

110 年度統計專題報告



高雄市共享運具之經營與管理

專題分析

撰 研 機 關
單 位 : 高雄市政府交通局

撰 寫 人 : 曾是領

職 稱 : 技 士

聯 絡 電 話 : 07-2299825 分機 719

撰 寫 日 期 ： 中 華 民 國 110 年 8 月

高雄市共享運具之經營與管理

一、共享運具發展說明

近年來諸多先進國家紛紛思考如何在交通壅擠的都會區中讓人們放棄燃油運具，轉而更頻繁使用大眾運輸系統，以減輕道路壅塞程度及降低過量的停車需求與環境負擔，進而思考出以運具共享的方式達到上述目的，經研究共享運具有利於降低私人運具持有率及使用率，並與大眾運輸系統結合後有助於民眾完成第一哩路及最後一哩路，且現行共享運具大多採用環保能源作為動力來源，例如電動車、油電混合動力車等，可大量減少燃油車所產生的廢氣汙染及懸浮微粒。

依據交通部「105 年民眾日常使用運具狀況調查旅次主運具市占率交叉統計表」顯示，高雄市外出民眾有 7.9%係使用公共運輸工具，使用非機動運輸工具占 9.8%，其餘皆為使用私人機動運輸工具占 82.3%，顯示高雄民眾外出時多數依賴私人運具作為日常交通工具。

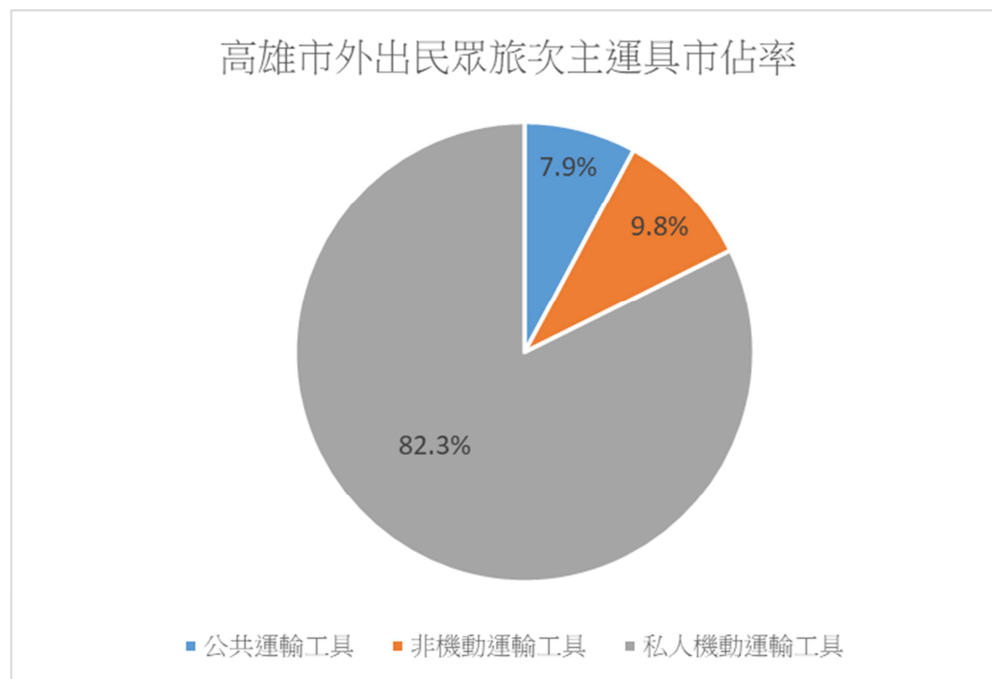


圖 1 高雄市外出民眾旅次主運具市佔率

為降低高雄市私人運具持有率及使用率，高雄市政府交通局自 107 年 4 月 19 日公布施行「高雄市共享自行車發展管理自治條例」，並於 108 年 1 月引進第一家共享運具業者，後續為鼓勵並規範多元共享運具進入高雄市，於 108 年 8 月 22 日修正並公布「高雄市共享運具發展管理自治條例」，及於 108 年 10 月 5 日配合修正施行「高雄市共享運具經營業許可及收費辦法」，以促進多元共享運具進入高雄市。

共享運具屬新興營運模式，為與時俱進，109 年 11 月與專家學者、各家共享運具業者及相關局處等共同檢討共享運具相關法規，經討論考量共享運具數量及使用次數日益增長，為保障共享運具使用者之權益，將於法規中納入投保事項，故交通局已於 110 年 6 月 7 日修正並公布「高雄市共享運具經營業許可及收費辦法」第二條，明定共享運具保險應載明駕駛人傷害保險、第三人責任險及其他經主管機關指定之保險內容，後續交通局將持續滾動式檢討共享運具相關法規。

二、共享運具營運概況

共享運具係指供不特定人，透過網路應用軟體或其他自助租借方式完成租賃交易行為之小客車、機車、自行車或其他運具，其營運範圍包含共享運具業者經申請許可，設置於路邊、人行道、騎樓、公有路外停車場或私人開放空間等，作為租賃及停放共享運具之區域。

目前共享運具分為「隨租隨還」及「站點式租還」兩種營運模式，「隨租隨還」係共享運具業者透過電子圍籬方式匡列其服務範圍，使用者可於服務範圍內合法停車空間或共享運具業者所提供之私人場域租還共享運具；「站點式租還」係共享運具業者透過電子圍籬方式匡列小範圍租還車區域，或設立車樁租還共享運具，目前高雄市僅有其易電動車科技股份有限公司(Urda)採站點式租還，其餘皆採隨租隨還方式營運。

高雄市目前已有 5 家共享運具業者取得營業許可，其中包含威摩科技股份有限公司(WeMo)投入 1,000 輛共享電動機車，和雲行動服務股份有限公司(iRent)投入 800 輛共享電動機車及 100 輛共享汽車，其易電動車科技股份有限公司(Urda)投入 145 輛電動機車，睿能數位服務股份有限公司(GoShare)投入 700 輛共享電動機車，加上夠酷比股份有限公司(Gokube)投入 1,200 輛共享電動自行車，合計 3,945 輛共享運具提供服務。



圖 2 Gokube 共享電動自行車



圖 3 WeMo 共享電動機車



圖 4 iRent 共享電動機車



圖 5 UrDa 共享電動機車



圖 6 iRent 共享汽車



圖 7 GoShare 共享電動機車

高雄市共享運具營運範圍涵蓋左營區、鼓山區、三民區、鳥松區、苓雅區、新興區、前金區、鹽埕區、前鎮區、鳳山區、楠梓區、橋頭區、旗津區、大寮區、小港區等 15 個行政區。

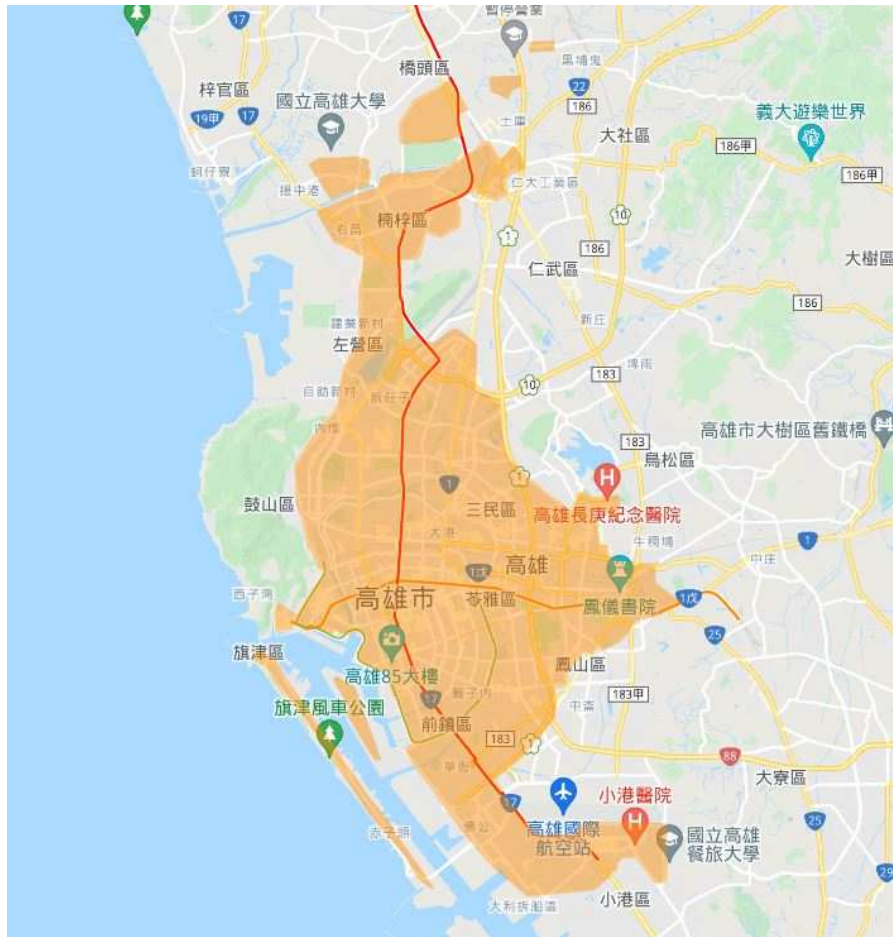


圖 8 共享運具營運範圍

高雄市引進各家共享運具業者後，隨著民眾對於共享運具的熟悉度日漸增高，以及共享運具業者陸續增加投放車輛數，高雄市共享運具使用量也隨之提升，截至 110 年 7 月累計租借次數達 274 萬次，單月最高租借次數達約 24.4 萬次，單日平均周轉率最高達約 2.38 次/輛，但隨著 COVID-19 疫情升溫，中央疫情指揮中心於 110 年 5 月 19 日宣布三級警戒後，導致共享運具 110 年 5 月以後營運次數及周轉率嚴重下滑。

表 1 高雄市共享運具營運次數(車次/月)

109 年 1 月	38,529	109 年 8 月	147,358	110 年 3 月	244,138
109 年 2 月	55,994	109 年 9 月	178,944	110 年 4 月	238,991
109 年 3 月	79,985	109 年 10 月	202,743	110 年 5 月	162,059
109 年 4 月	89,120	109 年 11 月	186,645	110 年 6 月	62,214

109 年 5 月	103,468	109 年 12 月	185,961	110 年 7 月	83,624
109 年 6 月	132,774	110 年 1 月	182,216		
109 年 7 月	152,439	110 年 2 月	213,227		

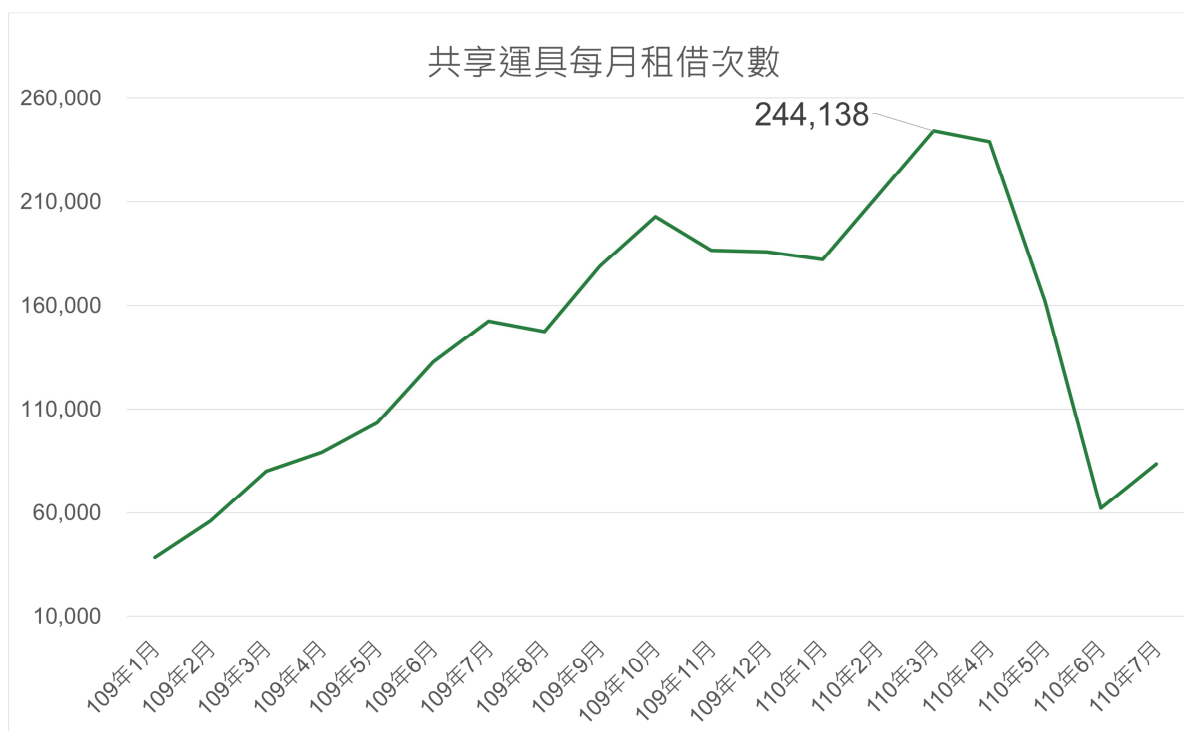


圖 9 高雄市共享運具每月租借次數

表 2 高雄市共享運具周轉率(車次/日/輛)

109 年 1 月	1.097	109 年 8 月	2.100	110 年 3 月	2.236
109 年 2 月	1.030	109 年 9 月	2.383	110 年 4 月	2.362
109 年 3 月	1.187	109 年 10 月	2.213	110 年 5 月	1.614
109 年 4 月	1.300	109 年 11 月	2.098	110 年 6 月	0.640
109 年 5 月	1.533	109 年 12 月	2.275	110 年 7 月	0.728
109 年 6 月	1.833	110 年 1 月	2.096		
109 年 7 月	2.000	110 年 2 月	2.104		



圖 10 高雄市共享運具平均每日車輛周轉率

三、對於共享運具業者之管理

共享運具屬新型態交通產業，目前仍處於成長階段，高雄市自引進共享運具後，採取許多管理措施，以避免影響市區交通秩序。

(一) 提報營運計畫書

為利管理共享運具業者營運模式，業者於經營共享運具前須向交通局提報其營運計畫書，該營運計畫書內容應包含共享運具型式及數量、業者客服專線、共享運具服務範圍、共享運具租賃費率、業者巡查方式、共享車輛調度方式、共享運具停車管理計畫、業者停業時場地回復原狀計畫、共享運具租賃契約、共享運具保險計畫、災害應變計畫等事項，透過營運計畫書內容審核共享運具業者營運方式，以確保業者經營共享運具的同時不影響民眾的生活。

(二) 繳交權利金及保證金

基於權利金的概念，包括享受權利負擔義務，交通局要求共享運具業者須每年繳納權利金，業者支付權利金享受政府授

予合法範圍內之營業許可，相較傳統租車業受限於門市、時間及地點，享有特殊優勢，另共享運具投入營運前須繳納一筆保證金，保證金係為業者擔保義務之履行，若未能依申請計畫及各項規定履行時，如結束營業後未將設施設備清除致影響交通安全或市容景觀，政府得利用保證金予以恢復原狀，倘共享運具業者結束營業並將設施設備收回恢復，該筆保證金即退還業者。

（三）避免共享運具違規停車

高雄市引入共享運具初期，民眾對於共享運具營運模式較為陌生，導致民眾經常反映共享運具使用者未遵守交通規則，經查違規情形中多數為違規停放車輛，後續經交通局要求各家共享運具業者改善該情形，各家共享運具業者均規定其使用者於手機應用程式租還共享運具時須停放至合法停車空間並且拍照還車，倘發生違規情形，則將罰單轉嫁由使用者支付。

除鼓勵於還車時拍照，共享運具業者亦建立違規記點制度，透過違規積點方式管理用戶使用資格，共享運具使用者若違規數量達一定次數後，業者將停止該使用者租借共享運具權利，另外經交通局持續加強向使用者宣導遵守交通規則及正確使用共享運具觀念後，共享運具使用者違規情形已漸趨緩。

（四）避免排擠私人運具停車空間

業者欲經營共享運具或增加共享運具數量時，均須向交通局提出申請，經申請許可後才得以投放共享運具，經許可後交通局要求共享運具業者須採漸進式分批增加共享運具數量及分散式投放車輛（單一街廓不得超過2台車），以避免大量集中投放共享運具，造成排擠私人運具停車空間。

四、結論與建議

截至 COVID-19 疫情升溫前，高雄市共享運具使用率有明顯提升，顯示高雄市民眾對於共享運具接受度逐漸提高，但隨 COVID-19 疫情進入三級警戒後，共享運具營運次數及周轉率減少約 70%，後續交通局將持續觀察疫情狀況，俟疫情趨緩後賡續推動共享運具。

目前高雄市為全台最多共享運具業者的城市，共享運具種類也最多元，包含電動自行車、電動機車及油電動力混合汽車等，期望透過多樣的共享運具與既有的紅、橘線捷運、輕軌及公車等公共運輸路網結合，逐步降低私人車輛持有率及使用率，以減少停車需求，逐步釋放有限的城市空間。