

無樁式自助單車租賃業務守則

目的

本文件旨在向委員會介紹《無樁式自助單車租賃業務守則》（《守則》）的要點及落實計劃。

背景

2. 香港的運輸政策秉承以公共交通為本，減少依賴私家車，並推動「綠色出行」，提倡節能環保的出行方式。除鼓勵步行外，政府近年在新市鎮及新發展區積極建設「單車友善」環境，發展單車徑網絡和改善現有單車配套設施，促進單車作為綠色短途代步工具。為此，運輸署早前研究改善新市鎮現有單車徑，例如裝設彈性塑膠護柱，增加單車停泊設施和應用新式單車泊架等。過去兩年，運輸署在全港已增設約 980 個單車泊位，當中 18 個泊位於東涌。下一階段，運輸署在全港會再增加約 3,500 個單車泊位，當中約 80 個泊位於東涌。

3. 政府在建構「單車友善」環境的同時，亦留意到自 2017 年 4 月開始，有私人營辦商以「共享單車」名義在本港推出無樁式自助單車租賃業務，讓用戶透過智能手機應用程式以自助形式租賃和歸還單車。目前，在本港運作的無樁式自助單車租賃業務營辦商共有 6 間¹，運輸署一直關注無樁式自助單車租賃業務在本港的發展，並先後於 2017 年 6 月、7 月、9 月、2018 年 1 月及 2 月聯同相關政府部門約見個別營辦商，向他們

¹ 自 2017 年 4 月開始，先後共有七間營辦商在港投放單車，及後有一間結束營運。

反映地區人士及區議會的意見，並重申無樁式自助單車租賃運作必須遵守相關法例²。期間有個別營辦商已檢視及調整其投放規模。

4. 政府一直非常關注單車違泊問題，並透過引用《土地（雜項條文）條例》及《簡易程序治罪條例》執行聯合清理行動，與此同時，運輸署亦一直研究如何加強規管。在參考海外城市³不同的規管模式及經驗後，運輸署認為較務實可取是盡快基於現行的法律框架，制定一套著重利用資訊科技及以業界自律為本的《無樁式自助單車租賃業務守則》，加上相關部門監管，雙管齊下，使自助單車租賃營辦商能負責任、自律和可持續性地營運，而各主要營辦商對設立《守則》的建議亦反應正面。

業務守則

5. 《守則》旨在訂立無樁式自助單車租賃服務營辦商須遵守的細則，主要包括以下五個範疇：

- (i) 基於道路安全考慮及市區內沒有完備的單車徑及路旁單車泊位，營辦商不應在市區投放單車；
- (ii) 透過手機應用程式主動向用戶提供適切協助，包括安全守則及防止違泊或阻塞等指示；
- (iii) 建立有效處理查詢及投訴的服務熱線，以及回覆查詢/投訴的服務承諾；
- (iv) 設立有效的實地巡查機制；及
- (v) 向政府提供營運數據作監察和分析用途。

² 當中包括：根據《道路交通(泊車)規例》(香港法例第 374C 章)，任何人不得在非指定泊車處停泊車輛(包括單車)，亦不得在泊車處連續停泊車輛超過 24 小時。此外，《土地(雜項條文)條例》(香港法例第 28 章)禁止不合法佔用未批租的政府土地；而《簡易程序治罪條例》(香港法例第 228 章)則禁止放置任何物品以致對人或車輛造成阻礙、不便或危害等。

³ 倫敦、愛丁堡、悉尼等採用《業務守則》模式；新加坡則採用立法配合發牌制度模式。

6. 此外，營辦商須向政府提供旗下單車的全球定位系統(GPS)所記錄的位置及租用行程等數據，以便政府透過分析無樁式自助租賃單車於各區的數目、分佈及使用率等，能有效地監察服務在各區的運作和帶來的影響。

7. 同時，政府正陸續公報新界各區（包括東涌）的潛在單車違泊黑點，包括行人路、單車徑、車輛出入口、緊急通道、學校出入口，及由政府收集的單車違泊及投訴黑點等，並將其數據化成為地理信息系統(GIS)資料後，發放予各營辦商作參考之用。政府亦會藉此監察各區的違泊情況，提高規管成效。

大埔先導計劃

8. 為試驗《守則》所訂定的上述細則及相關技術細節的可行性，運輸署與四間營辦商⁴合作於2018年6月初在大埔區內推行先導計劃，為期兩個月。在此期間，參與計劃的營辦商須按照《守則》的要求於區內營運，而運輸署亦與營辦商積極測試相關技術細節。

9. 就測試上述第5段(v)的相關技術，運輸署已成功從營辦商提供的資料庫中抽取營運數據作監察和分析用途。運輸署利用早前在大埔區內進行的實地調查，和營辦商的數據作對比，以檢視營辦商表現和先導計劃成效。

10. 如第7段所述，運輸署已在先導計劃實施之前，制訂並向營辦商發放了大埔區內潛在單車違泊黑點的地理信息(GIS)資料(附件一)。參與計劃的營辦商亦陸續將潛在單車違泊黑點的地理信息應用在其營運上，例如在其手機應用程式上顯示各潛在單車違泊黑點、對將其單車停留在違

⁴ 運輸署一直致力與全港七間營辦商溝通，當中五間與運輸署保持緊密聯繫，其餘兩間則一直未有回應以至未能聯繫。而上述參與先導計劃的五間營辦商的其中一間於及後結束營運，參與先導計劃的營辦商的數目因而減至四間。

泊黑點內的用戶發出提示並實施罰則，以致研究限制單車在該地點內上鎖。

先導計劃成效

11. 大埔先導計劃實施至今，營辦商已大致上達到了上述第 5 段提及主要範疇的要求，反映《守則》切實可行。此外，大埔區在進行先導計劃後，潛在單車違泊黑點中的無樁式自助租賃單車數目已有實質下降。對比上述先導計劃前進行的實地調查所得數據，於受查的潛在單車違泊黑點中停泊的單車已由 6 月初的約 120 輛下降至 7 月底的約 50 輛，運輸署仍會密切留意情況，以期望進一步減少違泊的情況。

跟進工作

12. 基於大埔先導計劃成果理想，運輸署會於計劃結束後繼續與各營辦商商議，儘快於全港落實《守則》。同時，因應無樁式自助單車租賃業務的發展，運輸署將會增加資源以加強執法行動⁵，並逐步推展至全新界各地區，以打擊違例停泊單車。

13. 運輸署除了落實《守則》及加強執法外，會與警方及道路安全議會繼續攜手推動宣傳教育，透過舉辦不同活動提醒市民有關騎單車時的法例。運輸署亦計劃製作短片，宣傳如何正確地停泊單車和適當地使用無樁式自助租賃單車。

14. 《守則》落實後，運輸署將會繼續密切監察無樁式自助單車租賃業務在本港的發展並會利用營辦商數據及適時進行實地調查，以監察營辦商表現及檢討《守則》的成效。如果其成效不彰，運輸署不排除推動立法以進一步規管無樁式自助單車租賃業務，並加強罰則以阻嚇違泊單車。

⁵ 引用《簡易程序治罪條例》（香港法例第 228 章第 4A 條和第 32(1)條），集中資源清除於潛在單車違泊黑點中的單車。

徵詢意見

請各委員就運輸署推行先導計劃的成效和落實《守則》的計劃提供意見。

運輸署
二零一八年十月