公司先檢視現有各捷運站有無適合且足夠之空間可設置。

主席：

於騎樓、人行道設置恐將面臨空間不足問題，本案較大問題應是用地取得；惟此問題應在都市計畫階段即預先留設所需空間。本案如辦理，似可朝現有捷運站周邊公有地設置，又因受限補助款額度未明，相關設備所需經費可能亦高。故本案建議宜先擇一捷運站試辦（甲借乙還），除可符合環保署規劃外，亦儘量讓受託單位能在損益平衡下辦理；請基金會提供相關經驗分享。

新文化基金會：

本會原有構想係以自行車停車塔設置，惟用地無法取得；另認為並非每個捷運站皆有設置之條件及需要，如試辦亦建議擇較合適之捷運站辦理即可。至於腳踏車部分，建議採品質較好者為佳（騎乘較舒適，本會不以營利為目的，可達損益平衡即可）。至租借費率目前河濱站係依車種車況等級不同，為每小時 25~80 元不等收費。

交工處：

本處迄今已於市區內規劃設置達 46.17 公里腳踏車道（含專用道及人行道人車共道路段），本處建議可搭配假日腳踏車可上捷運者又可串連至河濱公園之捷運圓山站、士林站、雙連站及公館站，納入本案試辦地點。

新工處：

本處自 2001 年起辦理人行道更新工程，已配合腳踏車騎乘進出需要，於殘障斜坡道改採扇形設計。本案如欲利用本市人行道設置，在人行道寬度足夠、不影響行人通行前提條件下，本處原則無意見。

第一科：

呼應主席所提示國外腳踏車可騎進車站案例，可利用捷運站內穿堂空間設置小型租賃站，利用身心障礙電梯供腳踏車進出站，應可解決其對腳踏車停車架排擠、腳踏車失竊及保管等問題。

捷運公司：

以現有捷運站體內空間設置恐有困難，建議可利用現有車架空間改設，如淡水線之線型公園應可配合調整設置；

惟腳踏車保全問題仍需考量。

台北智慧卡公司：

本公司目前並無相關機制，本案如確定營運模試，本公司可找廠商開發相關設備。至於扣押金部分，目前悠遊卡一般平均餘額為 200~300 元，如要求民衆一次加值 2,000~3,000 元押金才能取車、還車退款，民衆接受度及使用便利性可能有影響。

新文化基金會：

騎腳踏車需要足夠的空間及流暢的動線（如木柵橋下空間還不錯），本會對經營河濱腳踏車租借站已有經驗，對市區部分如何發展延伸尚需再研究（如腳踏車騎乘環境相關問題，如指引及違停處理等，但應尚屬可改善）。

本局會計室：

提供向中央申請補助款之相關經驗供參，本案如欲爭取試辦，建議申請計畫應明確具體可行，計畫內容（含軟硬體設施）應與申請事項相關且規劃完善，

並加強相關宣導工作。

第一科：

因下星期環保署預定召開第 2 次會議，可否拜託新文化基金會先以預算如 500~600 萬元經費（類似開辦費）之規模，草擬一可行計畫方案提供本局參考。如試辦不具可行性，則停止辦理。

三、會議結論：

1. 原則以現有捷運站出入口有較多腳踏車架處試辦市區公共腳踏車租賃站，並不排除利用現有捷運站周邊如公園、公共設施等公有地。
2. 本案如具試辦可行性，先採傳統公共腳踏車租賃站經營管理模式，以循序漸進方式辦理。
3. 本案如新文化基金會評估試辦可行性，請於文到一週內提送試辦計畫至本局（俾供環保署申請試辦參考）。

（資料來源：台北市政府交通局；

資料提供：台灣區自行車輸出業同業公會）