

考試科目	公共議題分析 21413	所別	公共行政學系	考試時間	3月1日(日)第三節
------	-----------------	----	--------	------	------------

一、台北市政府以網路投票的方式來決定勞動局長人選以及決定公館徒步區是否繼續實施，引起社會上許多的討論。試從政治、法律、行政及技術面向，評估未來將 i-voting 運用在我國中央及地方公職人員選舉以及公民投票的可行性。(25%)

二、試舉出我國中央政府當前所面對最嚴重的公共治理問題，說明該問題的本質及後果、解釋其成因，並提出可行又具創意的解決對策。(25%)



備註	<p>一、作答於試題上者，不予計分。</p> <p>二、試題請隨卷繳交。</p>
----	--

考試科目	公共議題分析 -1413	所別	公共行政學系	考試時間	3月1日(日)第三節
------	-----------------	----	--------	------	------------

請閱讀以下三則新聞後，回答下列問題 三與四：(在頁4)

《第一篇》 **Taking off the stabilisers: Sharing two wheels is becoming ever more popular**

Oct. 12th, 2013 The Economist

IN MORE than 500 cities in 50 countries, shared bicycles have become a colourful addition to street life. Schemes have increased tenfold since 2004. Most work on the principle that a user hires a bicycle at one of a number of docking stations dotted around a city. The first 30 minutes are usually free for members (annual memberships range from a \$35 deposit to a \$145 fee), and charges rise the longer users hang on to the bikes. The two-wheelers vary from clanking, no-frills frames in Hangzhou, in China, to the luxury models with built-in GPS and smart tablets that will be launched in Copenhagen next month.

Bicycle-sharing has come a long way since the 1960s, when 50 white “free bikes” were scattered around Amsterdam, only to be promptly stolen. A second generation of coin-operated bicycles still got nicked. A third generation solved that problem with electronic docking stations and credit-card payments. Susan Shaheen, an expert on sustainable transport at the University of California, Berkeley, thinks that bike-sharing is now heading towards a fourth, less wobbly generation. Innovations such as mobile solar-powered docking stations and IT-based redistribution systems (to get the bikes to the right place at the right time) are already well established. Some cities are now moving on to offer seamless integration with public transport.

According to a study by the Earth Policy Institute (EPI) in Washington, Europe accounts for most of the programmes, but Asia has the largest number of shared bicycles, with over 350,000 in China alone. Even in often bike-hostile America, which in 2012 had 21 schemes with 8,500 bicycles, the EPI expects the fleet to more than quadruple by 2014, to 37,000. In London, which has 8,000 shared bikes, another 2,000 will be added later this year. In Paris the Vélib scheme, which opened in 2007, has already racked up 173m journeys.

Many of the larger bike-sharing schemes are public-private partnerships that rely on a combination of user fees, advertising revenue, sponsorship and government money. New York’s 6,000-bike venture, launched this summer and sponsored by Citibank and MasterCard, charges a lot more than other cities (\$10.83 for 24 hours against \$2.30 in Paris), and hopes to make a profit. In Paris JCDecaux, an advertising firm, pays for the programme in exchange for advertising space on bus stops and billboards.

London’s “Boris bikes”, named after Boris Johnson, the mayor who introduced the scheme, benefit from a £50m (\$80m) sponsorship deal with Barclays bank, but nearly half this year’s running costs will still come from the public purse. Transport for London, which runs the scheme, says that all public transport in the capital is subsidised, and bikes are no exception. No two bike-sharing business models are alike, but for most cities the point of such schemes is not to make a profit but to reduce congestion, ease parking problems and encourage their

考試科目	公共議題分析 21413	所別	公共行政學系	考試時間	3月1日(日)第二節
------	-----------------	----	--------	------	------------

increasingly flabby inhabitants to take more exercise.

《第一篇》

北市 YouBike 前半小時擬收 5 元

2015-01-28 聯合報／台北報導

台北市公共自行車 YouBike 因補助經費不足，擬取消前卅分鐘免費優惠，台北市交通局長鍾慧諭昨說，為了讓有限資源更有效率運用，將回歸使用者付費，根據民調顯示，前半小時收五元的支持度最高，交通局將彙整意見，三月底定案，最快四月上路。

交通部昨舉辦公路公共運輸計畫成果研討會，今年起公共運輸補助範疇將首度納入自行車補貼。公路總局監理組副組長梁郭國說，YouBike 性質已更趨公路運輸的一環，銜接捷運、公車到目的地最後一哩，若北市府提出申請，中央將評估，使用 Youbike 前後一小時內轉乘捷運或公車，予以補貼；但若純騎車而非轉乘，就不補助。

目前 YouBike 前半小時免費，之後四小時內每半小時十元，目前八成使用者使用時間都不超過半小時，等於實際付費的僅兩成民眾。鍾慧諭說，民調統計，若前半小時收五元，七成三民眾支持；若前半小時免費取消（收十元），則支持率僅五成。市府評估，前半小時收六至八元較能合理反映成本。

北市交通局指，台北市 YouBike 發展已成熟，每輛車每天周轉十二次，更勝巴黎、阿姆斯特丹等國際大都會，今年編列補助一點五億元補助 YouBike 前半小時免費措施，最快六月就會用完。為了公共運輸永續發展，北市會率先回歸使用者付費，這也是未來全台各縣市都會面臨的議題。

為了鼓勵騎乘，市府傾向採取部分補貼措施，若五元民眾接受度最高，則另五元由市府補貼。另因北市與新北市公共自行車可相互借還，若兩市租借費率不同，可能造成使用者困擾及消費爭議，還須新北市與營運商捷安特協調後，三月底定案。

台北市交通局科長劉嘉祐說，為避免雙北消費爭議，可能朝「屬地主義」推行，例如在新北借、台北市還，就以新北市費率計費。北市議員何志偉說，希望雙北費率相同，使用者才不會困擾。

備註	一、作答於試題上者，不予計分。 二、試題請隨卷繳交。
----	-------------------------------

考試科目	公共議題分析 21413	所別	公共行政學系	考試時間	3月1日(日)第三節
------	-----------------	----	--------	------	------------

《第三篇》

取消補助? 劉金標: YouBike 的優惠是全球最低的

2015-01-15 自由時報/台北報導

台北市政府 YouBike 微笑單車擬取消前半小時租車優惠，巨大董事長劉金標表示，巨大是負責營運的廠商，市府怎麼決定？巨大就怎麼配合，但 YouBike 租車優惠是全球最低的，市府可能要去評估，取消前半小時租車優惠，市民的感動是不是會不見了。

劉金標今天表示，當初承包營運台北市 YouBike，由於公共自行車是公共政策，不是能賺錢的事業，全世界沒有自行車業者願意做，「我花了很多心血」，認為要做就要做世界第一，不然就不做，至今 YouBike 的品質和服務超越市民期待的水準，使用周轉率並創下世界奇蹟。

劉金標並指出，YouBike 是台北市政府的公共福利政策，YouBike 不會收班，是唯一 24 小時不打烊的公共運輸工具，Ubike 前半小時租車免費優惠其實在全世界算是最底的，高雄是前一小時租車免費，其它很多國家公共自行車也是前一小時租車免費。

他說，台北市因為 YouBike 已經改變了，變成綠色友善城市，政府補助會讓使用率提升，但巨大不方便幫政府做任何決定與建議，會尊重市府決定。

劉金標的女兒、YouBike 事業部發言人劉麗珠則表示，YouBike 有高達 9 成的滿意度，是大多數市民的感動，市府應考量的是取消優惠，收那 10 元，市民的感動會不會不見了。

三、請簡述第一則經濟學人報導的內容大意，並依據報導內容，說明公共腳踏車系統發展的背景與現況，以及各國主要採行的營運模式（請勿逐行翻譯）。(25%)

四、目前台北市政府擬取消使用 YouBike 前 30 分鐘免費的政策，選擇前 30 分鐘收取 5 元費用，並由市府補貼 5 元的方案。如果使用者付費是普遍被接受的原則，那為何取消 YouBike 前 30 分鐘免費的政策會受到民眾的批評與反彈？請試從台北市政府、一般使用民眾、巨大公司等三方立場提出分析，說明取消 YouBike 前 30 分鐘免費的政策對其分別可能產生的影響。(25%)

備

註

- 一、作答於試題上者，不予計分。
- 二、試題請隨卷繳交。