

專案質詢

9-1-14-0350

立法院議案關係文書 中華民國105年5月18日印發

案由：本院許委員淑華，針對高雄與台北市長相繼推出汽車共享計畫，期與國際團隊能在台灣提出汽車共享服務，同時也期望在系統整合、智慧交通、車載資通訊設備、自動駕駛、雲端與大數據分析以及電動車輛等技術與產業發展方面，能一起進軍汽車共享剛要崛起的亞洲新興市場。建請行政院責成所屬結合民間力量，加快推動公共運輸、慢行交通、共享汽車的多元整合創新服務，也讓相關產業隨著示範運行能夠技術輸出創造更大國家社會利益。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高雄與台北市長相繼推出汽車共享計畫，期與國際團隊能在台灣提出汽車共享服務，同時也期望在系統整合、智慧交通、車載資通訊設備、自動駕駛、雲端與大數據分析以及電動車輛等技術與產業發展方面，能一起進軍汽車共享剛要崛起的亞洲新興市場。期盼這項節能減碳、創新服務能為台灣民眾帶來更大福祉、為產業開創新的出路，期盼北高能審慎規劃推動，引入國內外民間資源與充沛的創造力，讓台灣的汽車共享能繼公共自行車後成為國際另一共享經濟的交通典範。
- 二、事實上，汽車共享的概念已經有超過四十年的歷史，而隨著資訊、通信和物聯網技術的進步，全世界已有超過一千二百個城市俱有不同規模的汽車共享服務。除了美國汽車共享規劃目標是以取代家庭第二輛小汽車為主，歸納歐洲三十大汽車共享成功案例可以發現，這些城市有下列特性：(一)完善公共運輸發達、(二)人口較為密集、(三)合理停車付費與執法管理。換言之，汽車共享在城市應是扮演公共運輸輔助的角色，民眾大部份的時間仍以公共運輸代步，而在有「個人交通需要」的情況下，可以方便運用共享機制去使用個人機動運具，這也是許多城市推動汽車共享的口號：「聰明享用汽車好處、但不需要擁有汽車」。也因為整個世界發展趨勢，知名的歐、美、日汽車製造大廠與網路平台業者也都紛紛加入經營汽車共享的行列，積極主動與世界各大城市合作推動汽車共享與相關的創新服務

- 三、對於台灣推動汽車共享，我們也期許下列推動方向。首先，對於共享的車輛方面，「電動小汽車」當然是必要條件。雖然世界各地在過去十年有運用各類油、電能源車輛的不同成功案例，但考量氣候變遷與節能減碳的國際趨勢，以及我國電動車產業發展潛力，應用電動車共享的台北或高雄示範場域，將是透過國際合作打入綠色車輛供應鏈絕佳的機會。同時，過去由於種種原因使得台灣電動車的發展遠低於預期目標，由經濟部主導的「智慧電動車」國家策略計畫，正可結合交通部門與北高汽車共享計畫，在合理付費機制下積極推廣電動車使用，並順勢結合民間業者設置電動車輛所需的基礎設施，讓國人更能接受電動汽車，達到節能減碳的具體目標。
- 四、此外，在具體行動方面，北高市政府應積極運用「公私合夥（Public Private Partnership, PPP）」的機制、運用「促進民間參與公共建設法」來推動小汽車共享服務。尤其在政府訂定汽車共享合理功能需求後，應讓民間團隊充分發揮專業規劃短、中、長期創新服務與商業模式。在此「公私合夥」的機制下，除了資金方面可以引入國際投資，在營運方面也能有更創新的整合服務，甚至結合台灣機車共享的特殊服務。此外，PPP 機制更重要的是，民間業者相較於政府機構，能有引入新技術的更大彈性，讓未來經營團隊能對於綠能車輛、行動通訊、行車安全、停車管理、整合付費等所需的創新技術，能夠縮短決策時程即時引入提供更多的加值服務。