

投稿類別：商業類

篇名：

自由行—探討宜蘭市 Obike 實施情形與未來展望

作者：

陳郁亭。國立蘭陽女中。高二 12 班

應沛媛。國立蘭陽女中。高二 12 班

指導老師：

林秀梅 老師

壹●前言

一、研究動機

在此共享經濟崛起的年代，共享單車已成為一種趨勢，其希望以平價租賃的方式，讓公共自行車替代大眾運輸或私有車輛，成為能紓解交通壅塞及解決空氣污染的代步方式。有樁自行車在台灣行之有年，已是民眾通勤的重要代步選擇，而無樁自行車則採取不同於以往的方式，不設置固定的車輛停放點，希望降低民眾找尋租還車輛地點的不便。然而在 Obike 進駐宜蘭之後，隨處可見 Obike 隨意停放、牽進私人庭院內的亂象，於是想探討 Obike 是帶來實質便利亦或困擾。

二、研究目的

基於上述的研究動機，本研究小組希望探討 Obike 是否為民眾帶來交通混亂的負面影響，並了解民眾對於 Obike 所持看法。

三、研究方法

我們針對宜蘭縣民及外地遊客作為我們問卷調查的對象，將結果統整分析，並通過文獻資料分析、參與觀察與詢問民眾意見等研究方法來探討。

本研究之問卷如下所示：

親愛的受訪者您好:

我們是蘭陽女中的學生，基於課程需要，現正進行『探討宜蘭市 Obike 實施情形與未來展望』的調查，非常需要你的協助。本問卷全供課堂教學使用，保證不涉及個人隱私或移作其他用途，耽誤您寶貴的時間，十分感謝。

國立蘭陽女中小論文研究小組

指導教師:林秀梅

研究學生:陳郁亭、應沛媛 敬上

一、基本資料

1. 宜蘭縣民 非宜蘭縣民
2. 性別:男 女
3. 年齡:18 以下(含) 19~30 31~45 46~64 65 以上
4. oBike 使用頻率:未曾使用 1~2 次 3~5 次 6~10 次 10 次以上
5. 教育程度：國中以下 高中職 大學／大專 研究所（含以上）

二、問卷

第一部分：

1. 你/妳知道 Obike？ 是 否
2. 你/妳知道如何使用 Obike？ 是 否
3. 你/妳有意願使用 Obike？ 是 否
4. 你/妳若借用 Obike 是因何種原因？ 觀光 休閒 通勤 代步 其他_____
5. 你/妳曾看過哪些 Obike 停車的現象？ 無處可停 隨意停放 占用停車格
牽進私人住宅 其他_____（可複選）

第二部份： 針對以下的文字敘述，按個人觀感勾選答案，5 表示『同意程度最高』，依數字大小逐漸遞減。	同意程度				
	5	4	3	2	1
1、Obike 進駐後能成為你/妳的代步工具。					
2、Obike 未規劃定點停車區利於民眾。					
3、Obike 的位置由 GPS 定位得知利於騎乘。					
4、無定點停車造成無網路者使用不便。					
5、透過 app 租借 Obike 是便民的。					
6、以信用卡的方式進行儲值造成不便。					
7、還車需要透過關鎖的方式是便利的。					
8、整體來說，Obike 使交通更便利。					
三、想法 1. 你/妳使用過 YouBike? <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否(若答否跳至 3) 2. 對此公共自行車滿意程度何者較高? <input type="checkbox"/> Obike <input type="checkbox"/> YouBike 3. 你/妳認為 Obike 有繼續實施的價值? <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 其他反饋:					

四、 研究限制

為調查 Obike 進駐為宜蘭地區所帶來的影響，故以自願的民眾為研究對象，以問卷調查方式尋得意見。

貳●正文

(一). 文獻整理

(一) 探討 Obike 如何由發展期步入成長期

在所有新進設施引進一個地區時都需面對各種問題，或多或少勢必會引起反彈。陳冠羽(2016)研究提出，YouBike 在發展初期，YouBike 並無法輕易地融入民眾生活，但在經過多次的進階、改良才被大眾所肯定，步入成長期。而李旻瑾(2011)的研究提到，民眾對於腳踏車停放便利以及方便轉乘其他交通工具持有正向看法，認為如此會增加其騎乘意願，因其相較一般汽車便利。

本小組認為 Obike 此時正處發展期，如同 YouBike 一樣需面對各種問題，眾多不便的過度放大及政策無法對應實施引起民怨，例如固定停放區的問題，有民眾認為缺乏便利性，但同樣也有認為這樣方便尋找車輛的想法，政府應如何在兩種想法中取得平衡，仍有待思考。民眾可針對問題提出想法，政府及廠商能構思出相應措施，在改變過後才有機會提到未來展望及永續發展。

(二) 探討 Obike 無設置固定租賃站之影響

共享自行車引進台灣多年，其平易的價錢及便利的租借方式使其逐漸融入民眾生活，成為重要的代步方式之一。根據高鈺惠(2016)的研究，其透過灰色理論之灰關聯方法來分析有樁自行車租賃站點吸引民眾租借自行車的關鍵因素，作為設置租賃站點的考量。

本小組認為，雖然 Obike 主打「無樁」以降低民眾租車的不便，但隨之而來的交通亂象如：隨意停放造成市容混亂及找尋租車地點之軟體系統不精準，著實造成不小的困擾。因為具有固定租還地點確實有其便利管理之處，故應該加強車輛的追蹤管理系統並有效規劃可供停放的自行車格，以免造成 Obike 佔用他種車輛停放處如：機車停車格而延伸出更多停車問題，以便提升民眾對於 Obike 的信心及使用率。

(三) 共享經濟潮流下產生問題及解決辦法

共享經濟在時代的演變中，此議題又浮上檯面，根據林建甫(2017)在專欄的言論，他認為共享經濟具有極大的潛力，但在眾多業者中選取應是提供平台給予競爭而非放寬標準，共享經濟也容易造成損人利己的現象，解決應使用信用制度及提供誘因等方法，方能將外部成本減至最低。

本小組認為以提供誘因這點，Obike 未設立定點停車可能是因無法花錢徵收土地所造成，此時若要廠商或政府提供誘因可行性並不大，就算提供誘因也可能是由人民稅收中支付，可能會帶來另外一方面的問題。信用制度無非是一種好的辦法，可避免民眾在使用時帶來的惡意損壞及停放問題，但若僅有 Obike 實施，也可能因項目過於單一，懲罰效果不大。

(四)台灣共享單車發展歷史

最初的共享單車方案起源於 1996 年的英國樸茨茅斯大學，此後數年，共享單車以每年推出一至二個方案的速度緩慢成長，直到 2008 年，共享單車才於歐洲以外地區蓬勃發展 (Paul Demaio 2009)。台灣高雄市政府為降低空氣汙染、響應節能減碳，於 2009 年初引進 c bike(高雄市政府公共腳踏車資訊網)，期望達到減緩汽油消耗量的目的 (高雄市政府新聞局)。隨後，Youbike 相繼引進台北、新北、桃園、新竹等縣市，而近來 Obike 也加入台灣公共自行車的行列，其中宜蘭亦是營運縣市之一。Obike 台灣總經理王妍婷提到，要讓共享單車取代自有腳踏車，並給予其「填滿大眾交通工具站點與目的地的最後一哩路」的定位。(INSIDE 2017)

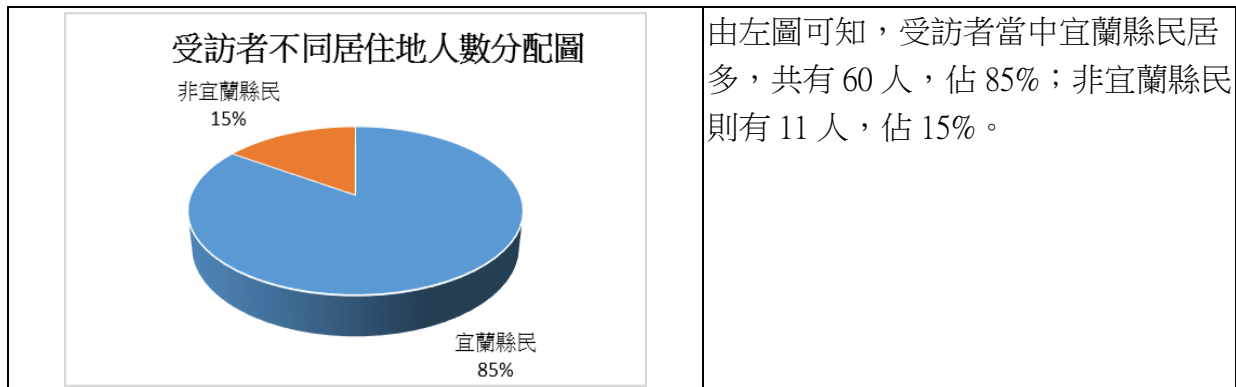
本小組認為，共享自行車在台灣行之有年，已成功融入民眾生活，至今是許多已營運縣市之居民重要的通勤選項之一。其中 Obike 的主要理念為提供民眾一個更加便利且健康的交通方式，並以無樁作為特色，主打降低租還車的不便。而 Obike 於宜蘭的實施，亦是為增加市區民眾短程交通往來的便利性，然而實施的幾個月來，卻頻傳車輛被隨意停放、占用機車格等的交通亂象；且因宜蘭市居民大都擁有自家汽、機車與自行車，對於 Obike 的使用意願通常不高，故應在轉運站與火車站等較多外地遊客的地點，設置可供腳踏車停放的車格，將主要客群設定為觀光客，除了可為有短程交通需求的遊客帶來極大便利、提升 Obike 有效使用率，更可提升宜蘭的觀光形象。

(二).問卷分析

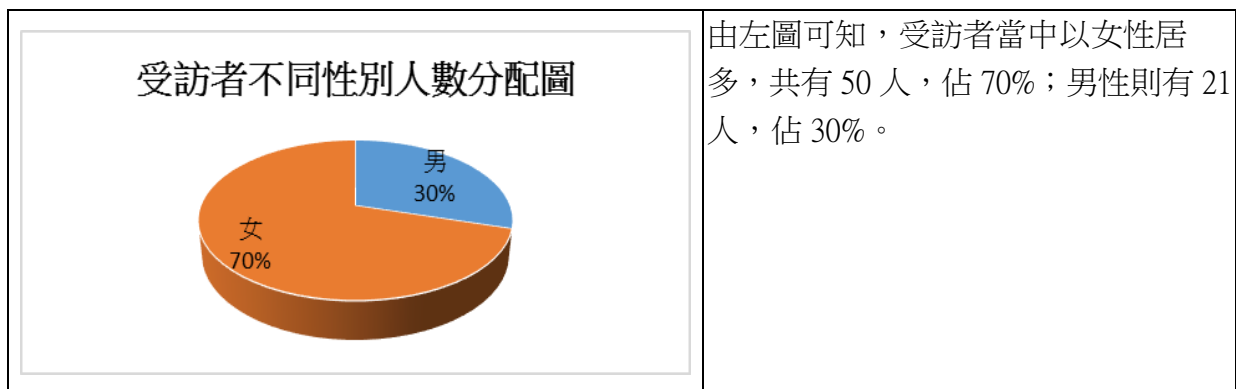
本次問卷訪談共發出 81 份全部回收，剔除無效問卷 10 份，有效回收率為 87.65%。經編碼、統計後，結果歸納如下：

(一).個人基本資料分析

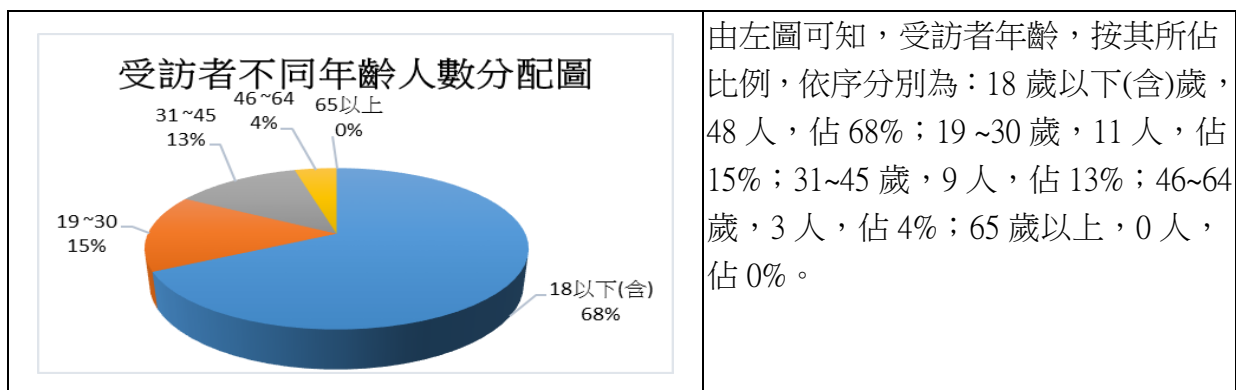
A. 居住地



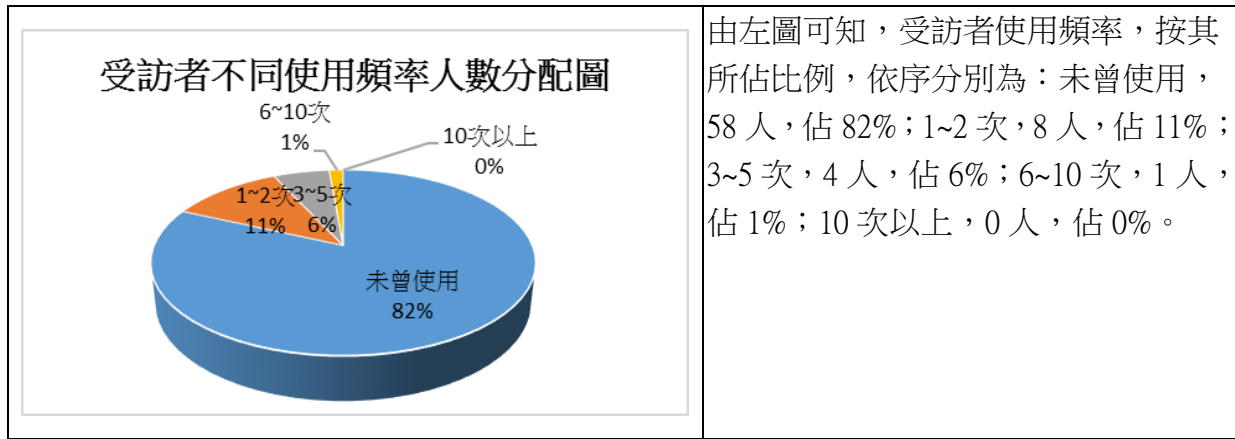
B. 性別



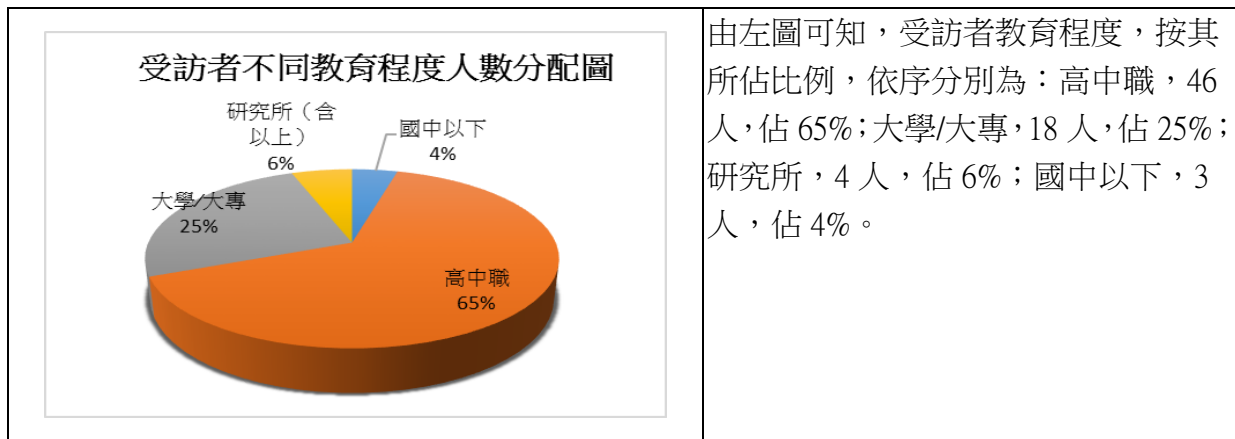
C. 年齡



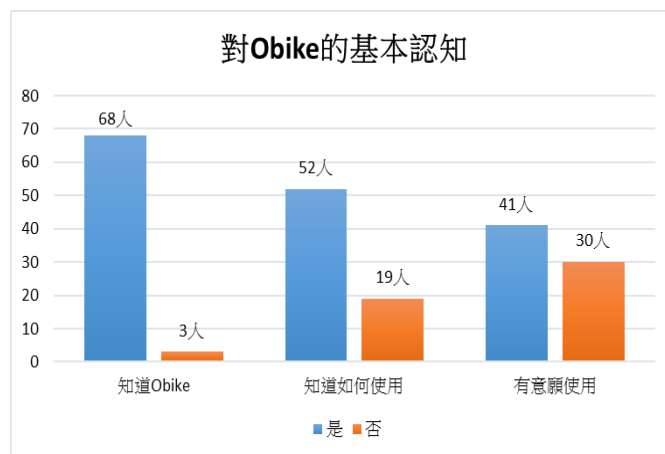
D. 使用頻率



E. 教育程度

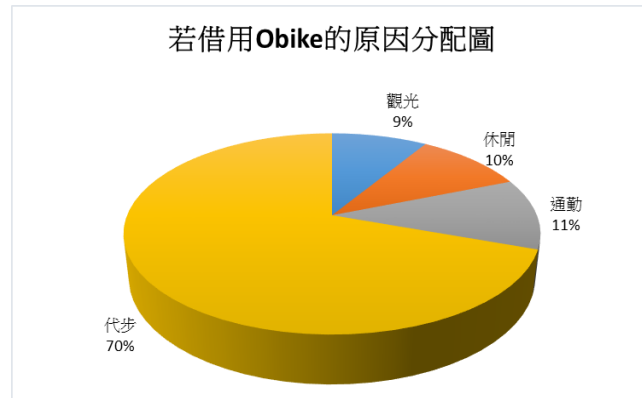


(二). 受訪者對 Obike 的基本認知及觀察現象



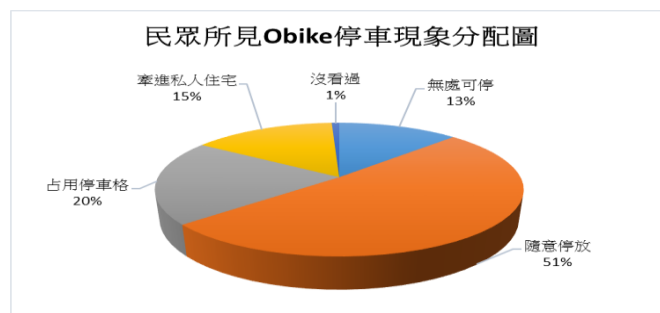
從上圖可知：

大部分民眾都知道 Obike，但知道如何使用的人數卻下降，由此可知使用方式宣傳的不足；再加上亂象使受訪者對 Obike 的印象不良，以至於使用意願正反相當。



從上圖可知：

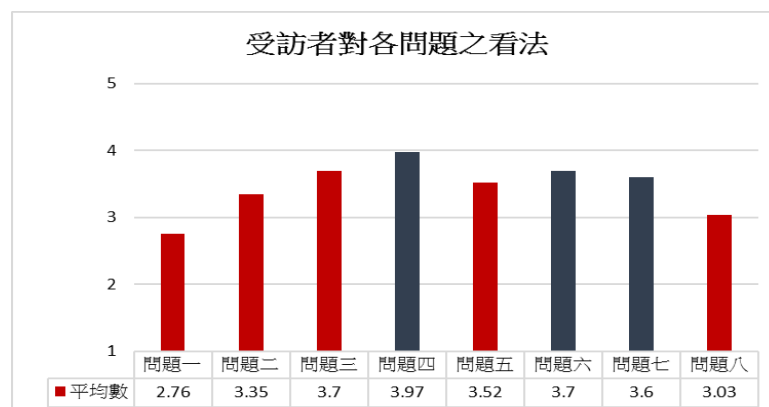
若使用 Obike，多數受訪者是用來代步，其次是通勤。由於受訪者大部分是宜蘭縣民，故 Obike 對他們來說大多是用來滿足最基本的短程交通需求，而非用於在景點之間往來。



從上圖可知：

Obike 隨意停放為受訪者最常見到的現象，其次是占用停車格。可見 Obike 在使用上仍有許多問題。

(三). 受訪者對各問題之看法



從上圖可知：

所有受訪者針對各問題傾向於同意者（平均數 > 3.5）共有 3 項，前三項依序分別為：

1. 問題 4「無定點停車造成無網路者使用不便」（平均數為 3.97）

2. 問題 6 「以信用卡的方式進行儲值造成不便」(平均數為 3.7)
3. 問題 7 「還車需要透過關鎖的方式是便利的」(平均數為 3.6)

所有受訪者針對各問題傾向於不同意者(平均數 <2.5)共有 0 項：

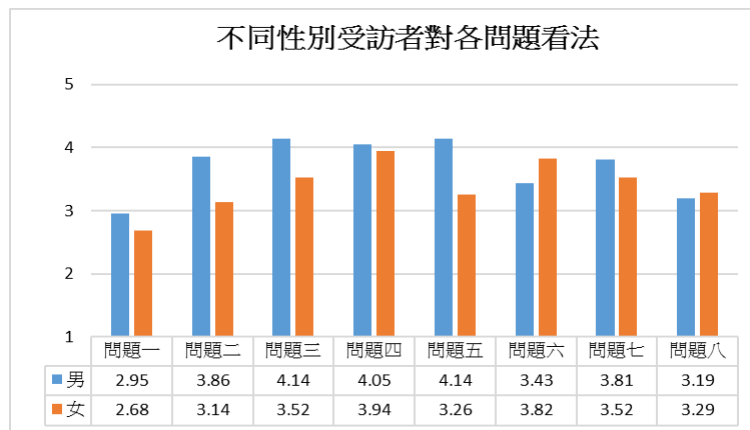
受訪者對其他問題則呈中立意見(平均數介於 2.5~3.5 之間)。

綜合討論：

因 Obike 為無定點停車，需要了解單車的位置需使用網路，但這會使無網路者有極大的不方便，且信用卡會使用戶有安全的疑慮，年輕族群也無法使用信用卡儲值；而 Obike 的關鎖方式簡單，並不會花費太多的時間。

(四). 不同類別受訪者對各問題之看法

A. 不同性別對各問題的看法



從上圖可知：

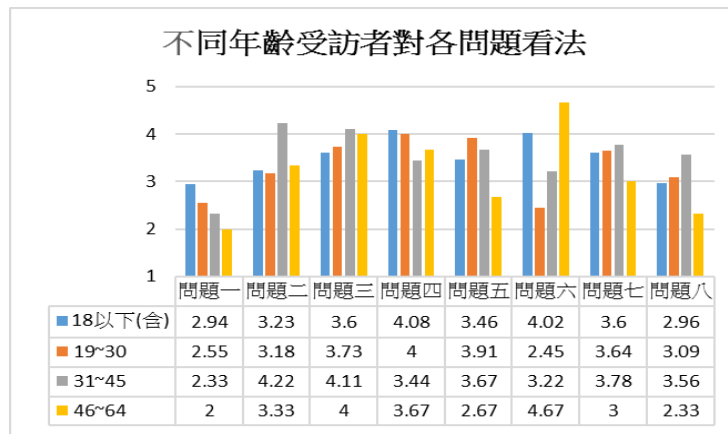
不同性別受訪者對各問題的看法，共有 3 項達到較明顯差距(差距值 >0.5)，依序為：

1. 問題 5 「透過 app 租借 Obike 是便民的」(男性 $>$ 女性，差距值達 0.88)
2. 問題 2 「Obike 未規劃定點停車區利於民眾」(男性 $>$ 女性，差距值達 0.72)
3. 問題 3 「Obike 的位置由 GPS 定位得知利於騎乘」(男性 $>$ 女性，差距值達 0.62)

綜合討論：

1. 針對問題 5：本小組認為男性高於女性的原因是男性較常使用網路(林明璇 2006)，故對使用 app 有較大接受度。
2. 針對問題 2：本小組認為其可能的原因為女性較常使用機車外出購物，故較常受 Obike 占用停車格影響。
3. 針對問題 3：本小組認為其可能的原因為女性對於安全有較大的顧慮，故較少使用 GPS。

B. 不同年齡受訪者對各問題看法



從上圖可知：

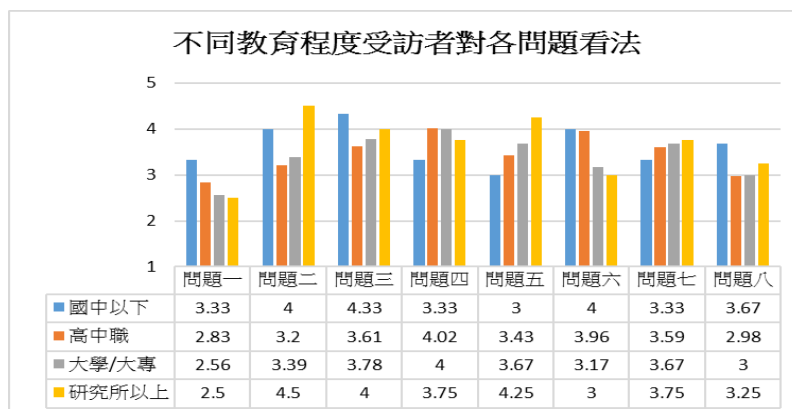
不同年齡受訪者對各問題的看法，共有 2 項達到較明顯差距（差距值 > 0.5），依序為：

1. 問題 2 「Obike 未規劃定點停車區利於民眾」（31~45 歲 > 46~64 歲、18 歲以下(含)、19~30 歲，差距值達 0.89）
2. 問題 6 「以信用卡的方式進行儲值造成不便」（46~64 歲 > 18 以下(含)、31~45 歲、19~30 歲，差距值達 0.65）

綜合討論：

1. 針對問題 2，本小組認為其可能原因為 31~45 歲民眾多為上班族，若設立定點停車，停車格若距離公司遙遠，可能會造成不便。
2. 針對問題 6，本小組認為其可能原因為 46~64 歲民眾較少使用信用卡，故以信用卡儲值較為不便。

C.不同教育程度受訪者對各問題看法



從上圖可知：

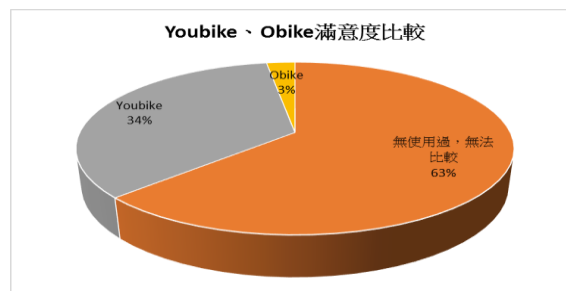
不同教育程度受訪者對各問題的看法，有 1 項達到較明顯差距（差距值 > 0.5）：

問題 5 「透過 app 租借 Obike 是便民的」(研究所以上>大學/大專、高中職、國中以下，差距值達 0.58)

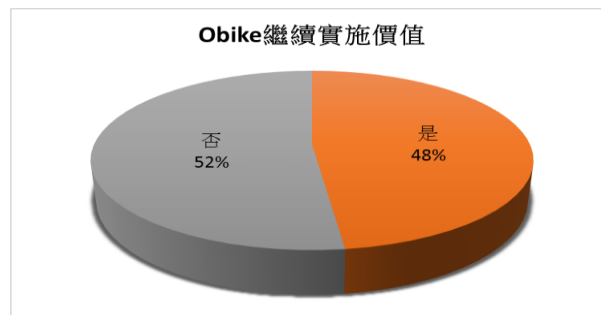
綜合討論：

針對問題 5：本小組發現教育程度越高者愈認同以 app 租借，但在問題一中，使用意願卻愈來愈低，可能原因為教育程度愈高對於 3C 產品的接受度也愈高，但可能因經濟上較能負擔得起汽車等交通工具，故對自行車的需求便較低。

(五). 受訪者對 Obike、Youbike 想法



從上圖可知，有使用過 Obike 的受訪者只有 3% 對 Obike 滿意度較高。



從上圖可知，有過半數的受訪者認為 Obike 沒有繼續實施的價值。

(六). 參與觀察、訪談

透過親自使用 Obike 及訪談的經驗，Obike 車身有些重且沒有變速功能，會造成騎乘中的不便。另外，當本小組向客服反應故障問題，處理時間拖延過久，且撥打客服電話多次未得到回應。受訪者也提出應在火車站或轉運站等地增加車數。

參●結論

一、 研究發現

基於上述的文獻探討及問卷分析，本研究主要發現有 4 項，分述如下：

1. 大部分受訪者皆有發現 Obike 的亂象問題，且隨便停放而占用停車格最為嚴重。
2. Obike 以信用卡方式儲值造成年長者及年幼者的不便。
3. 與本小組先前所想有出入，仍有許多受訪者認為無樁自行車便於民眾。
4. 整體來說，受訪者在便利度與亂象中權衡後，認為 Obike 繼續實施的價值不大。

二、 相關建議

針對上述的研究發現，本研究提出下列 4 項建議：

1. 希望能增加其他種儲值方式，避免特定年齡層的客群流失。
2. 希望客服能夠回應民眾的需求，以減少民眾對於 Obike 的怨言。
3. 於重要地點增加 Obike 車數，避免在需要時無車可騎，且要更加精確掌控車輛位置，盡可能平均車輛分布地點。
4. 訂定相關辦法如：增設腳踏車停車格，讓民眾在尋找停車地點時不會因找不到適當位置而隨意停放。

三、 研究心得

本小組認為，無樁自行車在此共享經濟逐漸盛行的年代，確實有一定的發展潛力與價值，雖然目前所產生的問題不在少數，但若能做到對於車輛的掌控、積極且妥善的回應民眾需求，便不會因其所造成的亂象而降低民眾使用意願，甚至能讓無樁自行車的運作方式有所突破與進步，以達到其欲便民的初衷。

此次小論文的研究不僅增進了探討問題的能力，更了解到一項新的設施進駐，利與弊必定是共存的，除了需要當地民眾配合，更仰賴該公司客服方面的回應，若每個人都能為下個使用者著想，且非只考慮自己的方便，相信在這樣的相輔相成中，無樁自行車便能真正帶來便利，展現出價值。

肆●引註資料

1. INSIDE(2017)。隨借隨停!新加坡無站點共享單車 oBike:台灣是最好的練功場。2007 年 6 月。
2. Paul DeMaio(2009)。Bike-sharing:Its History,Models of Provision,and Future.。Journal of Public Transportation。
3. 李旻瑾(2011)。大高雄地區發展複合式兩輪公共租賃系統之民眾接受度研究。中山大學公共事務管理研究所碩士論文。
4. 林明璇(2006)。電腦態度之性別差異----以資訊化的元智校園為例。元智大學資訊社會學研究所碩士論文。
5. 林建甫(2017)。名家 林建甫專欄—Obike 可拖吊 共享經濟不可擋。中時電子報，07 月 25 日。
6. 高雄公共腳踏車資訊網。
7. 高雄市政府新聞局。高市公共自行車租賃系統 領先上路。第 37 期，2009 年 2 月 11 日。
8. 高鈺惠(2016)。公共自行車租賃站設置關鍵因素分析。國立高雄第一科技大學運籌管理系碩士論文。
9. 陳冠羽(2016)。從政策衝突論台北市公共自行車 YouBike 之發展經驗。開南大學公共事務管理學系碩士論文。