

致理技術學院
休閒遊憩管理系
畢業專題

U b i k e 設置對周圍商圈的影響
-以西門町為例

指導教授：姜穎

專 題 學 生：徐瑜君、陳冠儒、謝羽彤、

王怡珊、郭芬瑄 撰

學 號：10023207、10023212、10023214、

10023245、10023256

中 華 民 國 1 0 4 年 5 月

目 錄

表 次	I
圖 次	II
第一章 緒論	1
第一節 研究動機與背景	1
第二節 研究目的	2
第三節 名詞解釋	2
第二章 文獻探討	3
第一節 自行車-從交通工具到休閒行為	3
第二節 Ubike 微笑單車概況	8
第三節 西門町徒步街及商圈	12
第四節 小結	19
第三章 研究方法	19
第一節 研究方法	19
第二節 研究對象	21
第三節 研究工具	22
第四節 研究架構及流程	22
第四章 問卷研究結果與分析	24
第一節 樣本資料描述	24
第二節 信度分析	31
第三節 小結	33
第五章 西門町商圈店家訪談	34
第一節 樣本資料描述西門町商圈及 Ubike 租賃站訪談架構	34
第二節 小結	37
第六章 研究結論與建議	38
第一節 結論	38
第二節 建議	39
參考文獻	40
附錄一 問卷	42
附錄二 西門町商家訪談	44

表次

表 2-1 政府推動自行車相關政策	4
表 2-2 Ubike發展史	9
表 2-3 自行車費率說明	11
表 4-1-1 樣本基本資料分析表	26
表 4-1-2 騎乘次數統計表	27
表 4-1-3 騎乘時段統計表	27
表 4-1-4 騎乘時間統計表	28
表 4-1-5 騎乘目的統計表	28
表 4-1-6 騎乘原因統計表	28
表 4-1-7 騎乘夥伴統計表	29
表 4-1-8 西門町騎乘次數統計表	29
表 4-1-9 西門町騎乘時間統計表	29
表 4-1-10 西門町平均花費統計表	30
表 4-1-11 西門町騎乘習慣統計表	30
表 4-1-12 西門町騎乘目的統計表	30
表 4-1-13 Ubike 設置是否改變了你在西門町商圈移動的方式	31
表 4-1-14 Ubike 是否成為您在西門町商圈內代步的主要工具	31
表 4-1-15 在西門町商圈內部的主要移動方式是否仍以步行為主	31
表 4-1-16 在西門町商圈的平均消費金額是否有所改變	31
表 4-1-17 在西門町內平均消費金額改變程度	32
表 4-1-18 在西門町商圈使用 Ubike 的原因	32
表 4-2 Cronbach's Alpha 值計量	33
表 5-1 峨嵋停車場 Ubike 租賃站附近	35
表 5-2 西門町商圈中心點	35

圖次

圖 2-1 西門町商圈圖	18
圖 2-2 西門町特性圖	18
圖 3-1 西門町研究範圍	21

第一章 研究動機與背景

早期的自行車使用多為長途運輸、或運輸郵件等用途，隨著時間的演進，自行車的使用領域亦在發生變化，由運輸郵件與大宗貨物，而轉為休閒娛樂的消遣用。自行車是種不受限制、不受時間及空間限制、不受氣候條件限制、能遠距離移動、便宜且健康、且能自行操作的交通工具，喜愛運動的人及喜愛休閒的人均喜愛。

近年來因為全球暖化問題，引起各國政府及大眾紛紛開始了減碳的實踐，自行車亦因為其便捷的特性，被視為減碳最實用、最易操作、最方便、最經濟的實踐工具。(許進，2008) 因此，自行車不僅是消遣、運動、休閒、消遣之用的休閒娛樂，不僅可以減碳，更兼它可減低因交通中不必要的壓力，減輕大眾的休閒娛樂。

在台灣，台北市對自行車推廣最為積極，台北市公共自行車系統（iBike）就是最早以公共自行車系統為主的推廣政策，其推廣的核心理念，為了鼓勵市民減少開車擁堵造成污染的問題，而鼓勵市民以騎車代替開車，減少開車所帶來的空氣污染問題。此外，台北市亦積極推廣管理自行車道，如 2002 年實施臺北自行車道第一階段計畫，包括第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。

本研究之所以選擇以自行車為研究對象，是因為自行車在「短距離、短時間」的短途運輸中佔有極大的地位，且其使用最為普遍，且其使用最為廣泛。此外，自行車的使用，不僅可以減少開車擁堵造成污染的問題，而鼓勵市民以騎車代替開車，減少開車所帶來的空氣污染問題。此外，台北市亦積極推廣管理自行車道，如 2002 年實施臺北自行車道第一階段計畫，包括第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。

此外，本研究亦選擇以自行車為研究對象，是因為自行車在「短距離、短時間」的短途運輸中佔有極大的地位，且其使用最為普遍，且其使用最為廣泛。此外，自行車的使用，不僅可以減少開車擁堵造成污染的問題，而鼓勵市民以騎車代替開車，減少開車所帶來的空氣污染問題。此外，台北市亦積極推廣管理自行車道，如 2002 年實施臺北自行車道第一階段計畫，包括第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。