

# 臺北市共享機車使用之性別統計分析

## 壹、 研究背景與目的

本市自 108 年起許可威摩科技股份有限公司(WeMo Scooter)、和雲行動服務股份有限公司(iRent)及睿能數位服務股份有限公司(GoShare)等三家共享機車業者於本市營運，截至 111 年 5 月許可共享機車 13,306 輛，111 年 1 至 4 月使用總量 286 萬 4,048 車次，平均每月使用 71 萬 6,012 車次，平均周轉率 2.87 次/每車每日。

共享機車一輛車多人使用，且具有彈性、機動性及隨租隨還等特性，無時間及路線限制，可滿足民眾旅次行為較為複雜、多點位、彈性需求較高或目的地離大眾運輸場站較遠之需求，可讓民眾節省許多購買並持有私人車輛的成本，期未來可逐步改變市民用車習慣，藉由共享運具之推動降低民眾使用私人運具使用。

另為鼓勵民眾使用共享機車轉乘大眾運輸，本市於 110 年 5 月 13 日推出公共運輸定期票加價購買共享機車優惠方案，並補助臺北市民每月 200 元，另於 111 年檢討放寬補助條件為不限戶籍，每次加價購均補助 200 元。

因應本府全面推動性別平等政策與措施，及近年來共享機車使用之興起，本案分析不同性別對於共享機車的知悉度、使用情形、使用目的、使用頻率、通勤(學)使用情形、影響私人車輛使用

情形、轉乘接駁支持度等。期利用本次分析了解相關使用情形及建議，以作為後續施政參考。

## 貳、 研究設計與方法

### 一、 調查區域範圍

以臺北市 12 個行政區為調查範圍。

### 二、 調查對象

以居住在臺北市、年滿 18 歲以上為受訪對象，核心受訪對象為每週至少使用一次自小客車或機車的汽機車駕駛人。

### 三、 調查日期與時間

本次調查於 110 年 7 月 26 日(週一)~8 月 3 日(週二)進行，調查時間為晚間 6 點至 10 點整。

### 四、 調查實施方法

本研究採用電腦輔助電話訪問系統(CATI)，結合訪員、電話系統及電腦網路的方式進行電訪調查資料蒐集，並配合現場同步監聽、監看與錄音設備，以掌握調查品質的監控。

### 五、 抽樣誤差

本案因受限於調查樣本，使用共享運具民眾樣本比例偏低，部分問項恐較無代表性，無法反映實際情形。本次調查共計完成訪問 2,316 位年滿 18 歲的臺北市民，其中每週至少使用

一次自小客車或機車的汽機車駕駛人有效樣本為 1,135 位、每週至少使用一次機車的汽機車駕駛人有效樣本數為 812，而其中知道且用過共享機車有效樣本數為 182、知道但沒用過共享機車有效樣本數為 521；另有使用共享運具通勤有效樣本數為 60。在 95% 的信心水準下，全體汽機車駕駛人受訪樣本的抽樣誤差在±2.9 個百分點以內。

## 參、 調查結果

### 一、 共享機車知悉度和使用情形

從機車使用者對共享機車的知曉度和使用情形來看，交叉分析顯示男性機車使用者知道且有用過共享機車的比率(24.5%)顯著高於女性(18.5%)；另女性機車使用者知道但沒用過共享機車的比率(70.4%)顯著高於男性(60.7%)，顯示實際使用比例以男性較高。

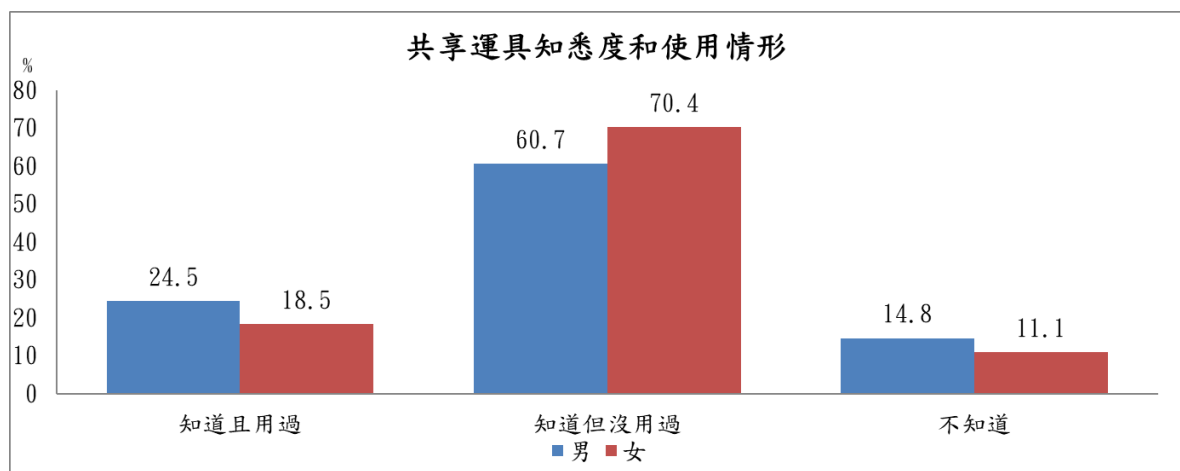


圖 3-1 共享運具知悉度和使用情形

表 3-1 共享運具知悉度和使用情形

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	知道且用過	知道但沒用過	不知道
全體	812	100.0	22.4	64.1	13.5
男	526	64.8	24.5	60.7	14.8
女	286	35.2	18.5	70.4	11.1

表 3-2 顯示從年齡差異來看，年齡層較輕的受訪者，有用過共享機車的比率越高；年齡層較長的受訪者，不知道有共享機車的比率則越高。其中以 18-29 歲(51.3%)及 30-39 歲(31.9%)受訪者有用過共享機車的比率顯著較高，50-59 歲受訪者知道但沒用過的比率(71.6%)顯著較高，至於 60 歲以上受訪者不知道共享機車的比率(25.9%~57.9%)顯著高於其他年齡層。

表 3-2 不同年齡層共享運具知悉度和使用情形

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	知道且用過	知道但沒用過	不知道
18-29 歲	117	14.3	51.3	45	3.7
30-39 歲	186	22.8	31.9	66	2.1
40-49 歲	220	27.1	19.1	69.4	11.5
50-59 歲	148	18.2	12.7	71.6	15.8
60-64 歲	61	7.5	1.1	64.8	34.1
65-69 歲	46	5.7	2.6	71.5	25.9
70 歲以上	35	4.3	0	42.1	57.9

## 二、 使用和未使用共享機車原因

### (一) 使用共享機車原因

從共享機車使用原因來看，交叉分析顯示無論男性或女性共享機車使用者，會使用共享機車的原因都以「臨時有需要」居多，且女性(75.1%)比率高於男性(63.0%)。

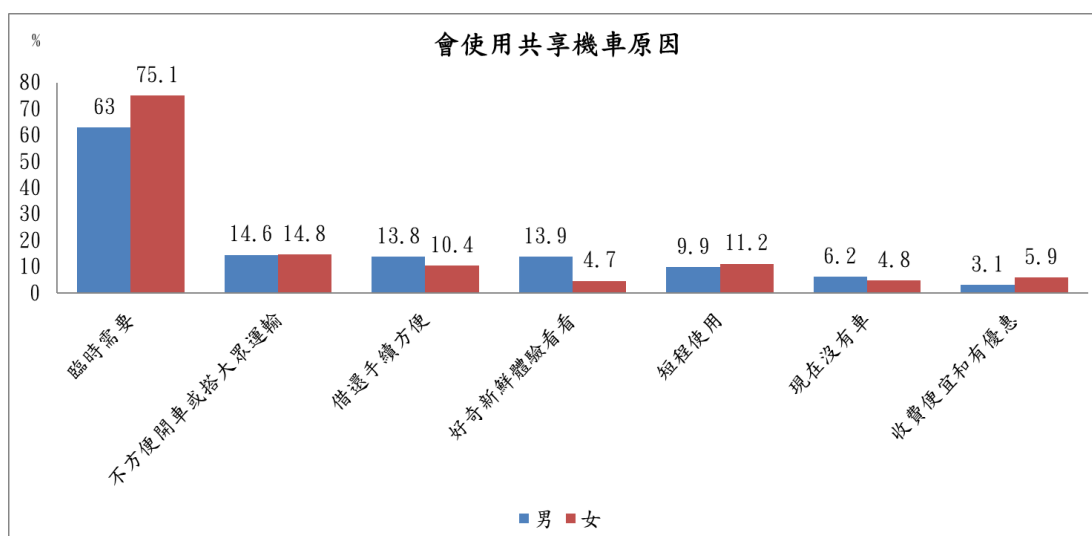


圖 3-2 會使用共享機車原因

表 3-3 會使用共享機車原因

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	臨時需要	不方便開車或搭大眾運輸	借還手續方便	好奇新鮮體驗看看	短程使用	現在沒有車	收費便宜和有優惠
全體	182	100	66.5	14.6	12.8	11.3	10.3	5.8	3.9
男	129	71	63	14.6	13.8	13.9	9.9	6.2	3.1
女	53	29	75.1	14.8	10.4	4.7	11.2	4.8	5.9

共享機車使用原因從各年齡層來看，無論男性或女性共享機車使用者，會使用共享機車的原因都以「臨時有需要」居多，且女性(75.1%)比率高於男性(63.0%)。

表 3-4 顯示從年齡差異來看，各年齡層以臨時需要及不方便開車或搭大眾運輸為主因(約 59.3~73.9%)。60 歲以上因樣本數過少不納入分析。

表 3-4 不同年齡層使用共享機車原因

單位：人；%

年齡	樣本數	樣本數比例	臨時需要	不方便開車或搭大眾運輸	借還手續方便	好奇新鮮體驗看看	短程使用	現在沒有車	收費便宜有優惠
18-29 歲	60	32.9	64.7	21.1	6.9	10	11.2	4.4	0
30-39 歲	59	32.6	73.9	17.6	13.6	7	14.3	4.5	7.4
40-49 歲	42	23.1	59.3	2.1	20	13.1	6.7	11.3	6.5
50-59 歲	19	10.3	65.5	10.5	13.9	25.9	3.5	2.9	0
60-64 歲	1	0.4	0	100	0	0	0	0	0
65-69 歲	1	0.7	100	0	0	0	0	0	0

(二) 未考慮使用共享機車原因

不想使用共享機車原因，交叉分析顯示知道但沒用過共享機車服務的機車使用者中，女性和男性都以「習慣騎自己的車」居多，且男性(74.3%)比率略高於女性(67.8%)。

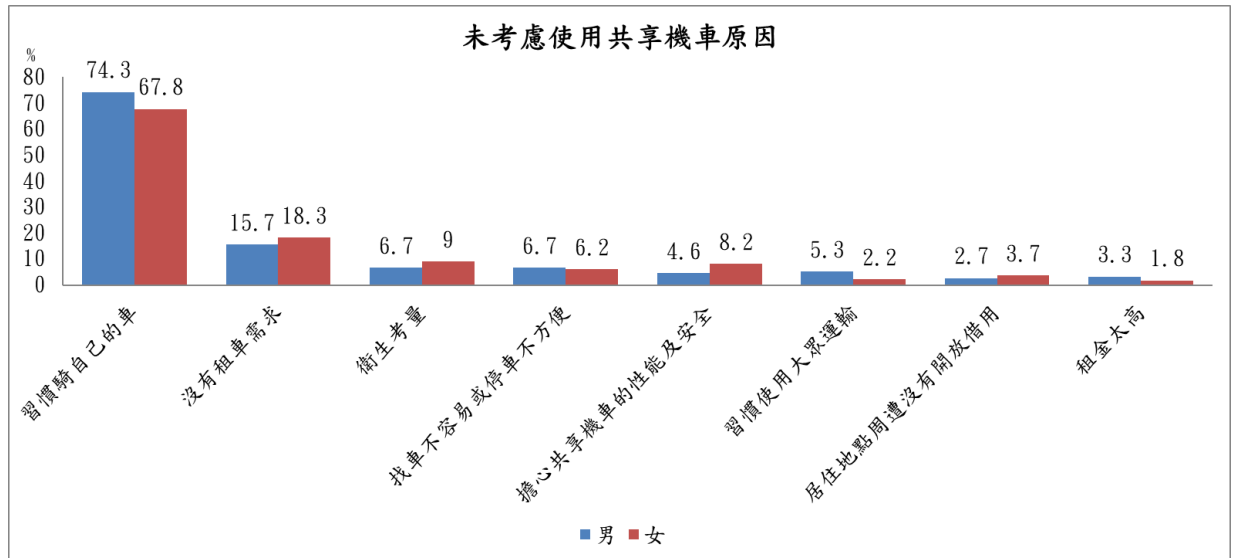


圖 3-3 未考慮使用共享機車原因

表 3-5 未考慮使用共享機車原因

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	習慣騎自己的車	沒有租車需求	衛生考量	找車不容易或停車不方便	擔心共享機車的性能及安全	習慣使用大眾運輸	居住地點周遭沒有開放借用	租金太高
全體	521	100.0	71.8	16.7	7.6	6.5	6.0	4.1	3.1	2.7
男	319	61.3	74.3	15.7	6.7	6.7	4.6	5.3	2.7	3.3
女	201	38.7	67.8	18.3	9	6.2	8.2	2.2	3.7	1.8

表 3-6 顯示各年齡層未考慮使用共享機車原因皆以習慣  
其自己的車為主(63.5%~75.8%)。

表 3-6 不同年齡層未考慮使用共享機車原因

單位：人；%

	樣本 數	樣本 數比 例	習慣 騎自 己的 車	沒有 租車 需求	衛生 考量	找車 不容 易或 停車 不方 便	擔心 共享 機車 的性 能及 安全	習慣 使用 大眾 運輸	居住 地點 周遭 沒有 開放 借用	租金 太高
18-29 歲	52	10.1	66.8	11.6	7.3	8.3	8.4	5.1	2.8	0
30-39 歲	122	23.5	68.2	19.6	8.4	5	5.8	3.8	4	4.5
40-49 歲	153	29.3	75.6	14.5	7.2	6.8	3.6	2.8	1.8	1.2
50-59 歲	106	20.3	74.8	15.3	10.4	4.7	9.4	3.4	4.7	4.6
60-64 歲	40	7.6	72.6	20.7	5	6	6.2	6	3.2	0
65-69 歲	33	6.3	63.5	24.9	2.5	16.6	3	9.8	0	3.7
70 歲以上	15	2.8	75.8	14.8	3.1	0	4.1	3.7	3.9	4.4

### 三、 共享機車使用目的或用途

共享機車主要使用目的或用途，交叉分析顯示無論男性或  
女性共享機車使用者都以「通學通勤」居首(近三成)，不過，  
女性利用共享機車從事「購物」(25.6%)和「休閒旅遊」(14.9  
%)的比率高於男性多 7.1~10.2 個百分點；男性利用共享機車  
從事「家庭和個人活動」(25.6%)、「轉乘接駁大眾運輸」(9.3  
%)及「商務洽公」(4.6%)的比率則較女性多 3.3~5.7 個百分  
點，顯示出男女使用共享機車用途具差異性。



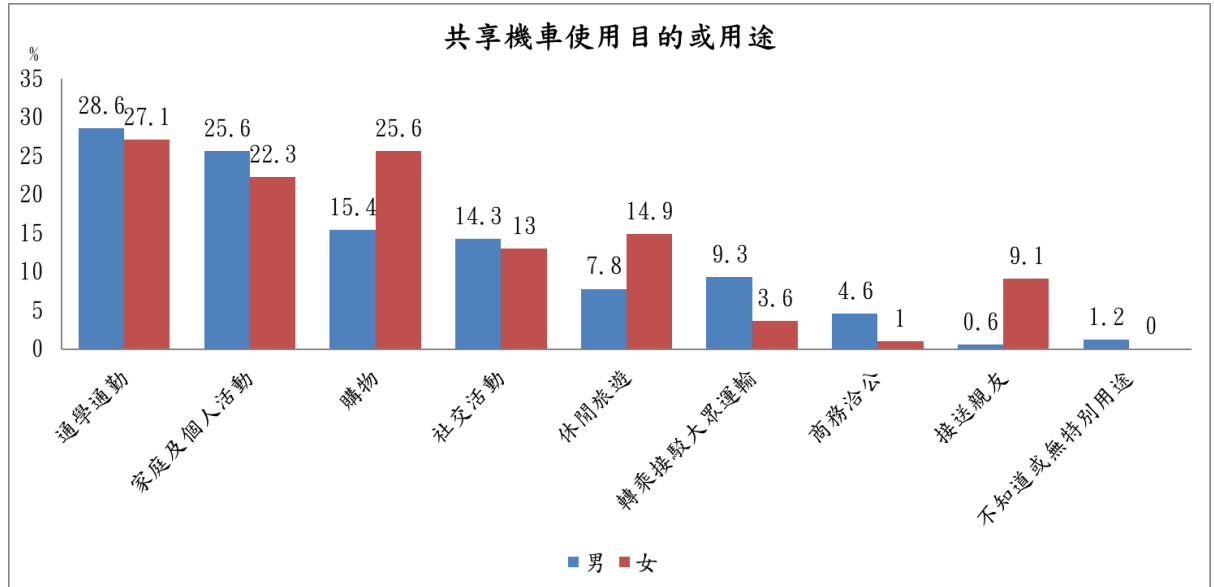


圖 3-4 共享機車使用目的或用途

表 3-7 共享機車使用目的或用途

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	通學通勤	家庭及個人活動	購物	社交活動	休閒旅遊	轉乘接駁大眾運輸	商務洽公	接送親友	不知道或無特別用途
全體	182	100	28.2	24.6	18.4	13.9	9.9	7.6	3.5	3.1	6.1
男	129	71	28.6	25.6	15.4	14.3	7.8	9.3	4.6	0.6	1.2
女	53	29	27.1	22.3	25.6	13	14.9	3.6	1	9.1	0

表 3-8 顯示從年齡差異來看，18-29 歲以通學通勤(41.5%)、家庭及個人活動(20.2%)及社交活動(20.4%)為主，30~39 歲以通學通勤(25.2%)、家庭及個人活動(35.2%)及購物(23%)為主，40~49 歲以通學通勤(20.3%)、家庭及個人活動(17.1%)及購物(16.7%)為主，50~59 歲以通學通勤(16%)、家庭及個人活動

(17.8%)及購物為主(17.6%)，60 以上族群因樣本數過少不納入分析。

表 3-8 不同年齡層共享機車使用目的或用途

單位：人；%

年齡	樣本數	樣本數比例	通學 通勤	家庭 及個人 活動	購物	社交 活動	休閒 旅遊	轉乘 接駁 大眾 運輸	商務 洽公	接送 親友	不知 道或 無特 別用 途
18-29 歲	60	32.9	41.5	20.2	15.7	20.4	11.2	4.1	0	2	0
30-39 歲	59	32.6	25.2	35.2	23	10.9	8.9	7.3	2.1	4.7	2.2
40-49 歲	42	23.1	20.3	17.1	16.7	11.6	10.4	15.4	11	3.9	10.7
50-59 歲	19	10.3	16	17.8	17.6	9.1	8.5	0	2.9	0	28.4
60-64 歲	1	0.4	0	0	0	0	0	100	0	0	0
65-69 歲	1	0.7	0	100	0	0	0	0	0	0	0

#### 四、 共享機車通勤(學)外，是否轉乘使用其他的交通工具

交叉分析顯示無論男性或女性皆僅使用共享運具通勤分別為 77.6%及 77.5%；另轉乘捷運分別為 19.3%及 22.5%，顯示共享運具應可滿足通勤(學)需求。

圖 3-5 共享機車通勤(學)外是否轉乘使用其他的交通工具

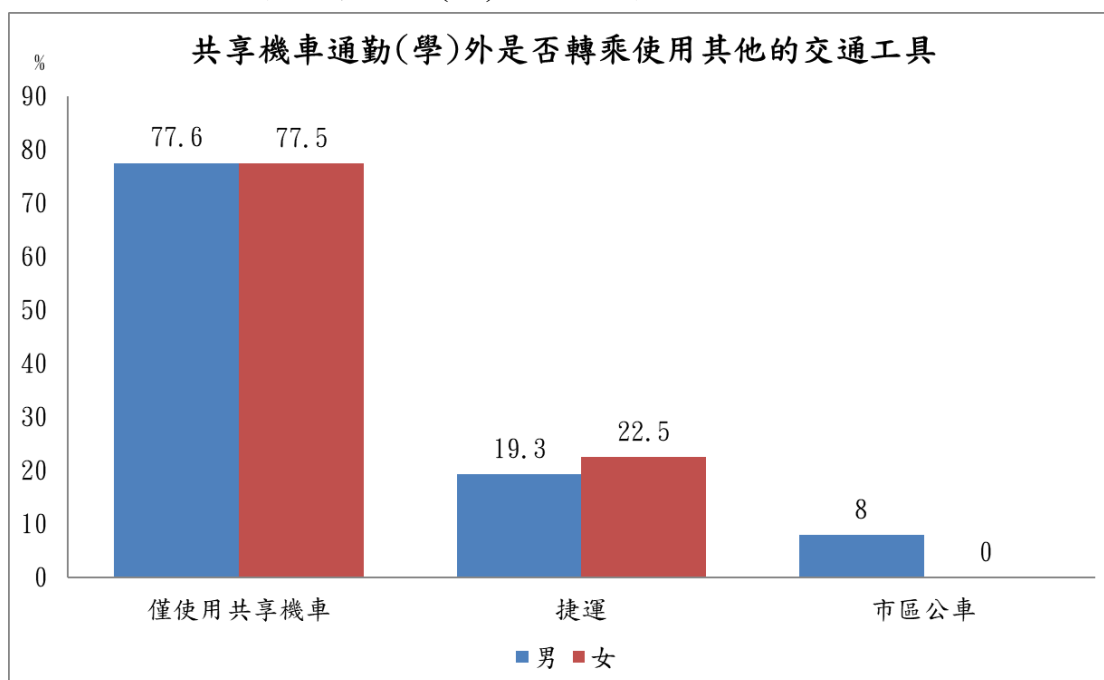


表3-9 共享機車通勤(學)外是否轉乘使用其他的交通工具

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	僅使用共享機車	捷運	市區公車
全體	60	100.0	77.6	20.0	6.1
男	46	76.2	77.6	19.3	8.0
女	14	23.8	77.5	22.5	0

表 3-10 顯示各年齡層僅使用共享運具可滿足通勤(學)需求。

求。

表3-10 共享機車通勤(學)外是否轉乘使用其他的交通工具

單位：人；%

年齡	樣本數	樣本數比例	僅使用共享機車	捷運	市區公車
18-29 歲	26	43.4	69.8	24.7	11.1
30-39 歲	21	34.2	87.7	12.3	0
40-49 歲	9	15.7	75.4	24.6	0
50-59 歲	4	6.7	81.3	18.7	18.7

## 五、 共享機車作為公共運輸相互轉乘接駁服務支持度

共享機車作為公共運輸相互轉乘接駁服務支持度交叉分析中，對於將共享機車作為與公共運輸間相互轉乘接駁的服務，女性機車使用者的支持度(78.2%)略高於男性(73%)，但差異未達統計顯著水準。顯示不論男性或女性對於共享機車作為公共運輸相互轉乘接駁服務支持度皆高。

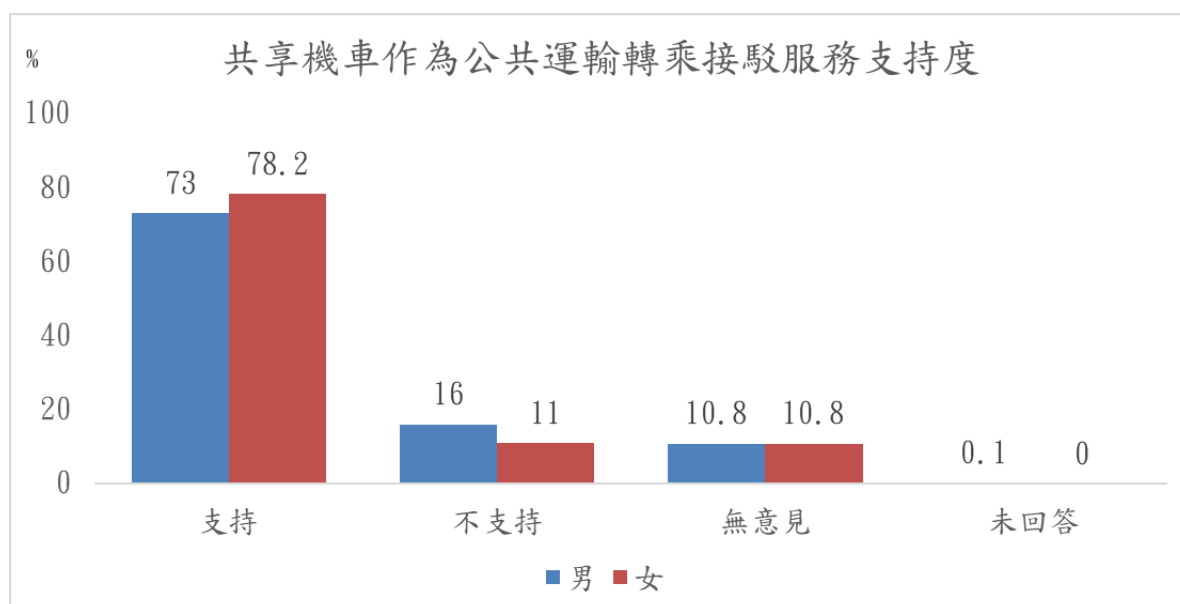


圖3-6 共享機車作為公共運輸轉乘接駁服務支持度

表3-11 共享機車作為公共運輸轉乘接駁服務支持度

單位：人；%

	樣本數	樣本數 比例	支持	不支持	無意見	未回答
全體	812	100.0	74.8	14.3	10.8	0.1
男	526	64.8	73	16	10.8	0.1
女	286	35.2	78.2	11	10.8	0

表 3-12 顯示年齡層越輕，對於共享機車作為公共運輸相

互轉乘接駁服務的支持度越高。其中以 18-29 歲(86.4%)和 30-39 歲(82.1%)者支持比率顯著較高，60 歲以上者支持比率(47.3%~62.8%)則顯著低於其他年齡層。

表3-12 共享機車作為公共運輸轉乘接駁服務支持度

單位：人；%

	樣本數	樣本數 比例	支持	不支持	無意見	未回答
18-29 歲	117	14.3	86.4	7.6	5.9	0
30-39 歲	186	22.8	82.1	13.7	4.2	0
40-49 歲	220	27.1	76.3	17.4	6.3	0
50-59 歲	148	18.2	72.9	11	15.6	0.4
60-64 歲	61	7.5	62.8	16.8	20.4	0
65-69 歲	46	5.7	52.2	19.3	28.5	0
70 歲以上	35	4.3	47.3	21.8	30.9	0

#### 六、 共享機車使用頻率

共享機車使用頻率交叉分析中，不論男性或女性，共享機車使用 1 週不到 1 天占多數，女性(90%)高於男性(79.3%)。顯示共享機車使用需求大多 1 週未達 1 天。

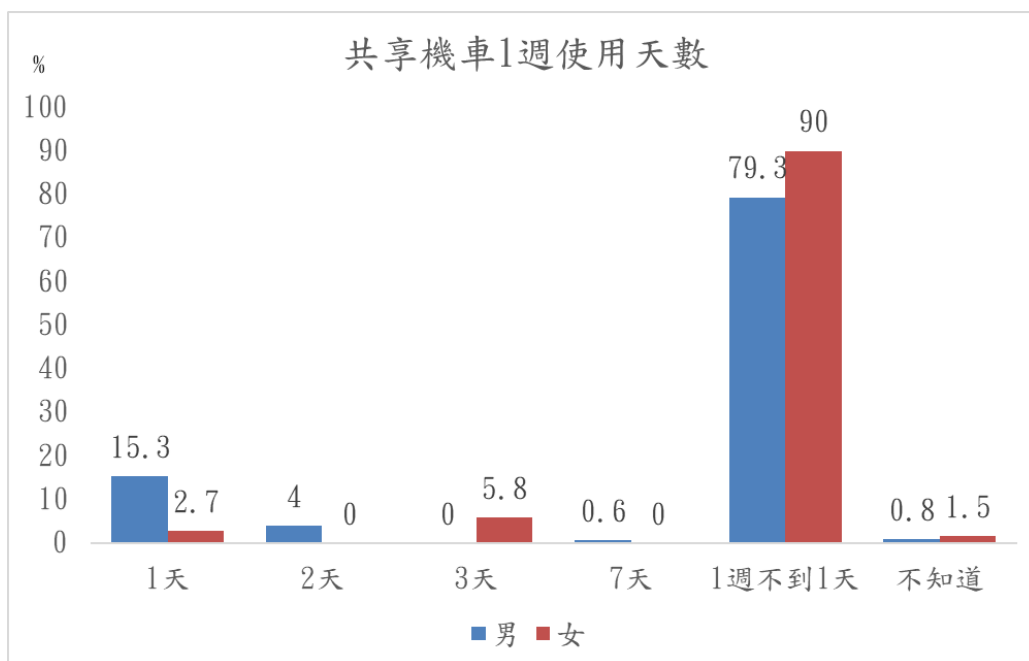


圖 3-7 共享機車 1 週使用天數

表3-13 共享機車1週使用天數

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	1天	2天	3天	7天	1週不到1天	不知道
全體	182	100	11.7	2.8	1.7	0.4	82.4	1.0
男	129	71	15.3	4	0	0.6	79.3	0.8
女	53	29	2.7	0	5.8	0	90	1.5

表 3-14 顯示不同年齡層共享機車使用需求大多 1 週未達

1 天。

表3-14 不同年齡層共享機車1週使用天數

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	1 天	2 天	3 天	7 天	1 週不到 1 天	不知道
18-29 歲	60	32.9	10.1	5.9	3.9	0	80	0
30-39 歲	59	32.6	8.6	0	0	0	91.4	0
40-49 歲	42	23.1	22.4	3.9	1.6	0	67.8	4.3
50-59 歲	19	10.3	3.5	0	0	4	92.5	0
60-64 歲	1	0.4	0	0	0	0	100	0
65-69 歲	1	0.7	0	0	0	0	100	0

#### 七、 共享機車是否會降低購(換)車意願

使用共享機車是否會降低購(換)車意願中，交叉分析顯示男性共享機車使用者有 21.8%表示會因有共享機車的服務，就不想再買機車，女性則為 20%，比率男女性相當，無顯著差異；另男性 75.7%、女性 80%表示即使有共享機車的服務，還是想買機車，比率男女性相當，無顯著差異。顯示共享運具具正向之助益，可降低部分民眾購(換)車意願。

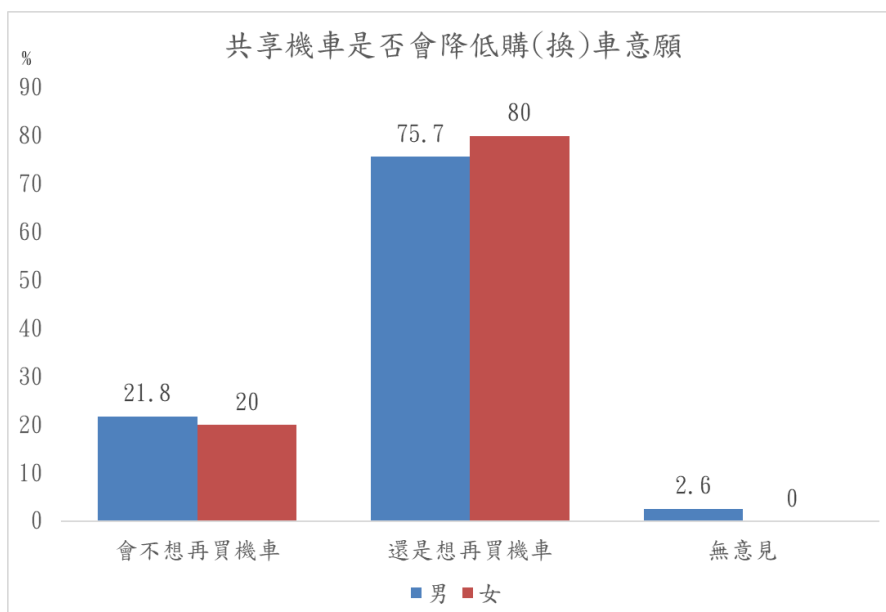


圖3-8 共享機車是否會降低購(換)車意願

表3-15 共享機車是否會降低購(換)車意願

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	會不想再買機車	還是想再買機車	無意見
全體	182	100	21.3	76.9	1.8
男	129	71	21.8	75.7	2.6
女	53	29	20	80	0

表 3-16 顯示年齡層越高，使用共享機車可降低購(換)車意願比例愈高，其中以 40-49 歲 32.8%，50-59 歲 33.8%較其  
年他年齡層多，60 歲以上因樣本數過少不納入分析。



表3-16 共享機車是否會降低購(換)車意願

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	會不想再買機車	還是想再買機車	無意見
18-29 歲	60	32.9	8.3	87.8	3.9
30-39 歲	59	32.6	20.8	79.2	0
40-49 歲	42	23.1	32.8	64.9	2.3
50-59 歲	19	10.3	33.8	66.2	0
60-64 歲	1	0.4	0	100	0
65-69 歲	1	0.7	100	0	0

八、 共享機車是否會增加報廢家中機車意願

使用共享機車是否會增加報廢家中機車意願交叉分析中，男性 8.8%、女性 9.8%表示會因有共享機車服務就想報廢家裡的機車，比率男女相當，無顯著差異；另男性 89.4%、女性 85.8%表示不會因有共享機車服務就想報廢家裡的機車，比率男女相當，無顯著差異。顯示大多數不會因為共享機車而報廢家中機車。

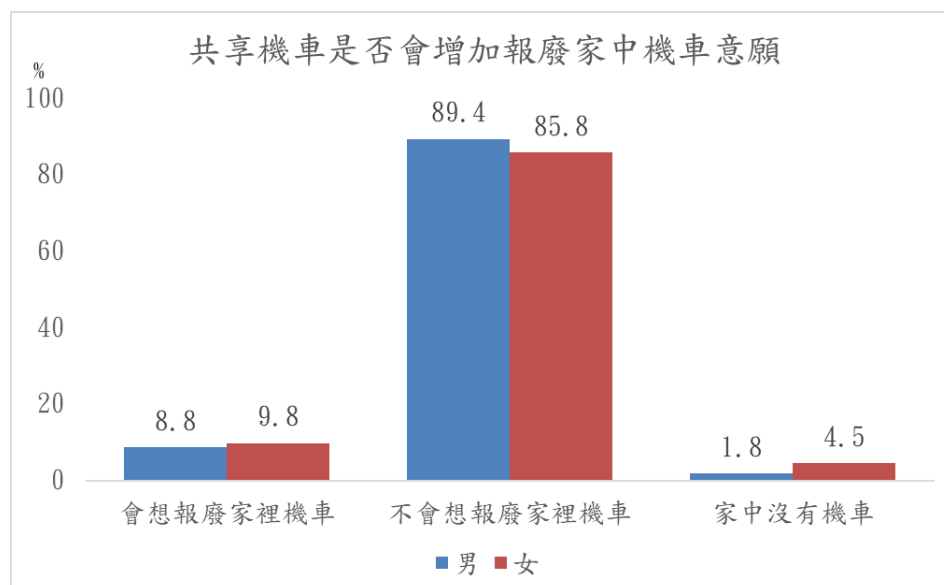


圖3-9 共享機車是否會增加報廢家中機車意願

表3-17 共享機車是否會增加報廢家中機車意願

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	會想報廢家裡機車	不會想報廢家裡機車	家中沒有機車
全體	182	100	9.1	88.4	2.6
男	129	71	8.8	89.4	1.8
女	53	29	9.8	85.8	4.5

表 3-18 顯示各年齡層大多不會因為共享機車而報廢家中機車；而 60 歲以上因樣本數過少不納入分析。

表3-18 共享機車是否會增加報廢家中機車意願

單位：人；%

	樣本數	樣本數比例	會想報廢家裡機車	不會想報廢家裡機車	家中沒有機車
18-29 歲	60	32.9	6.4	85.8	7.8
30-39 歲	59	32.6	6.9	93.1	0
40-49 歲	42	23.1	15.7	84.3	0
50-59 歲	19	10.3	4.1	95.9	0
60-64 歲	1	0.4	0	100	0
65-69 歲	1	0.7	100	0	0

#### 肆、 調查結論

經由共享機車調查結果，彙整以下結論：

- 一、 逾 8 成調查民眾知曉共享機車，其中男性 85.4%，女性 88.9%；另知道且使用過共享機車男性 24.5%，女性

18.5%，男性實際使用過比率較高。年齡層較輕的受訪者，有用過共享機車的比率越高；年齡層較長的受訪者，不知道有共享機車的比率則越高。其中以 18-29 歲(51.3%)及 30-39 歲(31.9%)受訪者有用過共享機車的比率顯著較高，50-59 歲受訪者知道但沒用過的比率(71.6%)顯著較高，至於 60 歲以上受訪者不知道共享機車的比率(25.9%~57.9%)顯著高於其他年齡層。

二、 會使用共享機車的原因，男性或女性都以「臨時有需要」居多，男性 63%，女性 75.1%，女性比率較高；至於不想使用共享機車的原因，男性或女性都以「習慣騎自己的車」居多，男性 74.3%比率略高於女性 67.8%。各年齡層以臨時需要及不方便開車或搭大眾運輸為主因(約 59.3~73.9%)。

三、 無論男性或女性共享機車使用者都以「通學通勤」居首，男性 28.6%，女性 27.1%；另男女使用共享機車用途具差異性，女性利用共享機車從事「購物」(25.6%)和「休閒旅遊」(14.9%)為主，男性從事「家庭和個人活動」(25.6%)、「轉乘接駁大眾運輸」(9.3%)及「商務洽公」(4.6%)為主。經調查 18-29 歲以通學通勤(41.5%)、家

庭及個人活動(20.2%)及社交活動(20.4%)為主，30~39歲以通學通勤(25.2%)、家庭及個人活動(35.2%)及購物(23%)為主，40~49歲以通學通勤(20.3%)、家庭及個人活動(17.1%)及購物(16.7%)為主，50~59歲以通學通勤(16%)、家庭及個人活動(17.8%)及購物為主(17.6%)。

- 四、對於共享機車作為公共運輸相互轉乘接駁服務，男性或女性支持度皆高，男性 73%，女性 78.2%。年齡層越輕，對於共享機車作為公共運輸相互轉乘接駁服務的支持度越高。其中以 18-29 歲(86.4%)和 30-39 歲(82.1%)者支持比率顯著較高，60 歲以上者支持比率(47.3%~62.8%)則顯著低於其他年齡層。
- 五、共享機車使用 1 周末達 1 天，女性(90%)高於男性(79.3%)，顯示大多平均 1 週僅使用 1 天以下即可滿足需求。不同年齡層共享機車使用需求大多 1 周末達 1 天。
- 六、共享運具具正向之助益，可降低部分民眾購(換)車意願，男性 21.8%，女性 20%會不想再買機車。年齡層越高，使用共享機車降低購(換)車意願比例愈高，其中以 40-

49 歲 32.8%，50-59 歲 33.8%較其年他年齡層多。

- 七、 調查民眾不會因有共享機車服務就想報廢家裡的機車，男性 89.4%，女性 85.8%不會想報廢家裡的機車。各年齡層大多不會因為共享機車而報廢家中機車。

## 伍、 未來建議

在本府共享及綠能政策推動下，逾 8 成調查民眾知悉共享機車，另逾 7 成調查民眾認同共享機車與公共運輸間相互轉乘接駁服務，反映出民眾對於共享機車及與公共運輸間相互轉乘接駁服務之支持與肯定；後續將持續輔導業者，提供更完善的共享機車服務以加強共享機車和公共運具間的使用連結，作為大眾運輸場站到目的地之間的第一哩及最後一哩路接駁運具。

本案因受限於調查樣本，使用共享運具民眾樣本比例偏低，部分問項恐較無法反映實際情形，未來將考量增加調查樣本數，使其較具代表性，另後續評估透過業者發放問卷之可行性；另建議本案未來可持續進行共享運具相關調查。

本案因受民眾問項數量之限制，較無法反映不使用共享運具原因之細節，未來將考量問項之調整，並提供不使用共享運具之原因予業者作為後續提出改善策略方向之參考。

陸、 本案與交通部運輸研究所共享電動機車對運輸溫室  
氣體排放影響之研究(2/2) 期中報告之比較

交通部運輸研究所共享電動機車對運輸溫室氣體排放影響之  
研究案(2/2)目前為期中報告階段，其已於臺北市完成問卷調查(自  
111年6月18日至6月27日止)，有效樣本為1,268份；惟因該  
研究並未針對不同性別進行交叉分析，故無法與本案進行比較。