

南華大學旅遊事業管理研究所碩士論文

A THESIS FOR THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCES

DEPARTMENT OF TOURISM MANAGEMENT

NAN HUA UNIVERSITY

探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間影響

關係之研究：以高雄市愛河連接蓮池潭自行車道為例

**A Study on the Relationships of Personality Traits, Leisure Motivation, Image, and
Leisure Benefits : A Case of Bike Path System Connecting Love River and Lotus Pond**

研究生：張勝凱

GRADUATE STUDENT : Sheng-Kai Chang

指導教授：丁誌紋 博士

ADVISOR :Chih-Wen Ting Ph.D.

中 華 民 國 九 十 九 年 六 月

南 華 大 學

旅遊事業管理研究所

碩 士 學 位 論 文

探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間

影響關係之研究：以高雄市愛河連接蓮池潭自行車道為例

研究生：張 晴 茹

經考試合格特此證明

口試委員：戴 錦 周

丁 誌 敏

陳 卷 彪

指導教授：丁 誌 敏

系主任(所長)：丁 誌 敏

口試日期：中華民國

99年 6月 29日

謝 誌

這份論文的完成，代表著快樂的求學生涯即將告一段落，開始展開人生的另一個階段。在求學的這段期間，非常感謝大家對我的照顧與包容，讓我能順利的完成碩士學業。

首先，要感謝我的指導老師丁誌紋教授對我在研究上的啟發與鼓勵，在我有問題的時候，老師都會仔細聆聽，並且很有耐心地教導我，給予我最大的協助，真的非常感謝老師。此外，也要感謝陳券彪教授與戴錦周教授在口試時給予的意見，讓論文內容能更加完整。

特別感謝許澤宇老師在蒐集文獻時給予的幫助，論文發展期間，陳貞吟老師、潘澤仁老師與陳寬裕老師對論文內容的建議與協助，真的非常感謝老師們的照顧。還有謝謝經常麻煩你們的燕儒姐與佳玲學姊，也謝謝陪我一起發放問卷的高中同學與大學同學，以及熱心填寫問卷的自行車騎乘者。此外，在求學期間，一同討論課業、玩樂與互相支持的碩士班同學與學弟妹，有大家的相陪，讓這兩年充滿著樂趣與感動，留下許多令人值得回味的回憶，謝謝你們，有你們真好。

最後，感謝父母親長期以來的照顧與栽培，謝謝你們可以讓我無憂無慮地專注在學業，不用擔心生活上的問題，總是在背後默默支持我，還有阿蔡的包容與付出，謝謝你一直陪在我身邊，不管是發問卷、口試或參加研討會，都有你在身旁替我打氣，替我分擔憂愁，也謝謝建明大力撰寫的英文摘要，總是可以從聊天中釐清一些問題，感謝大家，讓我能順利地完成學業與論文。謹以本論文獻給我親愛的家人與所有關心我的親戚、師長、同學、朋友們，感謝你們為我付出的一切，謝謝你們。

勝凱 謹致南華大學旅遊所

中華民國九十八年七月

論文題目：探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益
關係之研究：以高雄市愛河連接蓮池潭自行車道為例

研 究 生：張勝凱

指 導 教 授：丁誌紋 博士

論文摘要內容：

休閒係指工作之餘從事自己喜歡的活動，並從活動中獲得樂趣與效益。近年來隨著民眾環保意識的提升，以及在政府和業者二者的推動之下，自行車活動已成為日常生活中的休閒活動之一，而休閒活動本身具有提升生理、心理效益等功能。本研究旨在探討自行車騎乘者的人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間之影響關係。本研究採便利抽樣，針對自行車騎乘者進行問卷調查，總共回收有效問卷 385 份，藉由描述性統計分析、信效度分析、驗證性因素分析，瞭解遊客基本資料與問卷的信效度。同時，以結構方程模式分析研究變數間之影響關係。

研究結果顯示：(一)自行車騎乘者不同人格特質在休閒動機上有顯著差異；(二)自行車騎乘者休閒動機對意象有顯著影響；(三)自行車騎乘者意象對休閒效益有顯著影響；(四)自行車騎乘者休閒動機對休閒效益有顯著影響。在研究結果中，自然意象的平均分數最高，表示大家對此地方的自然景觀認同度高，便利設施平均分數最低，因此，如能改善相關設施，像是自行車打氣站、維修據點及公共廁所等設施，從車道環境與公共資源著手，以滿足自行車騎乘者的需求，提升休閒效益，方能吸引更多人參與自行車休閒活動及場地的使用率，達成政府推動之目的。

關鍵詞：自行車活動、人格特質、休閒動機、意象、休閒效益

Title of Thesis : A Study on the Relationships of Personality Traits, Leisure Motivation, Images, and Leisure Benefits

Name of Institute : Department of Tourism Management, Nan Hua University

Graduate Date : June 2010

Degree Conferred : M.B.A

Name of Student : Sheng-Kai Chang

Advisor : Chih-Wen Ting Ph.D.

Abstract

Participating favorite activities as off duty, leisure doubtlessly gives benefits and pleasure, for example, good for physical and mental health, etc., and, bicycle exercise recently becomes one of leisure activities after being promoted by the government and travel business. This study thus aims to examine the relationship between bicycle driver and leisure benefit from following dimensions: personality traits, motivation, and image. Adopting convenience-sampling, this research overall gets 385 available surveys, and through describing statistic analysis, analysis to reliability and validity, and confirmatory factor analysis tries to explore reliability and validity of this survey and tourists' background. Using SEM approach analyzes each various influences. The result shows: 1). drivers' personality will affect motivation; 2). drivers' motivation will affect image feeling; 3). drivers' image feeling will affect leisure benefits; 4). drivers' motivation will affect leisure benefits. Noting that in the result, the highest average is to environmental landscape, and the lowest average is to equipments setting. By improving the above-mentioned point (adding the inflating and fixing stops and public restrooms, for instance) for bicycle drivers may help to promote the effects of leisure benefits and the aim of governmental promotion.

Keywords : Bicycle Exercise, Personality Traits, Motivation, Image, Benefit

目錄

中文摘要	i
英文摘要	ii
目錄	iii
表目錄	v
圖目錄	vii
第一章 緒論	1
1.1 研究背景與動機	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究範圍與對象	3
1.4 研究流程	3
1.5 研究內容	5
第二章 文獻回顧	6
2.1 自行車活動	6
2.2 人格特質	12
2.3 休閒動機	15
2.4 意象	17
2.5 休閒效益	19
2.6 各變項間的影響關係	21
第三章 研究方法	25
3.1 研究架構	25
3.2 研究假設	26

3.3 研究變項操作型定義	26
3.4 問卷設計	27
3.5 問卷調查	31
3.6 資料分析方法	32
第四章 研究結果與討論	35
4.1 樣本基本資料分析	35
4.2 描述性統計分析	38
4.3 信、效度分析	44
4.4 結構方程模式分析	49
4.5 假設驗證與討論	63
第五章 結論與建議	73
5.1 結論	73
5.2 建議	75
5.3 研究限制與後續建議	76
參考文獻	77
中文文獻	77
英文文獻	80
附錄一 研究問卷	87
附錄二 高雄市愛河連接蓮池潭自行車道	92

表目錄

表 3-1 人格特質的構面與問項	28
表 3-2 休閒動機的構面與問項	29
表 3-3 意象的構面與問項表	30
表 3-4 休閒效益的構面與問項表	30
表 4-1 樣本基本資料分析表表	37
表 4-2 人格特質描述性統計分析	39
表 4-3 休閒動機描述性統計分析表	41
表 4-4 意象描述性統計分析表	42
表 4-5 休閒效益描述性統計分析表	43
表 4-6 人格特質因素分析表	45
表 4-7 休閒動機因素分析表	46
表 4-8 意象因素分析表	47
表 4-9 休閒效益因素分析表	48
表 4-10 人格特質驗證性分析表	50
表 4-11 休閒動機驗證性分析表	51
表 4-12 意象驗證性分析表	52
表 4-13 休閒效益驗證性分析表	53
表 4-14 整體理論模式適配度分析表	58
表 4-15 人格特質模式內在結構適配度分析表	59
表 4-16 休閒動機模式內在結構適配度分析表	60
表 4-17 意象模式內在結構適配度分析表	61
表 4-18 休閒效益模式內在結構適配度分析表	62
表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證一	63

表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證二	64
表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證三	65
表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證四	66

圖目錄

圖 1.1 研究流程圖	4
圖 2.1 自行車騎乘者類型序列圖	10
圖 2.2 意象形成模式圖	18
圖 3.1 研究架構圖	25
圖 4.1 研究模式架構圖	54
圖 4.2 研究模式架構圖	68
圖 4.2.1 研究模式架構圖之一	69
圖 4.2.2 研究模式架構圖之二	70
圖 4.2.3 研究模式架構圖之三	71
圖 4.2.4 研究模式架構圖之四	72

第一章 緒論

1.1 研究背景與動機

隨著國民所得日漸提高及週休二日制度的實施，國人從事休閒活動的時間相對增加，除了滿足日常生活需求之外，重視自我身心健康，希望藉由運動使身心獲得紓解，更希望在工作之餘，從事運動、社交活動等，以獲得輕鬆的休閒體驗。休閒活動本身具有提升生理效益、心理效益等功能，因而促使休閒活動成為社會大眾日常生活不可或缺的一部分（張佩娟，民 92）。高俊雄（民 88）指出，休閒是人類在工作之餘，自由選擇某些活動，並且親自參與，從中體驗到愉悅與樂趣，進一步完成自我實現。

近年來國內開始發展休閒旅遊產業，自行車亦是其中一項，在觀光局推動的「觀光客倍增計畫」中提到，以「人」為核心基本概念，規劃以休閒自行車道為串聯各區域及本身地區之「綠廊」，逐步建構地方性路網，並銜接環島及區域路網，提供完整休閒自行車道系統（觀光局，民 97）。行政院體委會在「自行車道整體路網規劃建設計畫」中指出自 91 年度起開始推動興設自行車道，目前已完成 846 公里，且將透過補助方式尋求地方政府合作辦理，以利路線規劃及工程之施作，並將與各相關部會共同推動自行車道軟、硬體之建置，其目的在於結合各地區人文、景觀、休閒運動或旅遊景點，建構永續運動休閒生活旅遊網，活絡觀光旅遊產業；透過自行車道宣傳及自行車活動之舉行，增加國內運動人口，強健國民體能；促進區域發展，創造就業機會。

Edginton (1998) 的研究指出，不論是參與遊戲、休閒活動及競賽運動等，對於身理、心理與社會上的成長都有相當大的助益。而效益是個人主觀感受到的正向回饋，以是否有達成目標來評估，個體在從事休閒活

動後，主觀感受健康及體能之增進、心情更加愉悅、提升自我的自信、增進人際關係等，而整體休閒效益的目標達成後，個體能否繼續不斷的追求此休閒所帶來的效益，關鍵在於動機。動機是指引起個體活動，維持已引起的活動，並促使該活動朝向某一目標進行的內在作用，而且此活動具有導向作用與維持作用（張春興，民 80）。休閒效益是現代人在工作之餘所參與的休閒活動中最想追求的目標，休閒活動參與者對休閒效益的主觀感受情形，會影響個人持續參與休閒活動之動機。Emmons (1986) 等人亦指出，每個人會依照自己的人格特質及動機去選擇休閒情境，足見「人格特質」所展現出個人身心特質之差異，往往決定休閒型態之選擇，Jarvis&Mayo (1981)的研究指出個人對於目的地意象會受其興趣、需求、動機、期望、人格特質等變數影響。由此可知，民眾在參與休閒活動的過程中是由個人引發動機，經過體驗形成意象及效益等一連串的歷程。以往在休閒領域的研究中，多著重在對休閒活動類型分析及活動參與頻率的探討，但對於休閒行為背後更為深層的心理因素，則較為忽略。人們從事休閒活動，最終目的是在滿足某些心理需求，若能從人格特質切入研究，將可使人格特質與休閒行為間之關係，更清楚的呈現。

1.2 研究目的

基於前述之研究背景與動機，本研究欲瞭解人格特質、休閒動機、意象與休閒效益之影響關係，因此針對自行車活動參與者進行研究，歸納出本研究之研究目的，研究目的如下：

- 一、瞭解自行車騎乘者之社經背景及人格特質。
- 二、探討自行車騎乘者不同人格特質對休閒動機之差異。
- 三、探討自行車騎乘者休閒動機與意象之關係。
- 四、探討自行車騎乘者意象與休閒效益之關係。

五、探討自行車騎乘者休閒動機與休閒效益之關係。

六、提供相關產業與相關單位作為日後經營規劃之參考。

1.3 研究範圍與對象

本研究旨在探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益之影響關係，以高雄市愛河連接蓮池潭自行車道之騎乘者作為問卷調查對象。愛河連接蓮池潭自行車道，是以人文、生態、社區鄰里為主軸，北接蓮池潭、南至愛河出海口，全系統又可分為五個小系統，全長 24.5 公里。(如附錄二)

1.4 研究流程

本研究流程共分為七個部分，依序進行，如圖 1.1 所示，其內容簡述如下：

- 一、根據研究背景與動機，進行蒐集資料，確立研究主題。
- 二、擬定研究目的，確立本研究對象。
- 三、文獻蒐集與回顧，針對本研究之研究構面：人格特質、休閒動機、意象與休閒效益，進行文獻資料整理，作為本研究的理論基礎。
- 四、根據相關文獻資料蒐集與探討，建立本研究之研究構面與假說。
- 五、參考相關文獻資料，進行本研究問卷之設計與前測、問卷修正與發放正式問卷。
- 六、進行回收問卷之整理與分析。
- 七、根據資料分析結果，提出結論與建議。

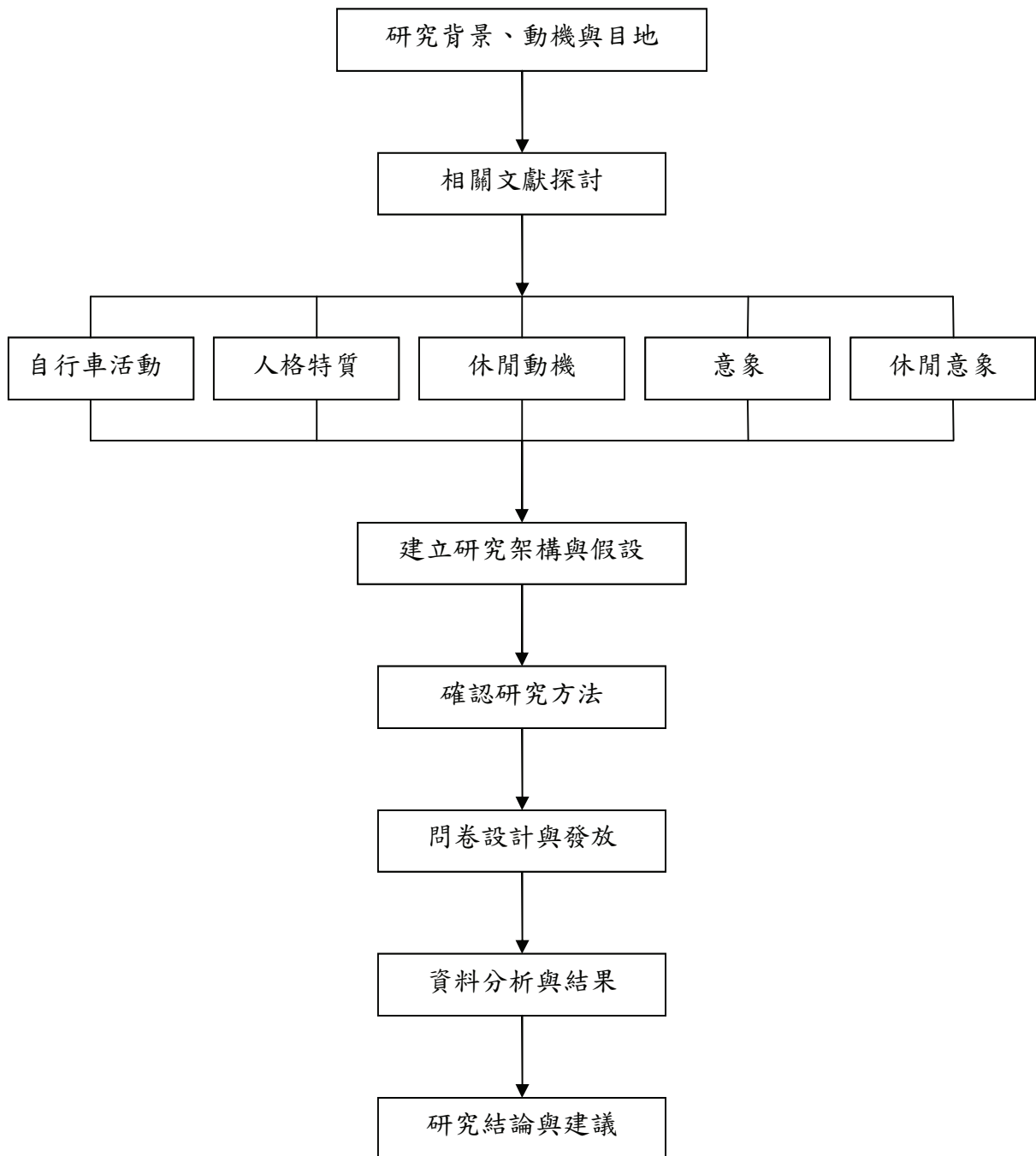


圖 1.1 研究流程圖

資料來源：本研究整理

1.5 研究內容

本研究旨在探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間的影響關係，研究內容分為五個章節，研究內容架構如下：

第一章 緒論：包含研究背景與動機、研究目的、研究範圍與對象、研究流程與研究內容。

第二章 文獻回顧：整理與討論相關文獻，包含自行車活動介紹、人格特質、休閒動機、意象與休閒效益之定義、衡量，以及各構面間之關係。

第三章 研究方法：包含研究架構、研究假設、研究變項操作型定義、問卷設計與調查，及資料分析方法。

第四章 研究結果與討論：包含樣本屬性分析、描述性統計分析、信效度分析、結構方程模型分析，及進行假設驗證與討論。

第五章 結論與建議：研究結論與建議。

第二章 文獻回顧

本研究主要探討自行車騎乘者的人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間之關係。因此，本章首先針對自行車活動相關背景做介紹，接著再探討人格特質、休閒動機、意象與休閒效益的意義、衡量構面與其相關研究，最後推導出各構面之間的關係及建立研究假設。

2.1 自行車活動(Bicycle Exercise)

臺灣是自行車製造王國，自行車隨著汽、機車的普及而漸漸被取代。近年來，由於環境意識抬頭及公共建設的重建之下，相對汽機車造成的大量污染、噪音與耗能，更突顯出自行車與環境共生的可貴，使得以自行車從事觀光與休閒活動也愈興盛(張馨文，民92)。這也發展出不同類型的自行車道與自行車騎乘者，本小節將介紹台灣自行車道的發展、自行車車道類型、自行車騎乘者類型與自行車活動之相關研究。

2.1.1 台灣自行車道的發展

臺灣是自行車製造王國，但是臺灣人本身卻很少騎自行車，以首善之區台北為例，每戶擁有自行車的比率僅為0.25輛(凌瑞賢，民85)，產業界甚至普遍認為「國內自行車經營未來仍不被看好」(楊燕枝，民91)。臺灣地區由於機車普及，通勤或代步皆以汽機車為主，尤其在經濟高度成長與生活水準提升後，要捨棄便利的汽機車，反樸歸真於自行車，尚未成為風氣。雖然以自行車通勤或代步在臺灣地區仍未流行，卻由於環境覺醒與永續發展的議題，使得自行車觀光有機會成為新興旅遊的代名詞。民國91年由行政院體委會提出「台灣地區自行車道系統規劃與設置」，並擬以每公里補助100萬元推動環島與區域自行車路網，目前臺灣約有78條自行車規劃建置當中，未來五年預計投入新臺幣21億元(行政院體育委員會，民91)。

臺灣發展自行車的政策演變，從早期的交通功能，到滿足休閒遊憩的需求，目前更努力結合自行車與觀光發展。發展趨勢大至可分為三個時期，而由主管單位(補助單位)的不同，亦可看出國家政策發展目標的差異。台灣的自行車專用道發展始於台北市，以交通功能為主，於民國80年建造敦化北路至民權東路至南京東路分隔島兩側各一米，當時以試辦為主，惟自行車騎士仍騎在慢車道或紅磚道上(黃燦煌，民82)。民國90年代晚期淡水河-新店溪專用道之規劃，為全台第一條以遊憩功能為主的自行車專用道。民國86年關山鎮環鎮自行車專用道的成功，帶動全台各鄉鎮以自行車發展鄉村遊憩的風潮，此一時期以營建署為主辦單位，透過城鄉新風貌建設補助，各縣市亦積極進行自行車道之規劃(引自張馨文，民92)。

2.1.2 自行車車道類型

行政院體育委員會(民91)在「台灣地區自行車道系統規劃與設置」研究報告中，將自行車道層級分類為環島性、區域性及地方性自行車道路網，分述說明如下：

- 一、環島性路網是全國自行車道的主軸，屬於第一級自行車道的設計標準，並具休閒遊憩、環境教育與地方交通功能，適合多日的自行車旅遊，該路線串聯區域型路網，也將是區域民眾聯絡的要道。
- 二、區域性路網是採用第二級自行車道標準設計，主要功能為滿足各區域休閒遊憩、環境教學與地方交通之需求。依據台灣的地形、地勢區分為大台北地區、桃竹台地、苗中丘陵、雲嘉南平原、高屏沖積平原、墾丁半島、花東縱谷海岸與宜蘭平原等區域，銜接而成為環島行路網。
- 三、地方性路網是從區域型路網在細分出來的分支，採用第三級自行車

道規劃設計。該等級自行車道規劃首重環境教育與地方交通功能，並兼具休閒遊憩功能，適合半日或一日之自行車行程規劃，沿途可停留參訪社區、地方產業與自然，是當地學校理想的環境生態與鄉土文化戶外教學之路線。

行政院體育委員(民91)會依據其設置功能，又可將自行車分為遊憩型與運輸型自行車道：

- 一、遊憩型自行車道：提供休閒、遊憩、運動之用。
- 二、運輸型自行車道：提供通勤、通學、日常之用。

交通部運輸所(民88)對於自行車依據路權與其他運具共用的程度，可將自行車道分成自行車道專用道路(Bike Path)、自行車專用車道(Bike Lane)及自行車共用車道(Bike Route)等三種類型，分述說明如下：

- 一、自行車專用道路(Bike Path)，此類專用車道通常提供遊憩活動使用，其設計寬度為 2.5-3.0 公尺，一般設置在開放空間如公園、廢棄鐵道、河堤等，此類車道其單純之行車空間，無車輛、行人穿越的干擾，增加了騎乘的安全性及舒適性，但其所需空間較大成本亦高。
- 二、自行車專用車道(Bike Lane)，此類車道是利用現有車道加以分隔自行車車道，可分為遊憩型與非遊憩型兩種，若屬遊憩型車道，則附設於一般道路旁之自行車專用車道，通常其設計寬度為1.2-1.5公尺；若屬非遊憩型車道，即利用現有車道加以分隔，也就是其車道與車輛行人平行，設有欄杆、分界磚或標線來劃分區隔出來，這類的車道最適合都市交通狀況，原則上有下列四種形式：緊鄰人行道的自行車道；介於停車空間及人行道間的自行車道；介於車道與停車空間的自行車道；介於車道中央(車道包括中央分隔島、林蔭大道、綠園道)。

三、自行車共用車道(Bike Route)，此類車道為自行車與汽機車共用一道路，享有相同之道路先行權。由於較欠缺安全性，故必須設置明確的交通標誌，以提醒駕駛人與行人，此外，設置的路線也必須審慎考量，避免交通流量較高的地區，此類型的自行車道花費最低。

2.1.3 自行車騎乘者類型

東英格蘭旅遊局建議以旅遊頻率與對象來劃分自行車騎乘者，將自行車騎乘者分為四種類型(行政院體育委員會，民91)：

- 一、非經常性的休閒騎士(Infrequent Leisure Cyclists)大部分沒有自己的自行車，或者擁有自行車者也幾乎沒有騎乘。
- 二、偶發性的休閒騎士(Occasional Cyclists)大部分擁有自己的自行車，此類型騎乘者在暑假期間偶爾騎自行車外出遊玩，但會受限於天候季節好壞，尤其在冬天時很少騎乘。
- 三、經常性的休閒騎士(Frequent Leisure Cyclists)幾乎都擁有自己的自行車，暑假大約每兩週就出遊1-2次，較不受限於天候季節，冬季也會出遊1-2次。
- 四、自行車愛好者(Cycling Enthusiasts)必定擁有自己的自行車，且無論何種季節都會騎乘自行車外出遊玩。

紐西蘭學者Ritchie(1998)從需求面檢視自行車觀光增加的現象，將自行車騎乘者分為遊憩型自行車騎士(Recreational Cyclist)與自行車騎士(Cyclist)，遊憩型自行車騎士是指任何遊憩性的自行車活動或郊遊，不超過24小時或不超過一夜，不在外過夜，自行車是體驗的方式之一，只有天氣好才騎自行車，自行車是許多交通工具的一種；自行車騎士則是指只騎自行車，遊憩體驗等於騎乘自行車，自行車是旅遊過程中唯一的交通工具。

Simonsen & Jorgenson(1996)提出自行車騎乘者可分為自行車狂熱者與騎乘者為偶爾騎乘者，前者只以自行車作為交通工具，從騎自行車獲得遊憩體驗；後者只有在天氣好時才騎乘自行車，並且自行車只是交通工具的選擇之一。從圖2.1可見，B 類型騎乘者為偶爾為之的參與者在最右端，最左端則為 A 類型騎乘者為高度自行車狂熱者，騎乘者的動機發展過程也隨著這個連續序列圖而有所不同，等級從低技術/能力需求，到高度的發展技巧和對活動有更強之感覺。不同等級程度的騎乘者，形成專業化程度差異的原因，可能是受到受測者的背景、經驗、態度和動機不同而有所影響 (Ritchie, 1998)。

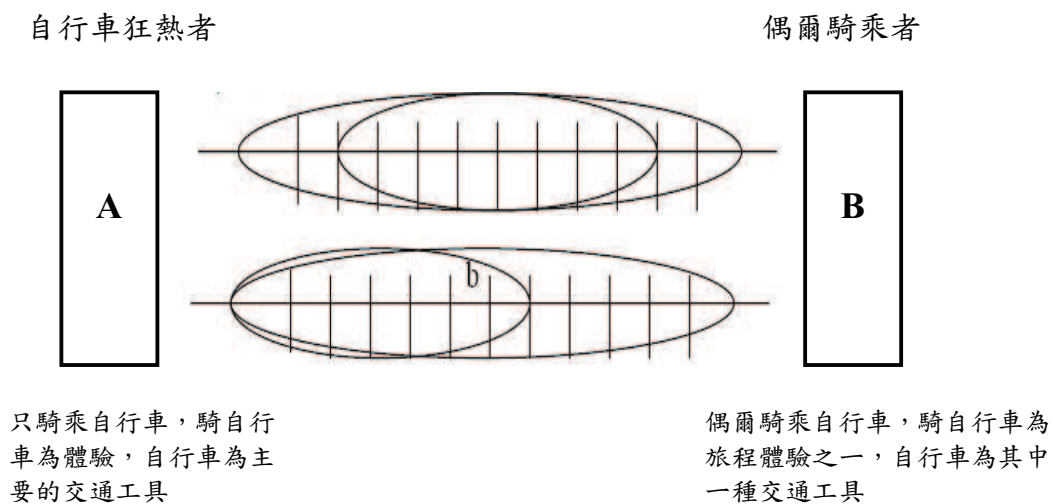


圖2.1 自行車騎乘者類型序列圖

資料來源：Simonsen & Jorgenson(1996)

2.1.4 自行車活動相關研究

廖明豐 (民92) 探討東豐自行車綠廊的遊憩吸引力 (自我成長、追求健康、遊憩環境、服務設施) 與服務品質行前期望 (人為設施、管理與推廣、服務措施、車道規劃、自然環境) 服務品質實際體驗 (管理與推廣、標誌設施、服務服務設施、車道規劃、環境規劃、租車服務) 對

遊客滿意度（整體滿意度）及忠誠度（合作與參與、重遊與推薦）上的影響與關連性。研究結果發現環境規劃為吸引遊客的主要因素，服務品質行前期望與實際體驗比較上，遊客最滿意環境規劃與封閉性車道的設計，認為需要改善的部分為服務設施建設與管理落實。

張馨文(民92)探討臺灣發展自行車觀光之研究，分別就自行車觀光、自行車運輸、以及自行車觀光實例進行文獻回顧，提出發展自行車觀光的價值與效益。研究結論以比較國外與國內的發展模式，最後提出未來台灣發展自行車觀光之可行模式，包括下列四點：(1)交通部未來交通發展方向應以綠色運輸為主。(2)台灣的觀光發展應朝向減少小汽車的生態旅遊與永續目標。(3)交通安全仍為台灣發展自行車觀光最大的考量與障礙，因此中央政府短期內仍應以鄉村區及風景區為主要投入地區。(4)地方政府建置自行車道以帶動自行車觀光時，應同時考量相關設施與環境，前者包括自行車資訊中心、自行車地圖、自行車組織、自行車出租管理與保險等；後者包括遊憩據點的串聯、餐飲旅館業的結盟等。

張光華（民93）探討自行車遊客行為特性之研究-以北海岸風景區為例，旨在瞭解台灣自行車遊客行為特性與環境需求之關係，了解設施是否滿足自行車遊客騎乘環境需求，進一步探討專業騎士與一般遊客，對於自行車環境偏好之差異。研究結果顯示，自行車遊客不論一般遊客或專業騎士，其社經背景大多相同，不同處為家庭年收入，專業騎士家庭收入較一般遊客高。一般遊客對環境因子最重視之前三項依序為：「安全性」、「自行車專用道」、「汽車車流量低車速低」。專業騎士認為最重視之前三項因子依序為：「安全性」、「旅遊資源豐富」、「地形富挑戰性」。一般遊客對環境因子最滿意之前三項依序為：「風景優美、有綠蔭」、「解說系統、地圖」、「有舉辦活動」。專業騎士滿意前三

項因子依序為：「安全性」、「地形平坦」、「鋪面品質」。

Hollenhorst, Schuett, Olson, Chaves (1995) 研究調查國家森林裡登山自行車的活動發展，全部資料蒐集關於美國德州 (Texas)、西美國維吉尼亞州 (West Virginia) 和加州 (California)，比較三個地區騎乘者是否會因為參與的特性如：年齡、性別、居住地、收入及遊憩行為不同，在於遊憩體驗、路徑偏好 (堅硬路、碎石子路、廢棄道路、小徑) 及騎乘長度上有顯著差異。研究結果顯示，騎乘者多為年輕、高學歷、富裕的男性，且來自都市地區。研究發現：個人背景不同在於動機、偏好騎乘型態路線選擇上有所不同。

Ritchie (1998) 研究旨在調查紐西蘭南方自行車旅遊者的需求以及自行車旅遊，研究結果顯示：騎乘者的背景、期望、態度與動機會影響自行車旅遊形式，多樣性的景觀、溫和的氣候、友善的民眾及規劃良好的騎乘路線有助於增加騎自行車的人口。旅遊過程中騎乘者會選擇較低價格之處住宿。搭乘接駁的工具為巴士、火車、汽車及船。道路四周的景觀、安全、騎乘品質、和擁擠感會直接影響旅遊體驗。

2.2 人格特質(Personality Traits)

2.2.1 人格的意義

人格(Personality)一詞源自於拉丁語 Persona，意指舞台上演員所戴的面具，以做為個人身份的表徵；另指個人的內在動機、情緒、習慣、思想等，即真正的自我 (詹益統，民 85)。人格被界定為個體在行為上的各種穩定特徵或特質表現的綜合體，它顯示出個人能力、情緒、需要、動機、興趣、態度與價值觀的獨特模式，其亦是社會化的產物，同時又是個體在社會化過程中形成的個人特色之身心組織 (張清標、鄭玉珠、劉彥良，民 98)。心理學家 Allport(1961)認為人格是指人的整體心理系統

之成長，也是具發展的動態組織(Dynamic Organization)，是由心理及身體共同作用而組成的一個單位，也是一種個體有別於他人思想與行為的持久特性。

2.2.2 人格特質論與人格特質五因素模式

人格理論包括心理分析論、認知論、現象論、特質論、行為論、與社會認知論等(Pervin, 1993)。基本上，人格理論具有描述、預測及可驗證性的特徵。而描述性特徵就是指人格理論將人類的行為加以系統化的歸納組織，使其能被人們所理解。預測性特徵就是指一種人格理論不僅要說明現在和過去的現象，還要能預測未來的事件。若能精確預測未來之事件，這種人格理論就具有可驗證性的特點，而且也有應用的可能（李文進、簡伯丞，民91）。而特質論最終目的是希望能達到兩個目標：1.理解個體的人格結構、起源以及其他相關事務。2.根據該理論對人格的認識進而對個體進行動機、行為、生活事件等方面的預測（游恆山、李素卿譯，民89）。有關人格的研究學派，特質論研究者以特質定義人格是考慮它的穩定性、持久性，其在傳統上與才能或能力有所區隔(Watson, Clark & Harkness, 1994)，以客觀的測量來檢驗人格理論與建構，其研究著重於行為的描述與預測，而非行為的改變或發展。

在眾多的人格理論中，特質論的觀點特別強調與重視人格結構的探討，其理論基礎認為人格是人格特質的整體表現，無法用單一的特質(Trait)描述個體的人格；特質是指廣泛、持久、穩定性地用來推測和解釋人類行為的特點；而人格則是穩定的，使人的行為持續一致的內部因素（Allport, 1961; Catell, 1946; Eysenck, 1994）。目前關於人格特質之研究中，被學者採用的人格特質分類有內/外控取向、A/B型人格與五大人格特質等。五大因素模式被國內外許多學者探討與運用，因其結構穩健

且不因文化上之差異而有所不同(Goldberg, 1990; Salgado, 1997; Judge, et al., 1999; Wan, et al., 2000; Hayes & Joseph, 2003; Timothy & Joyce, 2000)，因此足以衡量人格特質之差異，目前廣泛被接受的是Costa & McCrae (1992) 的五大人格特質構面分類法，其各構面的意義及典型特徵如下：

- 一、親和性(Agreeableness)：指一個人對於他人所定下之規範的遵循程度，若對主管、配偶等人規範之遵循程度越高，則其親和性程度越高。構面意義為：可信賴的、溫和的、助人的、好心的、寬恕的、及仁慈的。典型特徵有：有禮貌、待人友善、容易相處、寬容的。
- 二、嚴謹自律性(Conscientiousness)：指一個人對追求目標之專心、集中程度，若一個人目標越少，越專心致力於其上，則其嚴謹自律程度越高。構面意義為：努力的、自我要求的、有組織的、負責的、堅忍的。典型特徵有：成就導向(努力、有始有終)、負責守紀律(細心、有責任感)。
- 三、外向性(Extraversion)：指一個人對於他人間關係感到舒適之程度或數目，若一個人對和他人間之舒適的關係越高或越多，則表示其越外向。構面高分者意義為：健談的、好社交的、熱情的、主動的、人際取向的。典型特徵有：自信、主動、多話、好表現、喜歡交朋友、愛參與熱鬧場合。
- 四、情緒敏感性(Neuroticism)：指能激起一個人負面情感之刺激所須之數目及強度，當一個人所能接受的刺激越少，則其情緒敏感性越高。構面高分者意義為：焦慮的、緊張不安的、情緒化、自卑的。典型特徵有：無法控制情緒、負面感覺傾向(例如害怕、易緊張、衝動)。

五、經驗開放性(Openness)：指個人興趣之多寡及深度。若個人興趣越多樣化，但相對深度較淺，則其經驗開放性越高。Woodman et al. (1993)認為此類特質會表現出獨立判斷性與自主性。構面高分者意義為：好奇的、富創造力的、獨創的、非傳統的。典型特徵有：充滿想像力、喜歡思考、求新求變。

2.2.3 人格特質的衡量

人格可界定為個體在行為上的各種穩定特徵或特質表現，它顯示出個人能力、情緒、動機、興趣、態度與價值觀的獨特模式，亦是社會化的產物，同時又是個體在社會化過程中形成的個人特色，在眾多的人格理論中，特質論(Trait Theory)特別強調與重視人格結構的探討，其理論基礎認為人格是人格特質的整體表現，本研究以五大人格特質來衡量自行車騎乘者的人格特質，五大人格特質分別為外向性(Extraversion)、情緒敏感性(Neuroticism)、經驗開放性(Openness)、嚴謹自律性(Conscientiousness)、親和性(Agreeableness)。

2.3 休閒動機(Leisure Motivation)

2.3.1 休閒動機的意義

動機 (Motivation) 一詞是由Woodworth 於1918年首先應用於心理學界，至今尚無法得到一個被普遍接受的定義，基本上是指引起個體的活動，使活動朝向某目標進行的一種內在過程(張華保，民75)。Mook (1987)認為動機可以被視為是一種個人內在的驅動力，以促使個人採取行動，而Kotler (1999) 認為所謂的動機，也可稱之為驅力，是一種強大的壓力，是個人為了滿足需求，藉此降低焦慮與緊張感。大多數心理學家則延伸為動機是引起及維持個體活動，並促使該活動朝向某一目標進行的內在歷程(張春興，民85；謝淑芬，民90；Geen, Beatty & Arkin, 1984)。動機

常被分類為生理動機與心理動機。生理動機源於生物上的需求，是人體為了生存下去所必須紓解的緊張；心理動機乃是從個人的社會環境中所帶來的一種學習性的需求(劉錦桂、邱士榮，民82)。綜合上述學者對動機之論點，動機普遍被視為是個人行為的內在因素，以便達到個人期待之目標及狀態(Recours, Souville & Griffi, 2004)。

Crompton & McKay (1997) 指出觀光旅遊文獻中提及歡樂的旅程很少是單一動機的結果，觀光客的動機可能是多重動機，因此多面向的動機較符合實際的現象。至於動機面向之研究設計有McIntosh & Shashikant (1977) 區分四種基本的旅遊動機，包括有生理的休息、參與體育活動、遊憩，以及和個人身體健康直接相關之「生理動機」；獲得有關音樂、藝術、民俗、繪畫和宗教等活動之「文化動機」；包括結識各種新朋友、走訪親友、舞蹈、避開日常的例行公事或建立新友誼等「人際動機」；被人尊重或與個人未來發展有關的「地位與聲望動機」。

此外，Iso-Ahola (1982) 提出人際關係、個人能力、逃離例行事務、放鬆、追求異性朋友等遊憩動機，並提到內在休閒動機係由追求(Seeking)與逃避(Escaping)兩種行為特性組成，此兩種行為特性通常是同時存在，至於以何者為主，則須視實證結果而定。有關個人從參與休閒活動中所追求之內在回饋，分為個人與人際間兩個部分，前者為尋求個人能力、技巧的自我肯定及自我充實等，後者為尋求社會互動、獲得他人肯定等。這兩部分的內在回饋是可以同時獲得的(Crandall, 1980)。逃避亦分為個人與人際間兩個部分，個人部分為逃避個人挫折、自我放鬆等；人際間則為逃離人際間之接觸等。Iso-Ahola的休閒動機理論已獲不少研究實證支持(Beard & Ragheb, 1983; Iso-Ahola & Weissinger, 1987; Carroll & Alexandris, 1997)。Beard & Ragheb(1983)將休閒動機定義為引起或導引個

人從事休閒行為之原因，為休閒經驗中不可或缺的一部份。也就是說，休閒動機為引發、導引、維持休閒行為之動力來源。

2.3.2 休閒動機的衡量

休閒動機為引起個人從事休閒行為之原因，為休閒經驗中不可或缺的一部份，也就是說，休閒動機被視為引發、導引及維持休閒行為之動力來源。Beard & Ragheb(1983)建構其休閒動機理論模式及編製休閒動機量表，其指出休閒動機共分為四個層面，包括智力、社會、勝任精通、刺激避免，其休閒動機中智力性(Intellectual)，是在評估個別的動機程度所從事的休閒活動，包含心智活動像是學習、探索、發現、創造或想像；社會性(Social)，為有關於個人從事休閒活動的社會性理由，包含兩個基本的需求，分別為友誼和人際關係的需求，以及他人尊重的需求；勝任精通性(Competence-Mastery)，為有關於個人從事休閒活動的勝任-精通性理由，是為了獲得成就、掌握、挑戰、競爭，活動的性質通常是出於身體自然的本能；刺激避免性(Stimulus-Avoidance)，為有關於個人從事休閒活動的刺激-逃避性理由，是因為個人具有趨力去逃脫和遠離生活環境中過多的刺激及避開社會的接觸，並有追求獨處和寧靜環境的需求，為了追求休息和鬆弛自己。Beard & Ragheb (1983) 所提出之休閒動機模式於不同族群、文化實證測試，均獲支持 (Lounsbury & Polik, 1992; Munchua-Delisle & Reddon, 2005; Starzyk, Reddon & Friel, 2000)。因此，本研究參考 Beard & Ragheb(1983)編製的休閒動機量表來衡量自行車騎乘者的休閒動機，共分為四個子構面，包括智力性、社會性、勝任精通性、刺激避免性。本研究重新將其命名為學習動機、社交動機、生理動機與心理動機。

2.4 意象(Image)

2.4.1 意象的意義

意象在過去總被人認為是一種較為抽象的名詞，不易被了解，且難以定義。Dichter(1985)認為意象是一種整體的或是全面的概念，是一個實際的物體在個人心中的整體印象，而非僅由單一特性所形成，其對個人認知及反應事情的方式影響深遠。且意象不是只是客觀的資料或細節，而是由各種不同的構面所形成，候錦雄、林宗賢(民85)提出所謂的意象是指個人對於一事物停留在腦海中的圖像，其隨著個體經驗累積而不斷的重新組織，而楊文燦、吳佩芬(民86)亦提出相同的看法，並認為此一圖像不僅包括事物本身，還包含週遭事物與此一事物之關聯。Baloglu & McClear(1999)認為意象是一種類似態度的概念，存在於個人心中，是對物體或旅遊地的感覺與認知，如圖2.2。綜上所述，Gartner (1993)認為意象應包含認知及情感評價兩大部分：是人類對於一地或目的地的看法、信念和印象的總體表現(Koter; Haider, Rein, 1993; Crompton, 1979) 也是情緒的整體印象(Dichter, 1985)，同時，也是個人對於特定物或地區之客觀知識、偏見、想像和情緒思考上的表現(Lawson & Baud-Bovy, 1977)。

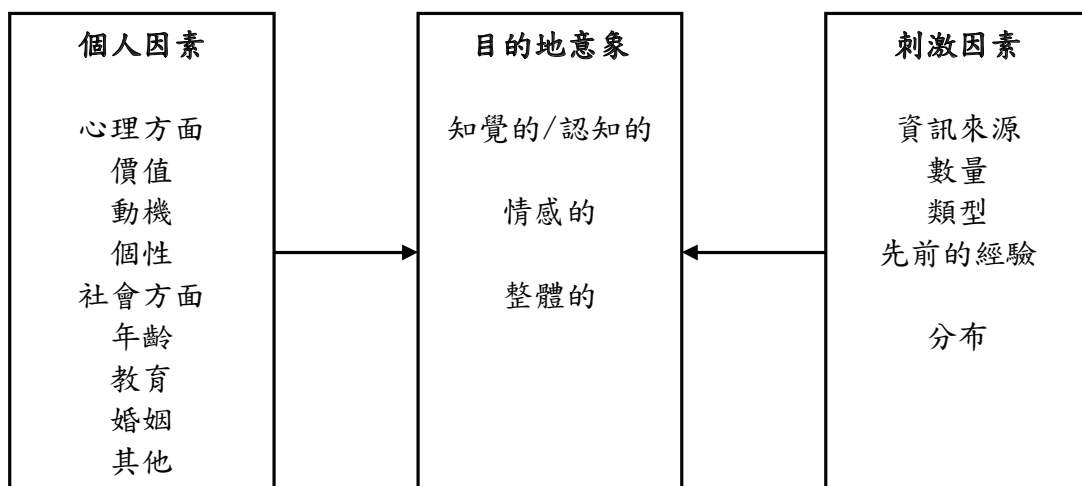


圖 2.2 意象形成模式圖

資料來源：Baloglu & McClear(1999)

2.4.2 意象的衡量

意象為人類對於一地或目的地的看法、信念和印象的總體表現，也是個人對於特定物或地區之客觀知識、偏見、想像和情緒思考上的表現，本研究參考 Birgit(2001)與 Fakeye & Crompton(1991)的意象量表來衡量自行車騎乘者的意象，共分為四個子構面，包括社會文化意象、自然景觀意象、遊憩活動意象與整體意象。

2.5 休閒效益(Leisure Benefit)

2.5.1 休閒效益的意義

休閒效益屬於非貨幣效益，無法以價格來衡量，是一種個人主觀的經驗感受，評估重點在於個人是否達成其休閒目標，是否在休閒活動的參與過程中，獲得各種不同的益處。Ajzen (1991) 指出，休閒效益即為休閒目標之達成，包含參與休閒能達成之目標，以及參與者相信休閒能幫助他們達成的目標，而且後者的重要性更甚於前者。基於這項特點，休閒效益常常無法經由直接觀察而得知。Tinsley & Tinsley (1986) 則指出個人的休閒效益主要是受到活動經驗之主觀感受影響，而非活動本身，因此個人的心理需求滿足程度成為影響休閒效益認定的主要因素。Driver (1997) 強調效益對人或實質環境中，是需求獲得正向的改變，包含人際關係、預防社會問題或穩定社群等。對個人而言，可說是一種心理的滿足體驗，如活動結束後感覺很好，與朋友在一起像與家人一樣親密和精神充沛等(洪煌佳，民91)。由此可知，休閒效益是一種相當主觀的個人感受，個人或團體在自由時間透過參與休閒活動的過程中，對從事的活動有所體驗，而參與休閒遊憩為後，對個人產生有益的影響，簡言之，休閒效益即是一種個人能夠從活動中獲得的好處。

Mannel & Stynes (1991)將休閒效益整合為一系統模式，認為人們在

參與休閒時，會受到自然與人為環境、活動、時間、心境等因素的刺激，而產生心理、生理、環境、經濟、社會之影響，而這些影響經由人們的主觀評價之後，即產生了休閒效益。

2.5.2 休閒效益的衡量

Russell(1982)指出休閒活動乃是在自由的時間與自由的意願下所選擇參與的有意義性活動，參與休閒有七項重要的價值，分別為身體健康、心理健康、智能發展、人格發展、社會適應、創造以及幸福感和滿足感。Driver(1997)強調效益對人或實質環境中是需求獲得正向的改變，包含人際關係、體適能、預防社會問題或穩定社群等；在個人方面也可以說是一種特殊的心理滿足經驗，如活動結束後感覺良好、與朋友在一起感覺到像與家人在一起一樣親密和覺得精神充沛等。

Bright(2000)認為休閒效益是建構人類生活的全方位層面觀點，包含心理學的觀點、生物心理分析學的觀點、社會學的觀點、經濟學的觀點、和環境學的觀點等五個層面，茲分述如下：

- 一、心理學的觀點：改善自我概念、個人價值的反省、達到高峰經驗。
- 二、生物心理分析學的觀點：心臟血管的健康、疾病管理、心智和物理的復健。
- 三、社會學的觀點：社會穩定的提昇、家庭團結、文化的認同。
- 四、經濟學的觀點：僱用、收入、減少健保支付。
- 五、環境學的觀點：環境維護或保存。

Goodale(1993)從戶外休閒活動的觀點，針對公園與遊憩活動指出，休閒效益對健康有相當大的益處，其它的效益還有學習效益、啟發思考的效益、自我認同的效益、家庭效益、社區效益、組織效益、社會效益、

環境效益以及精神效益等。並且強調休閒除了可以豐富生活意義，更可以增益個人的社會關係、身體和心理健康。

陳中雲（民90）歸納國、內外學者的觀點，針對個人休閒經驗，認為休閒效益包括心理效益、生理效益、社交效益以及教育效益等四個層面，分述如下：

- 一、心理效益：包含肯定自我、獲得成就感，自我滿足、自我實現、消除緊張、紓解壓力，愉悅心情、增添樂趣、發洩情緒、舒暢身心、欣賞創造真善美及獲得特殊體驗等。
- 二、生理效益：包含維持體能、保持健康，獲得休息、消除疲憊、改善控制疾病、調劑精神及恢復精力等。
- 三、教育效益：包含增進行為技能、拓展知識領域、刺激心智、啟發創意、激發個人潛力、培養多元興趣及促進活動技巧等。
- 四、社交效益：包含增進家人感情、促進朋友情誼及拓展社交圈等效益。

休閒效益為一種個人相當主觀的經驗感受，評估重點在於個人是否達成其休閒目標，能否在休閒活動的參與過程中，獲得各種不同的益處，本研究參考陳中雲(民90)與洪煌佳(民91)的休閒效益量表，來衡量自行車騎乘者從休閒中所獲得的社交效益、生理效益與心理效益，並將陳中雲(民90)效益量表中的教育效益，依其問項涵義，改稱為學習效益。

2.6 各變項間的影響關係

2.6.1 人格特質與休閒動機

心理學家Allport(1961)認為所謂的人格是指個人的心理系統成長及發展中的動態組織，是由心理及身體共同作用所組成的一個單位，也是一種個體有別於他人思想與行為的持久特性，而動機則是引起及維持個

體活動，並促使該活動朝向某一目標進行的內在歷程。Emmons (1986)等學者指出，每個人會依照自己的人格特質去選擇休閒情境，個人身心特質之差異，影響個人去選擇休閒情境與活動，藉由上述定義可推之人格特質是獨特的，有別於他人的，因此會引起不同的個體活動，以促使或達成個體之需求。有關人格特質與參與因素之研究，陳怡如（民90）研究單身女性輔導教師休閒體驗，探討影響休閒體驗之相關因素及休閒體驗對個人的影響；該研究以質性研究的方式，對六位單身女性輔導教師進行深度訪談，並以現象學內容分析方法進行資料整理與分析。研究結果顯示，不同人格特質、個人偏好皆為影響休閒參與及體驗的因素。因此本研究提出研究假設一：自行車騎乘者不同人格特質在休閒動機上是有顯著差異。

2.6.2 休閒動機與意象

Jarvis & Mayo(1981)的研究指出個人興趣、需求、動機、期望、人格特質、社會地位都會影響遊客對觀光目的地意象。個人或稱內在因素如個人需求、動機、先驗知識、偏好、或個人特質等等也都影響意象的形成，也因此每個人才會有屬於自己的意象知覺(Beerli & Martin, 2004)，過去有關旅遊知覺(旅遊意象)的研究中發現，遊客旅遊意象之形成會受到其動機所影響。陳凱莉(民96)實證研究發現動機對意象有顯著影響、期望對意象亦有顯著之影響。Balogluru & McCleary (1999)提出旅遊目的地意象形成由個人因素(Personal Factors)、刺激因素(Stimulus Factors)等影響，前者包括：個人心理上（含價值、動機、人格特質等）及人口統計變數（如年齡、學歷、職業等其他因素）；後者包含旅遊資訊來源、先前旅遊經驗、行銷通路等。蕭如妙（民94）研究中發現，遊客的旅遊動機不同，對意象認知的深刻程度亦不同。黃耀昆（民94）研究中發現，

旅遊動機對旅遊意象呈現正向影響效果，旅遊動機愈明顯則遊客旅遊意象認知愈高。陳焱（民95）研究中發現，旅遊意象與觀光動機對於觀光客造訪臺南市意願分別都有顯著影響。因此，本研究提出研究假設二：自行車騎乘者休閒動機對意象有顯著影響。

2.6.3 休閒動機與休閒效益

Beard & Ragheb(1983)建構其休閒動機理論模式及編製休閒動機量表，其指出休閒動機共分為四個層面，包括智力、社會、勝任精通、刺激避免。本研究之休閒效益是指個人在自由時間狀態下，參與休閒活動過程中及後，個人認知可以改善身心狀況或滿足需求的個人主觀感受。有關休閒動機對休閒效益之研究，葉純菊（民93）的研究結果顯示，遊客休閒動機與休閒效益之間具有正向關係存在，就遊客的休閒動機而言，主要以「家庭與心理」因素為主，目的在於放鬆身心、紓解壓力、增加與家人相處機會。而遊客的休閒效益認知則以「身心效益」因素為主，其中包含保持身體健康、接近大自然、減輕壓力、放鬆心情等，顯示遊客出遊因家庭與心理因素動機越高者，身心效益也越高；張少熙（民92）提出的休閒運動歷程的動態循環模式獲得該研究的支持，休閒運動動機、休閒運動阻礙與休閒運動效益的運作模式中具有方向與順序之因果關係，綜合上述學者對休閒動機與休閒效益之研究結果發現動機與效益之間具有正向關係存在，因此本提出研究假設三：自行車騎乘者休閒動機對休閒效益有顯著影響。

2.6.4 意象與休閒效益

Beerli & Martin(2004)指出個人或稱內在因素如個人需求、動機、先驗知識、偏好、或個人特質等等也都會影響意象的形成，也因此每個人會有自己的意象知覺。Tinsley & Tinsley (1986)指出個人的休閒效益主要

是受到活動經驗之主觀感受影響，而非活動本身，因此個人的心理需求滿足程度成為影響休閒效益認定的主要因素，此兩項變數皆強調個人的感受或是主觀上的認知，陳怡麟(民95)針對南瀛總爺藝文中心之遊憩意象與休閒效益之研究中發現，居民對遊憩意象的感受越強烈，其休閒效益的認知也會越高。因此，本研究提出研究假設四：自行車騎乘者意象對休閒效益有顯著影響。

第三章 研究方法

本章以前述兩章的研究背景動機與文獻探討為基礎，將本章分為研究架構、研究假設、研究變項之操作型定義、問卷設計、問卷調查與資料分析方法等六小節進行說明。本研究採量化研究，透過問卷調查來瞭解各研究變項間的影響關係。

3.1 研究架構

本研究架構係依據本研究目的，並參考相關文獻之理論，提出本研究之研究架構，包含人格特質、休閒動機、意象與休閒效益，主要是以人格特質與休閒動機為自變項，意象與休閒動機為依變項，探討各變項間是否有顯著之影響關係，因此，本研究沒有探討人格特質對意象與休閒效益之關係。根據本研究目的，繪製研究架構圖，如圖 3.1 所示：

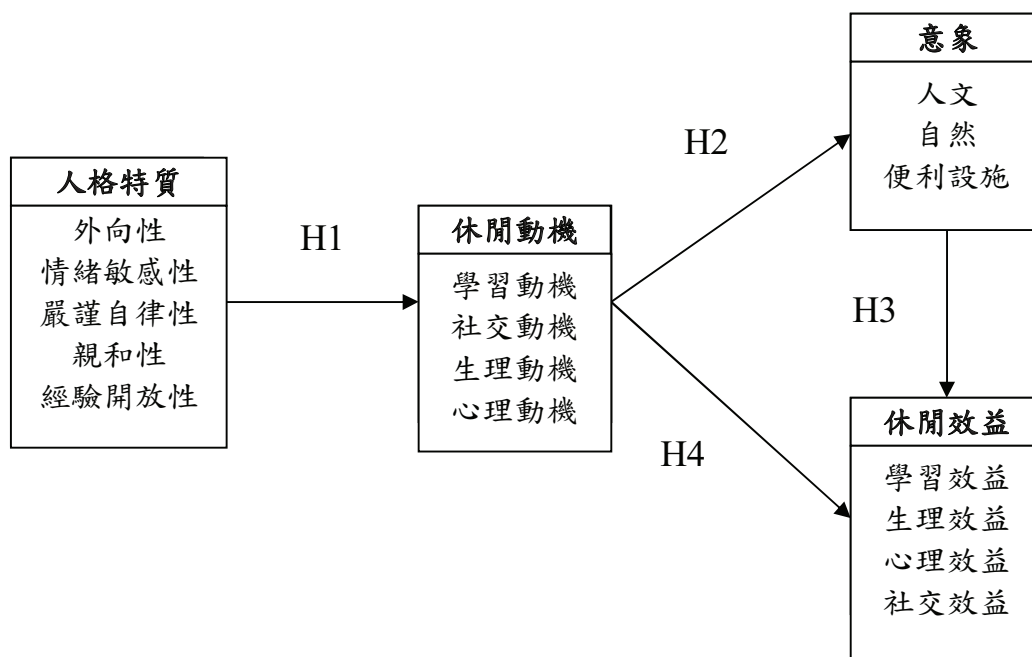


圖 3.1 研究架構圖

資料來源：本研究整理

3.2 研究假設

本研究根據文獻彙整、研究架構與研究目的，提出欲研究之假設，陳述如下：

H1：自行車騎乘者不同人格特質在休閒動機上有顯著差異。

H2：自行車騎乘者休閒動機對意象有顯著影響。

H3：自行車騎乘者意象對休閒效益有顯著影響。

H4：自行車騎乘者休閒動機對休閒效益有顯著影響。

3.3 研究變項操作型定義

本研究之研究構面中，包含人格特質、休閒動機、意象與休閒效益，各變項的操作型定義乃是根據相關文獻，及本研究之目的所發展而成，各研究構面之操作型定義，分述如下：

一、人格特質(Personality)

心理學家 Allport (1961) 認為所謂的人格是指人的整個心理系統成長及發展之動態組織，由心理及身體共同作用所組成的一個單位，也是一種個體有別於他人思想與行為的持久特性。目前廣泛被接受的是 Costa & McCrae(1992)的五大人格特質構面分類法。因此，本研究將人格特質定義為個人內在獨有的思想與外在行為表現，並依據其個人表現出之特質，將其分為外向性、親和性、情緒敏感性、嚴謹自律性與經驗開放性之五大特質。

二、休閒動機(Leisure Motivation)

Beard & Ragheb (1983) 將休閒動機定義為引起或導引個人從事休閒行為之原因，為休閒經驗中不可或缺的一部份。也就是說，休閒動機為引發、導引、維持休閒行為之動力來源。本研究將休閒動機定義為驅使個人參與休閒活動之動力，包含生理、心理、社交及學習動機。

三、意象(Image)

Baloglu & McClear(1999)認為意象是一種類似態度的概念，存在於個人心中，是對物體或旅遊地的感覺與認知。本研究將意象定義為人類對於目的地的看法、信念和印象的總體表現，包含人文、自然與便利設施之意象。

四、休閒效益(Benefits of Leisure)

Mannel & Stynes (1991)將休閒效益解釋為人們在參與休閒時，會受到自然環境、人為環境、活動、時間與心境等因素的刺激，而產生心理、生理、環境、經濟與社會之影響，而這些影響經由人們的主觀評價之後，即產生了休閒效益。本研究將休閒效益定義為個人在從事休閒活動後，所獲得的正向回饋，包含生理、心理、社交及學習效益。

3.4 問卷設計

本研究採用問卷調查法，以問卷作為蒐集資料的工具，問卷設計參考國內外學者之相關文獻與其所發展之量表，確立本研究變項間之關係，建立問卷架構，來探討自行車騎乘者的人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間之影響。

3.4.1 問卷架構

本研究採用結構式問卷，共分為五部份，分述如下：

一、個人基本資料

個人基本資料除包含性別、年齡、職業、教育程度、居住地區與收入外，自行車騎乘者之騎乘特性亦是此研究欲瞭解及探討，因將騎乘頻率、時段、時間、路段偏好、投入自行車的花費、對自行車資訊的關注程度也納入問卷中。

二、人格特質

人格特質中，以五大人格特質最具代表性，學者 Goldbergeg (1993)，Digman (1990)，John, Angleitner & Ostendorf (1998)等學者將五大人格特質視為探究人格特質的典範(林淑琄，民 98)。因此，本研究參考 Tom Buchanan(2005)的人格特質量表，選擇其因素負荷量值較高的前四個題項，建構本研究的人格特質量表，其構面與題項如表 3-1 所示：

表 3-1 人格特質的構面與問項

構面名稱	代號：題項	題項來源
外向性 (Extroversion)	PT1：我是團體中的靈魂人物	Tom Buchanan (2005)
	PT2：我善於與人交際	
	PT3：我很容易交到朋友	
	PT4：我懂得引起他人注意	
情緒敏感性 (Neuroticism)	PT5：我時常覺得憂鬱	
	PT6：我時常感到情緒低落	
	PT7：我不喜歡我自己	
	PT8：我時常情緒搖擺不定	
嚴謹自律性 (Conscientiousness)	PT9：我隨時做好萬全的準備	
	PT10：我做事有計畫且忠於它	
	PT11：我能實現我的計畫	
	PT12：發現認真做事是件難事	
親和性 (Agreeableness)	PT13：我會讚美別人	
	PT14：我會尊敬他人	
	PT15：我相信其他人的意圖是好的	
	PT16：我會用言語羞辱他人	
經驗開放性 (Openness)	PT17：我相信藝術是重要的	
	PT18：我不喜歡藝術	
	PT19：我不喜歡去藝術博物館	
	PT20：我對抽象的概念不感興趣	

資料來源：本研究整理

三、休閒動機

本研究在休閒動機量表上，參考 Beard & Ragheb (1983) 所編製的休閒動機量表來衡量自行車騎乘者的休閒動機，共分為學習型動機、社交型動機、生理型動機與心理型動機之四個子構面。其構面與題項如表 3-2

所示：

表 3-2 休閒動機的構面與問項

構面名稱	代號：題項	題項來源
學習	LM1：透過騎乘單車，能讓我發現新事物	Beard & Ragheb (1993)
	LM2：透過騎乘單車，能讓我拓展知識領域	
	LM3：透過騎乘單車，能讓我學習周遭的事物	
	LM4：透過騎乘單車，能讓我增加創造力	
社交	LM5：透過騎乘單車，能讓我認識新朋友或不同的人 群	
	LM6：透過騎乘單車，能讓我與他人相處	
	LM7：透過騎乘單車，能讓我發現我的才能	
	LM8：透過騎乘單車，能讓我得到別人的尊重	
生理	LM9：透過騎乘單車，能讓我發展運動技巧與體能	
	LM10：透過騎乘單車，能讓我強化體適能	
	LM11：透過騎乘單車，能讓我增進自己的騎乘技巧和 能力	
	LM12：透過騎乘單車，能讓我使我更有精力	
心理	LM13：透過騎乘單車，能讓我放慢生活步調	
	LM14：透過騎乘單車，能讓我使身體獲得舒緩	
	LM15：透過騎乘單車，能讓我放鬆情緒	
	LM16：透過騎乘單車，能讓我減緩時間的緊湊感	

資料來源：本研究整理

四、意象

本研究參考 Fakeye and Crompton(1991)與 Birgit(2001)的意象量表，依本研究之施測目的、研究範圍與對象，修改其問項內容，以發展出適合本研究的意象量表，來衡量自行車騎乘者的意象，共分為人文、自然與便利設施之三個子構面。其構面與題項如表 3-3 所示：

五、休閒效益

本研究參考陳中雲(民 90)與洪煌佳(民 91)的休閒效益量表，來衡量自行車騎乘者的休閒動機，分為學習效益、社交效益、生理效益與心理效益之四個子構面。其構面與題項如表 3-4 所示：

表 3-3 意象的構面與問項

構面名稱	代號：題項	題項來源
人文	I1：有趣的地方藝術與手工藝	Fakeye & Crompton (1991) Birgit (2001)
	I2：吸引人的建築物	
	I3：有趣的鄉間生活型態	
	I4：吸引人的歷史據點	
自然	I5：美麗的河景	
	I6：吸引人的寬廣空間	
	I7：美麗的日出與夕陽	
	I8：美麗的綠化環境	
便利設施	I9：方便維修單車的據點	
	I10：乾淨整潔的公共廁所	
	I11：便利的交通接駁	
	I12：觀光資訊充足	

資料來源：本研究整理

表 3-4 休閒效益的構面與問項

構面名稱	代號：題項	題項來源
學習	LB1：我覺得可以拓展知識領域，促進知能成長	陳中雲 (2001) 洪煌佳 (2002)
	LB2：我覺得可以啟發智慧	
	LB3：我覺得可以獲得創造性的思考能力	
	LB4：我覺得可以激發個人的潛力	
生理	LB5：我覺得可以考驗自己的活動能力	
	LB6：我覺得可以激發潛力	
	LB7：我覺得可以消除疲勞	
	LB8：我覺得可以讓身體得到適度的休息	
心理	LB9：我覺得可以使心情愉快	
	LB10：我覺得可以培養獨立性	
	LB11：我覺得可以發洩情緒	
	LB12：我覺得可以平衡精神情緒	
社交	LB13：我覺得可以得到同伴之間的支持	
	LB14：我覺得可以了解同伴不同的感受	
	LB15：我覺得可以信賴同伴	
	LB16：我覺得可以得到別人的信賴	

資料來源：本研究整理

3.4.2 問卷計分方式

本研究問卷量表共分為五部份，個人基本資料、人格特質、休閒動機、意象與休閒效益，除個人基本資料外，其餘構面之題項均採用 Likert 五點量表來測量，由受訪者依據其認同該題項之程度勾選，分別為非常認同、認同、普通、不認同、非常不認同，依序給予 5、4、3、2、1 分，得分愈高表示受訪者愈認同該題項，而量表中的反向題，則以 6 減去原有題項得分數作為轉換後的分數，以進行資料分析。

3.5 問卷調查

3.5.1 研究對象

本研究主要針對自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益之間的關係進行研究，又本研究是以高雄市愛河連接蓮池潭自行車道為研究範圍，因此，以曾經騎乘過或騎經此車道之自行車騎乘者作為抽樣調查之對象。

3.5.2 抽樣方法

本研究以問卷調查為主要之搜集工具，採立意抽樣的方式來選取樣本，希望能使抽樣對象更具代表性。立意抽樣(Purposive Sampling)是指依研究者本身主觀的判斷來選取一代表性的樣本(林淑琍，民 98)。本研究先依據文獻內容，再與專家及學者討論過後，修正問卷中部分問項與用詞，設計本研究之預試問卷，採立意抽樣的方式到研究範圍現場發放預試問卷，有效之問卷為 80 份，經過項目分析刪除信度較差的題項，建構本研究之正式問卷，並發放正式問卷，除了研究者親自發放外，也委託朋友代為發放。本研究正式問卷之發放於 2010 年 1 月 16 日至 2010 年 2 月 27 日完全回收完畢。

3.5.3 樣本大小

決定抽樣之樣本數考量的因素包括：母體大小、估計之信賴區間、容許估計誤差、統計分析上等考量因素。根據。Tinsley & Tinsley(1987)提出每一個測量問項，必須有 5 到 10 個樣本的比例，學者建議樣本大小如果大到 300，這個比例可以稍微縮減。學者 Lin(1976)提出母體大小為 50 萬以上，在 95%之信賴水準及容許估計誤差為正負百分之分($\pm 5\%$)時，有效樣本數至少需要 384 份。本研究將抽樣之樣本數設定為 500 份，實際回收 417 份問卷，扣除填答不完整、亂填等回收問卷，有效問卷為 385 份。

3.6 資料分析方法

本研究將回收之有效問卷，進行整理、編碼建檔及統計分析，以 SPSS For Windows 12.0 版及 AMOS 6.0 版套裝軟體為資料分析工具，藉由分析實證資料進行研究假設之驗證。本研究應用之資料分析方法說明如下：

一、描述性統計(Descriptive Statistics)

將有效問卷以次數分配與百分比方法統計各題項的答題結果，包括受訪者的性別、年齡、教育程度、職業、收入、居住地區、騎乘時間、騎乘路段偏好與騎乘頻率等題項，並以各構面的平均數來描述自行車參與者的人格特質、參與的休閒動機、意象與休閒效益，來描述樣本的特性，藉此瞭解樣本基本資料及各研究構面的現況。

二、信度分析(Reliability Analysis)

信度指的是一份問卷測量結果的穩定性或可信度，係指同一群受訪者在同一份問卷上測驗多次的結果愈是一致，則誤差愈小，信度愈高，亦即信度分析是用來瞭解該量表的一致性或穩定性，也就是量表的可靠程度。由於 Cronbach's α 係數是目前社會科學研究中最常見的判別信度方

式，用於量測一同義或平行測驗總和的信度，Cronbach's α 係數若大於 0.7 表示信度良好，介於 0.35 ~ 0.7 之間表示尚可(林淑琍，民 98)。本研究採用 Cronbach's α 係數來衡量問卷的信度，其可接受信度值為 0.7 以上(Nunnally, 1978)。

三、效度分析(Validity Analysis)

效度指的是一份問卷的題項能否準確衡量構面的意義，亦指測量結果的有效程度。效度愈高，表示測量結果愈能表現出其欲測量對象的真正特徵。本研究各構面所使用之問卷內容為國內、外學者所發展之量表，經與教授及專家反覆討論，及前測問卷修訂，擷取與本研究適切之題項作為量表的題項，並修正其內容與詞語表達，冀望藉由文獻探討與學者專家的意見，來確保本研究量表之內容效度。

四、結構方程模式(Structural Equation Modeling, SEM)

結構方程模式是一種用來處理因果關係模式的統計方法，又可稱為線性結構關係模式(Linear Structural Relationships, LISREL)或稱為共變數結構分析(Covariance Structure Analysis)。SEM 用於分析潛在變項(Latent Variables)間的假設關係，結合了因素分析與路徑分析(Path Analysis)/迴歸分析，SEM 統計模式包含測量模式與結構模式。其中測量模式在於建立測量指標與潛在變項間之關係，對於研究者來說，主要是透過驗證性因素分析(Confirmatory Factor Analysis, CFA)以考量測量模式的效度(即信度、效度)；結構模式則主要在考驗潛在變項間之因果路徑關係，針對潛在變項進行路徑分析，以考驗結構模式的適配性。因此，SEM 可同時處理一系列互相關聯之相依關係，是一種以多個線性模式呈現分析性變數間關係之統計分析模式。在使用 SEM 分析時，模式中的變項分為可具體進行測量、觀察的測量變項(Measured Variables)和無法直接觀察的潛在變

項(Latent Variables)，而潛在變項必須利用外顯變項間的共同性加以估計。測量變項又可稱為觀察變項(Observed Variable)或外顯變項(Manifest Variables)，問卷中的題項則為測量變項；潛在變項就是模式中的研究變項，為本研究模式中的五大人格特質、休閒動機、意象與休閒效益。本研究使用 AMOS 6.0 來分析結構方程模式，先檢驗本研究中各變項的因果關係，在進一步判斷整體模型的配適度。

第四章 研究結果與討論

本章將針對研究樣本進行資料分析，對分析所得之結果加以說明。第一節為樣本基本資料分析，第二節進行描述性統計分析，第三節進行信、效度分析，第四節說明結構方程模式分析，最後一節進行假設驗證與討論。

4.1 樣本基本資料分析

本研究針對自行車騎乘者進行問卷調查，於2010年1月16日至2010年2月27日間進行問卷發放與回收，總計發放500份問卷，回收417份問卷，回收率為83.4%，扣除填答不完整、亂填等回收問卷後，實際獲得有效之問卷為385份。

本研究之個人基本資料包括「性別」、「年齡」、「職業」、「教育程度」、「居住地區」、「平均月收入」，因自行車騎乘者之騎乘特性亦是此研究欲瞭解及探討，因此，也將「騎乘頻率」、「騎乘時段」、「騎乘時間」、「騎乘路段偏好」、「投入在自行車的花費」、「對自行車資訊的關注程度」納入問卷中。樣本基本資料分析結果如表4-1所示，其分述如下：

- 一、性別：在受訪樣本中，女性佔40.8%，男性佔59.2%，顯示自行車騎乘者以男性騎乘者佔多數，但女性騎乘者也不少。
- 二、年齡：在受訪樣本中，年齡分佈以21~30歲最多，佔35.1%；其次為21歲以下，佔20.5%；31~40歲，則佔18.4%，顯示自行車騎乘者有相當高的比率屬青壯年齡層。
- 三、職業：在受訪樣本中，以學生的比例最高，佔34.5%；其次為商業(服務業)，佔24.2%；工業與軍公教分別佔16.4%與14.0%。
- 四、教育程度：在受訪樣本中，教育程度以大專(大學)比例最高，

- 佔 53.2%；其次為高中(職)，佔 19.2%；研究所則佔 14.5%，在受訪樣本中，顯示大多數自行車騎乘者擁有高等教育之程度。
- 五、居住地區：在受訪樣本中，以台南至屏東(南部地區)比例最高，佔 83.9%；其次為新竹以北(北部地區)，佔 7.8%。
- 六、平均月收入：在受訪樣本中，平均月收入以 15,000 元以下的比例最高，佔 40.5%；其次為 30,001 ~ 45,000 元，佔 19.5%，顯示出自行車騎乘者以中低所得居多。
- 七、騎乘頻率：在受訪樣本中，以一週 2 次(含以下)之騎乘者最多，佔 69.1%；其次為一週 3 ~ 5 次之騎乘者，佔 21.0%；一週 5 次以上之騎乘者則佔 9.9%。
- 八、騎乘時段：在受訪樣本中，以下午(12:00 ~ 18:00)為騎乘時段者最多，佔 65.7%；其次是以夜晚(18:00 後)為騎乘時段，佔 21.3%，顯示出大多數的自行車騎乘者喜歡在下午或夜晚從事自行車活動。
- 九、騎乘時間：在受訪樣本中，以假日(含國定假日)的騎乘者最多，佔 63.6%；非假日的騎乘者佔 36.4%，顯示出大多數的騎乘者還是以假日來從事自行車活動。
- 十、騎乘路段偏好：在受訪樣本中，以 4321(排序偏好 4：自行車專用道；3：特定風景區；2：公路；1：山路)，佔 44.9%，顯示出大多數的自行車騎乘者喜歡在自行車專用道內騎乘自行車。
- 十一、投入在自行車上的花費：在受訪樣本中，以花費 10,000 元以下最多，佔 65.7%；其次為花費 10,001 ~ 30,000 元，佔 23.6%，顯示大多數騎乘者在腳踏車上花費不高。

十二、對自行車資訊的關注程度：在受訪樣本中，以偶爾關心自行車資訊者最多，佔 54.5%；其次為還算關心自行車資訊者，佔 34.3%，顯示出大多數騎乘者還會關心、獲取有關自行車之資訊。

表 4-1 樣本基本資料分析表(N=385)

基本資料		人數	比例%	基本資料		人數	比例%
性別	女	157	40.8%	平均月收入	15,000 元以下	156	40.5%
	男	228	59.2%		15,001~30,000 元	64	16.6%
年齡	21 歲以下	79	20.5%		30,001~45,000 元	75	19.5%
	21~30 歲	135	35.1%		45,001~60,000 元	39	10.1%
	31~40 歲	71	18.4%		60,001~75,000 元	27	7.0%
	41~50 歲	54	14.0%		75,000 元以上	24	6.2%
	50 歲以上	46	11.9%	騎乘頻率	一週 2 次(含以下)	266	69.1%
職業	農林漁牧業	3	0.8%		一週 3~5 次	81	21.0%
	工業	63	16.4%		一週 5 次以上	38	9.9%
	商業(服務業)	93	24.2%	騎乘時段	早晨(8:00 前)	22	5.7%
	軍公教	54	14.0%		上午(8:00~12:00)	28	7.3%
	學生	133	34.5%		下午(12:00~18:00)	253	65.7%
	無/退休	39	10.1%		夜晚(18:00 後)	82	21.3%
教育程度	國中(含以下)	43	11.2%	騎乘路段偏好	4321 ^{註 1}	173	44.9% ^{註 2}
	高中(職)	74	19.2%		4312	36	9.4%
	大專(大學)	205	53.2%		4231	33	8.6%
	研究所	56	14.5%		3421	33	8.6%
	博士	7	1.8%		2431	23	6.0%

註 1：騎乘路段偏好 4：自行車專用道；3：特定風景區；2：公路；1：山路

註 2：騎乘路段偏好只列出人數較多的前五項，故比例無 100%

(續)

基本資料		人數	比例%	基本資料		人數	比例%
居住地區	新竹以北	30	7.8%	騎乘時間	假日(含國定假日)	245	63.6%
	苗栗至嘉義	23	6.0%		非假日(週一至五)	140	36.4%
	台南至屏東	323	83.9%	對自行車資訊的關注程度	從不關心	30	7.8%
	東部	1	0.3%		偶爾關心	210	54.5%
	離島	1	0.3%		還算關心	132	34.3%
	其他	7	1.8%		高度關心	13	3.4%
投入在自行車上的花費	10,000 元以下					253	65.7%
	10,001~30,000 元					91	23.6%
	30,001~50,000 元					24	6.2%
	50,001~100,000 元					14	3.6%
	100,000 以上					3	0.8%

資料來源：本研究整理

4.2 描述性統計分析

本研究利用各變數的平均數與標準差，探究自行車參與者對量表中各問項之看法。藉由平均數可觀察變項之集中情形，本研究採五點量表進行計分，平均數 3 分以下，代表自行車騎乘者對於問項之看法較不認同，平均數若為 3 分，則代表自行車騎乘者對於問項之看法為普通或中立意見，平均數 3 分以上，代表自行車騎乘者對於問項之看法較為認同。而藉由標準差可瞭解自行車騎乘者對於問項看法的差異程度，標準差愈小，表示受訪者看法愈一致，標準差愈大，表示受訪者看法的差異程度愈大。

4.2.1 人格特質分析

人格特質量表構面分為外向性、情緒敏感性、嚴謹自律性、親和性與經驗開放性，共 18 題問項。構面之平均數、標準差與構面平均數如表 4-2 所示。

表 4-2 人格特質描述性統計分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	平均數	標準差	構面平均
外向性 (Extroversion)	PT1：我是團體中的靈魂人物	3.10	.711	3.30
	PT2：我善於與人交際	3.40	.712	
	PT3：我很容易交到朋友	3.52	.747	
	PT4：我懂得引起他人注意	3.18	.738	
情緒敏感性 (Neuroticism)	PT5：我時常覺得憂鬱	2.34	.904	2.25
	PT6：我時常感到情緒低落	2.32	.896	
	PT7：我不喜歡我自己	1.92	.789	
	PT8：我時常情緒搖擺不定	2.31	.955	
嚴謹自律性 (Conscientiousness)	PT9：我隨時做好萬全的準備	3.37	.756	3.42
	PT10：我做事有計畫且忠於它	3.45	.806	
	PT11：我能實現我的計畫	3.45	.759	
親和性 (Agreeableness)	PT13：我會讚美別人	3.89	.693	3.85
	PT14：我會尊敬他人	4.04	.674	
	PT15：我相信其他人的意圖是好的	3.61	.746	
經驗開放性 (Openness)	PT17：我相信藝術是重要的	3.96	.816	3.83
	PT18：我不喜歡藝術*	3.96	.869	
	PT19：我不喜歡去藝術博物館*	3.83	.909	
	PT20：我對抽象的概念不感興趣*	3.59	.951	

註：*為轉換後所得的分數

資料來源：本研究整理

如表 4-2 所示，在各構面中，平均數最高為親和性(3.85)，其次為經驗開放性(3.83)，平均數最低為情緒敏感性(2.25)；在各問項中，平均數最高為「我會尊敬他人」，其次為「我相信藝術是重要的」與「我不喜歡藝術」(反向題)。整體來說，自行車騎乘者多為具親和性與經驗開放性特質，他們多數待人友善、會讚美與尊敬他人、喜好藝術且喜歡交朋友。

標準差介於 0.711 ~ 0.955，表示受訪者對於問項的看法差異不大。

4.2.2 休閒動機分析

休閒動機量表構面分為「學習」、「社交」、「生理」與「心理」，共 16 題問項。構面之平均數、標準差與構面平均數如表 4-3 所示。

如表 4-3 所示，在各構面中，平均數最高為心理(4.08)，其次為生理(4.03)，平均數最低為社交(3.48)；在各問項中，平均數最高為「透過騎乘單車，能讓我放鬆情緒」，其次為「透過騎乘單車，能讓我強化體適能」與「透過騎乘單車，能讓我使身體獲得舒緩」。整體來說，自行車騎乘者之休閒動機，主要是想透過騎乘自行車來放鬆情緒及強健自我身心。標準差介於 0.673 ~ 0.915，表示受訪者對於休閒動機的看法差異不大。

4.2.3 意象分析

意象量表構面分為「人文」、「自然」與「便利設施」，共 11 題問項。構面之平均數、標準差與構面平均數如表 4-4 所示。

如表 4-4 所示，在各構面中，平均數最高為自然意象(4.20)，其次為人文意象(3.81)，平均數最低為便利設施(3.75)；在各問項中，平均數最高為「美麗的河景」與「美麗的綠化環境」，其次為「吸引人的寬廣空間」。整體來說，自行車騎乘者對於此自行車道之意象，主要認為它有美麗的河岸景觀、寬廣的空間、便利的交通接駁及一些吸引人的歷史據點。標準差介於 0.707 ~ 0.922，表示受訪者對於自行車道之意象的看法差異不大。

表 4-3 休閒動機描述性統計分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	平均數	標準差	構面平均
學習	LM1：透過騎乘單車，能讓我發現新事物	4.02	.703	3.82
	LM2：透過騎乘單車，能讓我拓展知識領域	3.79	.775	
	LM3：透過騎乘單車，能讓我學習周遭的事物	3.88	.766	
	LM4：透過騎乘單車，能讓我增加創造力	3.60	.851	
社交	LM5：透過騎乘單車，能讓我認識新朋友或不同的人群	3.68	.823	3.48
	LM6：透過騎乘單車，能讓我與他人相處	3.70	.825	
	LM7：透過騎乘單車，能讓他人發現我的才能	3.25	.852	
	LM8：透過騎乘單車，能讓我得到別人的尊重	3.30	.915	
生理	LM9：透過騎乘單車，能讓我發展運動技巧與體能	3.97	.746	4.03
	LM10：透過騎乘單車，能讓我強化體適能	4.14	.689	
	LM11：透過騎乘單車，能讓我增進自己的騎乘技巧和能力	3.94	.744	
	LM12：透過騎乘單車，能讓我使我更有精力	4.10	.691	
心理	LM13：透過騎乘單車，能讓我放慢生活步調	3.97	.790	4.08
	LM14：透過騎乘單車，能讓我使身體獲得舒緩	4.11	.755	
	LM15：透過騎乘單車，能讓我放鬆情緒	4.17	.673	
	LM16：透過騎乘單車，能讓我減緩時間的緊湊感	4.06	.765	

資料來源：本研究整理

表 4-4 意象描述性統計分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	平均數	標準差	構面平均
人文	I1：有趣的地方藝術與手工藝	3.73	.746	3.81
	I2：吸引人的建築物	3.90	.768	
	I3：有趣的鄉間生活型態	3.80	.865	
	I4：吸引人的歷史據點	3.82	.798	
自然	I5：美麗的河景	4.20	.707	4.20
	I6：吸引人的寬廣空間	4.19	.720	
	I8：美麗的綠化環境	4.20	.741	
便利設施	I9：方便維修單車的據點	3.61	.909	3.75
	I10：乾淨整潔的公共廁所	3.76	.922	
	I11：便利的交通接駁	3.81	.898	
	I12：觀光資訊充足	3.83	.908	

資料來源：本研究整理

4.2.4 休閒效益分析

休閒效益量表構面分為「學習」、「社交」、「生理」與「心理」，共 16 題問項。構面之平均數、標準差與構面平均數如表 4-5 所示。

如表 4-5 所示，在各構面中，平均數最高為心理(4.05)，其次為生理(3.91)，平均數最低為學習(3.68)；在各問項中，平均數最高為「我覺得可以使心情愉快」，其次為「我覺得可以平衡精神情緒」與「我覺得可以考驗自己的活動能力」。整體來說，大多數的自行車騎乘者覺得透過騎乘自行車，可以達到放鬆精神、消除疲勞及紓解壓力外，亦能透過騎乘自行車的活動，來測試、增進自己的活動力。標準差介於 0.678 ~ 0.829，表示受訪者對於休閒效益的看法差異不大。

表 4-5 休閒效益描述性統計分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	平均數	標準差	構面平均
學習	LB1：我覺得可以拓展知識領域，促進知能成長	3.75	.775	3.68
	LB2：我覺得可以啟發智慧	3.60	.808	
	LB3：我覺得可以獲得創造性的思考能力	3.64	.807	
	LB4：我覺得可以激發個人的潛力	3.73	.804	
生理	LB5：我覺得可以考驗自己的活動能力	4.04	.689	3.91
	LB6：我覺得可以激發潛力	3.81	.737	
	LB7：我覺得可以消除疲勞	3.85	.807	
	LB8：我覺得可以讓身體得到適度的休息	3.95	.773	
心理	LB9：我覺得可以使心情愉快	4.24	.678	4.05
	LB10：我覺得可以培養獨立性	3.90	.829	
	LB11：我覺得可以發洩情緒	4.00	.824	
	LB12：我覺得可以平衡精神情緒	4.07	.732	
社交	LB13：我覺得可以得到同伴之間的支持	3.77	.791	3.78
	LB14：我覺得可以了解同伴不同的感受	3.78	.776	
	LB15：我覺得可以信賴同伴	3.81	.794	
	LB16：我覺得可以得到別人的信賴	3.75	.792	

資料來源：本研究整理

4.3 信、效度分析

本研究運用 SPSS For Windows 12.0 版進行因素分析來檢驗量表中人格特質、休閒動機、意象與休閒效益各構面的效度與信度。本研究採用 Cronbach's α 係數來衡量問卷的信度，Nunnally(1978) 認為其可接受信度值應為 0.7 以上。依據蕭文龍(民 96)建議選取因素負荷量大於 0.5 之題項。

本研究經分析後，在人格特質方面，子構面嚴謹自律性與親和性之間項「PT12：發現認真做事是件難事」、「PT16：我會用言語羞辱他人」，意象方面，子構面自然意象之間項「I7：美麗的日出與夕陽」，均因其因素負荷量低於 0.5，予以刪除。經分析後，整體結果如下：

一、人格特質

經由分析後，各構面之解釋變異量、因素負荷量與 Cronbach's α 值如表 4-6 所示，在人格特質量表中，各構面之題項解釋變異量分別為，外向性 65.29%；情緒敏感性 73.63%；嚴謹自律性 72.93%；親和性 69.96%；經驗開放性 69.37%。而各構面之 Cronbach's α 值分別為，外向性 (0.82)；情緒敏感性(0.88)；嚴謹自律性(0.81)；親和性(0.76)；經驗開放性 (0.85)。各題項之因素負荷量皆大於 0.5。

二、休閒動機

經由分析後，各構面之解釋變異量、因素負荷量與 Cronbach's α 值如表 4-7 所示，在休閒動機量表中，各構面之題項解釋變異量分別為，學習動機 77.41%；社交動機 70.25%；生理動機 72.17%；心理動機 79.45%。而各構面之 Cronbach's α 值分別為，學習動機(0.90)；社交動機(0.86)；生理動機(0.87)；心理動機(0.91)。各題項之因素負荷量皆大於 0.5。

三、意象

經由分析後，各構面之解釋變異量、因素負荷量與 Cronbach's α 值如

表 4-8 所示，在意象量表中，各構面之題項解釋變異量分別為，人文意象 65.09%；自然意象 79.42%；便利設施意象 73.07%。而各構面之 Cronbach's α 值分別為，人文意象(0.82)；自然意象(0.87)；便利設施意象(0.88)。各題項之因素負荷量皆大於 0.5。

表 4-6 人格特質因素分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	因素負荷量	解釋變異量%	Cronbach's α 值
外向性 (Extroversion)	PT1：我是團體中的靈魂人物	0.68	65.29	0.82
	PT2：我善於與人交際	0.88		
	PT3：我很容易交到朋友	0.87		
	PT4：我懂得引起他人注意	0.79		
情緒敏感性 (Neuroticism)	PT5：我時常覺得憂鬱	0.88	73.63	0.88
	PT6：我時常感到情緒低落	0.91		
	PT7：我不喜歡我自己	0.79		
	PT8：我時常情緒搖擺不定	0.85		
嚴謹自律性 (Conscientiousness)	PT9：我隨時做好萬全的準備	0.83	72.93	0.81
	PT10：我做事有計畫且忠於它	0.91		
	PT11：我能實現我的計畫	0.82		
親和性 (Agreeableness)	PT13：我會讚美別人	0.88	69.96	0.76
	PT14：我會尊敬他人	0.90		
	PT15：我相信其他人的意圖是好的	0.72		
經驗開放性 (Openness)	PT17：我相信藝術是重要的	0.75	69.37	0.85
	PT18：我不喜歡藝術 ^{註1}	0.89		
	PT19：我不喜歡去藝術博物館 ^{註1}	0.86		
	PT20：我對抽象的概念不感興趣 ^{註1}	0.82		

資料來源：本研究整理

表 4-7 休閒動機因素分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	因素負荷量	解釋變異量%	Cronbach's α 值
學習	LM1：透過騎乘單車，能讓我發現新事物	0.89	77.41	0.90
	LM2：透過騎乘單車，能讓我拓展知識領域	0.91		
	LM3：透過騎乘單車，能讓我學習周遭的事物	0.90		
	LM4：透過騎乘單車，能讓我增加創造力	0.81		
社交	LM5：透過騎乘單車，能讓我認識新朋友或不同的人群	0.82	70.25	0.86
	LM6：透過騎乘單車，能讓我與他人相處	0.86		
	LM7：透過騎乘單車，能讓他人發現我的才能	0.85		
	LM8：透過騎乘單車，能讓我得到別人的尊重	0.82		
生理	LM9：透過騎乘單車，能讓我發展運動技巧與體能	0.85	72.17	0.87
	LM10：透過騎乘單車，能讓我強化體適能	0.89		
	LM11：透過騎乘單車，能讓我增進自己的騎乘技巧和能力	0.82		
	LM12：透過騎乘單車，能讓我使我更有精力	0.83		
心理	LM13：透過騎乘單車，能讓我放慢生活步調	0.87	79.45	0.91
	LM14：透過騎乘單車，能讓我使身體獲得舒緩	0.92		
	LM15：透過騎乘單車，能讓我放鬆情緒	0.88		
	LM16：透過騎乘單車，能讓我減緩時間的緊湊感	0.89		

資料來源：本研究整理

表 4-8 意象因素分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	因素負荷量	解釋變異量%	Cronbach's α 值
人文	I1：有趣的地方藝術與手工藝	0.74	65.09	0.82
	I2：吸引人的建築物	0.84		
	I3：有趣的鄉間生活型態	0.81		
	I4：吸引人的歷史據點	0.84		
自然	I5：美麗的河景	0.88	79.42	0.87
	I6：吸引人的寬廣空間	0.88		
	I8：美麗的綠化環境	0.91		
便利設施	I9：方便維修單車的據點	0.83	73.07	0.88
	I10：乾淨整潔的公共廁所	0.87		
	I11：便利的交通接駁	0.87		
	I12：觀光資訊充足	0.86		

資料來源：本研究整理

四、休閒效益

經由分析後，各構面之解釋變異量、因素負荷量與 Cronbach's α 值如表 4-9 所示，在休閒效益量表中，各構面之題項解釋變異量分別為，學習效益 78.78%；生理效益 62.97%；心理效益 69.76%；社交效益 80.85%。而各構面之 Cronbach's α 值分別為，學習效益(0.91)；生理效益(0.80)；心理效益(0.85)；社交效益(0.92)。各題項之因素負荷量皆大於 0.5。

表 4-9 休閒效益因素分析表(N=385)

構面名稱	代號：題項	因素負荷量	解釋變異量%	Cronbach's α 值
學習	LB1：我覺得可以拓展知識領域，促進知能成長	0.85	78.78	0.91
	LB2：我覺得可以啟發智慧	0.92		
	LB3：我覺得可以獲得創造性的思考能力	0.91		
	LB4：我覺得可以激發個人的潛力	0.88		
生理	LB5：我覺得可以考驗自己的活動能力	0.75	62.97	0.80
	LB6：我覺得可以激發潛力	0.78		
	LB7：我覺得可以消除疲勞	0.83		
	LB8：我覺得可以讓身體得到適度的休息	0.82		
心理	LB9：我覺得可以使心情愉快	0.81	69.76	0.85
	LB10：我覺得可以培養獨立性	0.80		
	LB11：我覺得可以發洩情緒	0.88		
	LB12：我覺得可以平衡精神情緒	0.85		
社交	LB13：我覺得可以得到同伴之間的支持	0.90	80.85	0.92
	LB14：我覺得可以了解同伴不同的感受	0.90		
	LB15：我覺得可以信賴同伴	0.91		
	LB16：我覺得可以得到別人的信賴	0.89		

資料來源：本研究整理

4.4 結構方程模式分析

結構方程模式(Structural Equation Modeling)主要目的在考驗潛在變項(Latent Variables)間之關係，它整合了因素分析(Factor Analysis)與路徑分析(Path Analysis)，也就是說，SEM 統計模式包含測量模式(Measurement Model)與結構模式(Structural Model)。測量模式描述的是潛在變項如何被相對應的顯性指標所測量或概念化(Operationalized)，主要是透過驗證性因素分析(Confirmatory Factor Analysis, CFA)以考量測量模型的信效度。而結構模式指的是潛在變項之間的關係，主要針對潛在變項進行路徑分析，以檢驗結構模式的適配性。

對整體模式關係之探討，根據 Anderson & Gerbing (1988) 及 Williams & Hazer(1986)等學者的建議進行兩階段法的線性結構關係分析：第一階段針對各研究構面及衡量題項進行 Cronbach's α 係數分析與驗證性因素分析，以瞭解各構面的信度、收斂效度；第二階段藉由線性結構關係發展結構模式加以分析，以驗證研究中所提出之假說檢定。本研究採用線性結構方程模式分析人格特質、休閒動機、意象與休閒效益各構面及衡量題項之關係後，再依據研究架構之模式進行參數估計，分別以整體模式配適度及模式內在結構式配適度進行驗證與分析，最後，再檢驗本研究之研究假設。

4.4.1 測量模式分析

測量模式分析是以驗證性因素分析來瞭解各變項之信、效度，用予評估潛在變項的構念效度(Anderson & Gerbing,1988)。因素負荷量(Factor Loading)可解釋共同因素與各個變項的關係，亦即測量變項與其相對應因素之間的強度。Jöreskog & Sörbom(1989)認為因素負荷量應大於 0.45，表示觀察變項足以反映其所建構的潛在變項。Espinoza(1999)認為各觀察變

項之因素負荷量的 t 值均達顯著時，亦即該構面具有收斂效度。本研究各構面分析結果分述如下：

一、人格特質

本研究之人格特質分為「外向性」、「情緒敏感性」、「嚴謹自律性」、「親和性」與「經驗開放性」五個構面，其分析結果如表 4-10 所示：

表 4-10 人格特質驗證性分析表(N=385)

潛在變項	觀察變項代號	因素負荷量	誤差變異數	t 值	CR 值	AVE 值
外向性 (Extroversion)	PT1	0.54*	0.71	9.44	0.83	0.55
	PT2	0.86*	0.26	13.69		
	PT3	0.85*	0.28	14.03		
	PT4	0.67*	0.54	-		
情緒敏感性 (Neuroticism)	PT5	0.87*	0.24	16.74	0.88	0.64
	PT6	0.95*	0.10	17.24		
	PT7	0.63*	0.60	14.13		
	PT8	0.72*	0.48	-		
嚴謹自律性 (Conscientiousness)	PT9	0.71*	0.50	12.65	0.82	0.61
	PT10	0.92*	0.15	13.40		
	PT11	0.70*	0.51	-		
親和性 (Agreeableness)	PT13	0.83*	0.31	10.09	0.80	0.58
	PT14	0.89*	0.21	10.26		
	PT15	0.52*	0.73	-		
經驗開放性 (Openness)	PT17	0.63*	0.60	11.72	0.86	0.60
	PT18	0.87*	0.24	15.75		
	PT19	0.83*	0.31	15.90		
	PT20	0.75*	0.44	-		

註：*表示 p<0.05

資料來源：本研究整理

由表 4-10 可得知，各測量變項的因素負荷量皆大於 0.45，且 t 值也都大於 1.96，皆達顯著，表示測量變項能有效反應其要測得之構念特質，顯示此構念具有不錯的收斂效度。五個構面的組成信度(CR 值)分別為 0.83、0.88、0.82、0.80 與 0.86，顯示此測量模式在可接受的範圍，測量

變項與潛在變項間存在著高關聯度。模式中各變項的平均變異萃取量(AVE 值)皆大於 0.5，表示本研究各變項達到信度標準，具收斂效度。

二、休閒動機

本研究之休閒動機分為「學習動機」、「社交動機」、「生理動機」與「心理動機」四個構面，其分析結果如表 4-11 所示：

表 4-11 休閒動機驗證性分析表(N=385)

潛在變項	觀察變項代號	因素負荷量	誤差變異數	t 值	CR 值	AVE 值
學習	LM1	0.87*	0.24	-	0.91	0.71
	LM2	0.89*	0.21	23.09		
	LM3	0.87*	0.24	22.13		
	LM4	0.72*	0.48	16.47		
社交	LM5	0.83*	0.31	-	0.84	0.58
	LM6	0.90*	0.19	19.06		
	LM7	0.66*	0.56	13.41		
	LM8	0.61*	0.63	12.24		
生理	LM9	0.80*	0.36	-	0.87	0.63
	LM10	0.87*	0.24	17.97		
	LM11	0.74*	0.45	15.30		
	LM12	0.77*	0.41	15.42		
心理	LM13	0.82*	0.33	-	0.91	0.73
	LM14	0.90*	0.19	21.43		
	LM15	0.84*	0.29	19.11		
	LM16	0.85*	0.28	19.56		

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

由表 4-11 可得知，各測量變項的因素負荷量皆大於 0.45，且 t 值也都大於 1.96，皆達顯著，表示測量變項能有效反應其要測得之構念特質，顯示此構念具有不錯的收斂效度。四個構面的組成信度(CR 值)分別為 0.91、0.84、0.87 與 0.91，顯示此測量模式在可接受的範圍，測量變項與潛在變項間存在著高關聯度。模式中各變項的平均變異萃取量(AVE 值)

皆大於 0.5，表示本研究各變項達到信度標準，具收斂效度。

三、意象

本研究之意象分為「人文意象」、「自然意象」與「便利設施意象」三個構面，其分析結果如表 4-12 所示：

表 4-12 意象驗證性分析表(N=385)

潛在變項	觀察變項代號	因素負荷量	誤差變異數	t 值	CR 值	AVE 值
人文	I1	0.59*	0.65	-	0.82	0.54
	I2	0.75*	0.44	11.12		
	I3	0.78*	0.39	10.63		
	I4	0.80*	0.36	10.88		
自然	I5	0.80*	0.36	-	0.87	0.70
	I6	0.81*	0.34	16.96		
	I8	0.89*	0.21	18.39		
便利設施	I9	0.75*	0.44	-	0.88	0.64
	I10	0.81*	0.34	15.76		
	I11	0.82*	0.33	15.80		
	I12	0.82*	0.33	15.52		

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

表 4-12 可得知，各測量變項的因素負荷量皆大於 0.45，且 t 值也都大於 1.96，皆達顯著，表示測量變項能有效反應其要測得之構念特質，顯示此構念具有不錯的收斂效度。三個構面的組成信度(CR 值)分別為 0.82、0.87 與 0.88，顯示此測量模式在可接受的範圍，測量變項與潛在變項間存在著高關聯度。模式中各變項的平均變異萃取量(AVE 值)皆大於 0.5，表示本研究各變項達到信度標準，具收斂效度。

四、休閒效益

本研究之休閒效益分為「學習效益」、「生理效益」、「心理效益」與「社交效益」四個構面，其分析結果如表 4-13 所示：

表 4-13 休閒效益驗證性分析表(N=385)

潛在變項	觀察變項代號	因素負荷量	誤差變異數	t 值	CR 值	AVE 值
學習	LB1	0.79*	0.38	-	0.91	0.72
	LB2	0.90*	0.19	19.98		
	LB3	0.87*	0.24	19.28		
	LB4	0.83*	0.31	18.08		
生理	LB5	0.76*	0.42	-	0.78	0.47
	LB6	0.78*	0.39	14.96		
	LB7	0.59*	0.65	11.17		
	LB8	0.59*	0.65	11.24		
心理	LB9	0.78*	0.39	-	0.82	0.53
	LB10	0.72*	0.48	13.47		
	LB11	0.70*	0.51	13.00		
	LB12	0.72*	0.48	13.63		
社交	LB13	0.82*	0.33	-	0.91	0.73
	LB14	0.82*	0.33	23.07		
	LB15	0.90*	0.19	21.02		
	LB16	0.87*	0.24	20.11		

註：*表示 p<0.05

資料來源：本研究整理

由表 4-13 可得知，各測量變項的因素負荷量皆大於 0.45，且 t 值也都大於 1.96，皆達顯著，表示測量變項能有效反應其要測得之構念特質，顯示此構念具有不錯的收斂效度。四個構面的組成信度(CR 值)分別為 0.91、0.78、0.82 與 0.91，顯示此測量模式在可接受的範圍，測量變項與潛在變項間存在著高關聯度。模式中各變項的平均變異萃取量(AVE 值)除了生理效益低於 0.5，其餘皆大於 0.5，表示本研究各變項達到信度標準，具收斂效度。

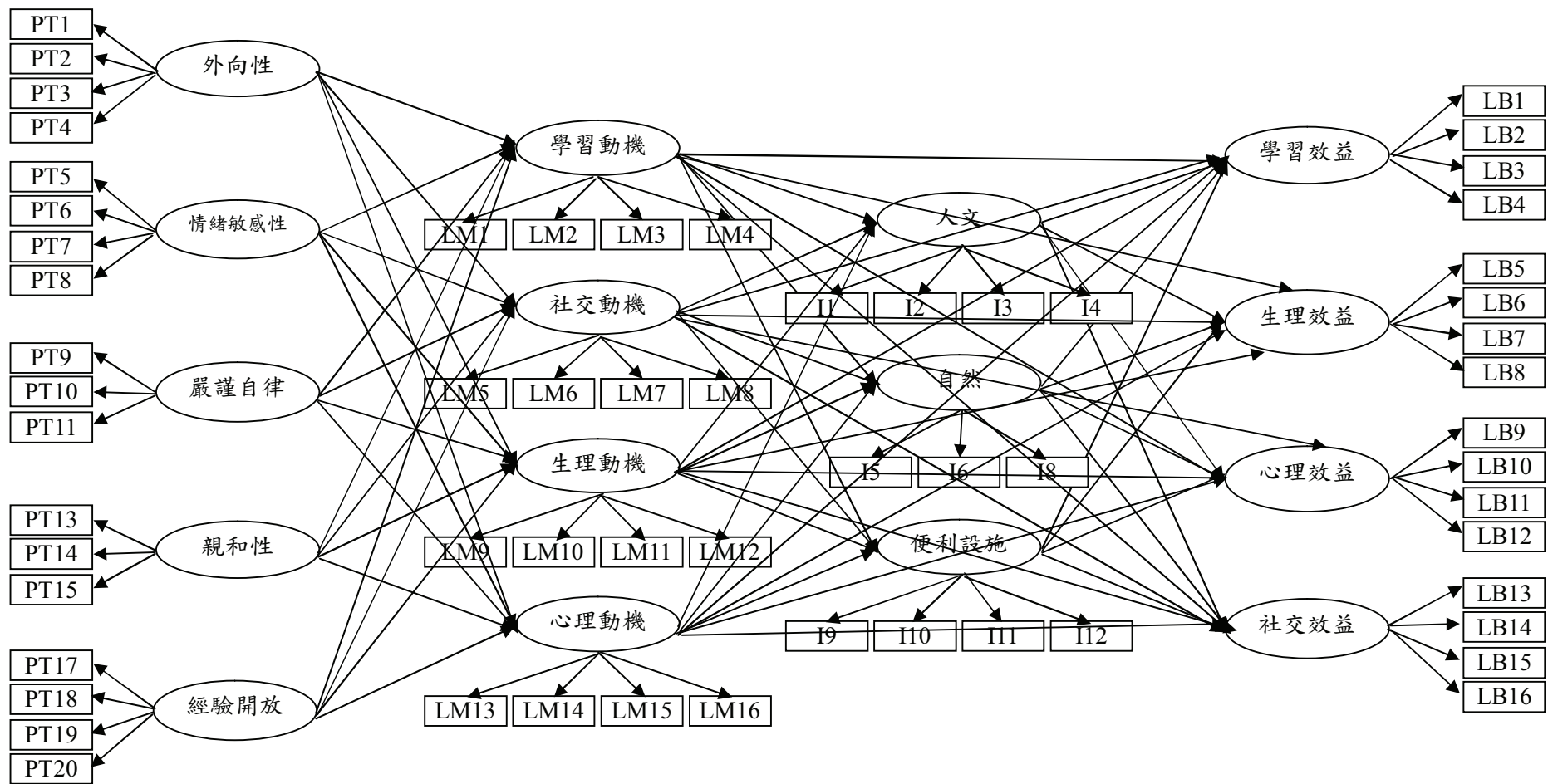


圖 4.1 研究模式架構圖

資料來源：本研究整理

4.4.2 結構模式分析

本研究採用結構方程模式來進行資料分析，以探究研究模式中之各潛在變項間的因果關係，採最大概似估計法估計參數。研究模式架構圖如圖 4-1 所示。

4.4.2.1 整體模式適配度

適配度指標(goodness of fit indices)是用評定假設的徑路分析模式圖與所蒐集的資料是否相互適配。有關模式適配度的評定標準有許多不同的主張，學者 Bogozzi & Yi(1988)認為同時須考量到基本適配度指標(preliminary fit criteria)、整體模式適配度指標(overall model fit)與模式內在結構式配度指標(fit of internal structural model)。學者 Hair 等人 (1998) 將整體模式適配度評估分為三類指標：絕對適配度測量(absolute fit measurement)、增值適配度測量(incremental fit measurement)及簡約適配度測量(parsimonious fit measurement)，Hair 等人認為在進行模式適配度評估時，最好能同時考量到以上三種指標，對模式的可接受性或拒絕比較能夠產生共識的結果。因此，本研究依據 Hair 學者所提出之建議，針對上述三種指標進行分析檢驗，各項衡量標準如下：

一、絕對適配度

絕對適配度檢驗是用於評量理論的整體模式可以預測觀察的共變數矩陣或相關矩陣的程度（黃芳銘，民 92）。常用的絕對適配指標如下：

- (一) GFI：表示假設模型可以解釋觀察資料的變異數與共變數的比例，值愈接近 1，表示模式的適配度愈佳。學者 Hu & Bentler(1999)認為 GFI 值應大於 0.9，表示模式徑路圖與實際資料有良好的適配度。

(二)AGFI：目的在於利用假設模式的自由度與模式變項個數之比率來修正 GFI 值。學者 Hu & Bentler(1999)認為 AGFI 值應大於 0.9，表示模式的契合度良好。

(三)SRMR：為平均殘差共變異數標準化的總和。學者 Hu & Bentler (1999)認為 SRMR 值應小於 0.08，表示模式的契合度良好。

(四)RMSEA：為漸進殘差均方合平方根，其概念與 NCP 值類似，學者 Hu & Bentler(1999)認為 RMSEA 值應小於 0.06；McDonald & HO(2002)認為 RMSEA 值不應超過 0.08，若其值小於 0.05，表示模式的適配度良好。

二、增值適配度

增值適配度之目的是用一個比較嚴格或是套層的底線(baseline model)和理論模式相比較，測量其適配改進比率的程度(黃芳銘，2003)。常用的增值適配指標如下：

(一)NFI：用於比較某個所提模式與虛無假設之間的卡方值差距，相對於該虛無模式卡方值的一種比值。學者 Bentler & Bonett (1980)表示其值應大於 0.9，表示模式適配度良好。

(二)NNFI：為 NFI 的調整值，學者 Hu & Bentler(1995)認為其值應大於 0.9，表示模式適配度良好。

(三)CFI：為一種改良式的 NFI 指標值，它代表的意義是在測量從限制模式到最飽和模式時，非集中參數的改善情形。學者 Bentler & Bonett(1980)表示其值應大於 0.9，表示模式適配度良好。

三、簡約適配度

常用的增值適配指標如下：

- (一)PNFI：PNFI 將自由度的數量納入預期獲得適配程度的考量中，其功能主要使用在不同自由度的模式比較，其值愈高愈好，如不做模式比較，一般以 PNFI 值應大於 0.5，表示假設理論模式是可被接受的(吳明隆，民 98)。
- (二)PGFI：其性質與 PNFI 指標值類似，其值愈大，表示模式的適配度愈佳(模式愈簡約)，一般以 PGFI 值應大於 0.5(吳明隆，民 98)。
- (二) χ^2/df (NC 值)：卡方自由度比值愈小，表示假設模式的共變異數矩陣與觀察資料間愈適配，一般以卡方自由比值應小於 3，表示假設模式的適配度較佳。

本研究透過模式之修正分析後，整理出整體模式適配度檢驗結果，如表 4-14 所示，從表 4-14 可看出，本研究模式的適配度指標值符合其標準值，整體來說，顯示本研究理論模型整體適配度良好，研究模式可被接受。

表 4-14 整體理論模式適配度分析表(N=385)

適配度評鑑指標	評鑑標準	修正後模式數值	結果
絕對適配度			
GFI	>0.90	0.89	接近
AGFI	>0.90	0.86	接近
SRMR	<0.08	0.06	符合
RMSEA	<0.08	0.01	符合
增值適配度			
NFI	>0.90	0.91	符合
NNFI	>0.90	0.99	符合
CFI	>0.90	0.99	符合
簡約適配度			
PNFI	>0.50	0.74	符合
PGFI	>0.50	0.70	符合
χ^2/df (NC 值)	<3	1.05	符合

資料來源：本研究整理

4.4.2.2 模式內在結構適配度分析

Bollen(1989)將模式內在結構指標稱為成份適配測量(component fit measures)，他認為有時整體模式的適配度獲得接受，但是個別參數的解釋可能是無意義的，因而深入探究每一個參數，對理論的驗證更能獲得保障，模式內在結構適配度主要在於了解模式內估計參數的顯著性、測量指標的信度、潛在變項的效度與信度（吳明隆，民 98）。本研究之模式內在結構配適度如表 4-15、4-16、4-17、4-18 所示。

本研究根據學者 Bogozzi & Yi(1998)建議的衡量指標，選取最常用的兩項指標進行檢測，一為潛在變項的組合信度(Composite Reliability, CR)；一為平均變異萃取量(Average Variance Extracted,

AVE)。潛在變項的組合信度(CR)是所有測量變項信度之組成，學者 Raines-Eudy(2000)認為 CR 值應大於 0.5，其值愈高，代表此測量一致性愈高；平均變異萃取量(AVE)是在計算潛在變項之各測量變數對該潛在變項的平均變異解釋力，學者 Fornell & Larcker(1981)認為 AVE 值應大於 0.5，其值愈高，代表潛在變項的信度愈高。

表 4-15 模式內在結構適配度分析表(N=385)

潛在變項	標準化因素負荷量	測量誤差	組成信度 (CR 值)	平均變異萃取量(AVE)
外向性				
PT1	0.54*	0.70	0.83	0.55
PT2	0.86*	0.26		
PT3	0.84*	0.29		
PT4	0.66*	0.55		
情緒敏感性				
PT5	0.87*	0.24	0.88	0.64
PT6	0.95*	0.10		
PT7	0.62*	0.62		
PT8	0.73*	0.47		
嚴謹自律性				
PT9	0.72*	0.48	0.82	0.61
PT10	0.91*	0.17		
PT11	0.70*	0.51		
親和性				
PT13	0.81*	0.34	0.80	0.58
PT14	0.92*	0.15		
PT15	0.50*	0.75		
經驗開放性				
PT17	0.67*	0.55	0.86	0.60
PT18	0.85*	0.28		
PT19	0.84*	0.29		
PT20	0.72*	0.48		

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

表 4-16 模式內在結構適配度分析表(N=385)

潛在變項	標準化因素 負荷量	測量誤差	組成信度 (CR 值)	平均變異抽 取量(AVE)
學習				
LM1	0.85*	0.28	0.90	0.70
LM2	0.90*	0.19		
LM3	0.85*	0.28		
LM4	0.73*	0.47		
社交				
LM5	0.68*	0.54	0.80	0.51
LM6	0.74*	0.45		
LM7	0.74*	0.45		
LM8	0.68*	0.54		
生理				
LM9	0.84*	0.29	0.88	0.65
LM10	0.84*	0.29		
LM11	0.73*	0.47		
LM12	0.82*	0.33		
心理				
LM13	0.79*	0.38	0.90	0.70
LM14	0.90*	0.19		
LM15	0.83*	0.31		
LM16	0.83*	0.31		

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

表 4-17 模式內在結構適配度分析表(N=385)

潛在變項	標準化因素 負荷量	測量誤差	組成信度 (CR 值)	平均變異抽 取量(AVE)
人文				
I1	0.49*	0.76	0.80	0.50
I2	0.69*	0.52		
I3	0.78*	0.39		
I4	0.83*	0.31		
自然				
I5	0.78*	0.39	0.89	0.73
I6	0.89*	0.21		
I8	0.89*	0.21		
便利設施				
I9	0.77*	0.41	0.88	0.66
I10	0.80*	0.36		
I11	0.83*	0.31		
I12	0.84*	0.29		

註：*表示 p<0.05

資料來源：本研究整理

表 4-18 模式內在結構適配度分析表(N=385)

潛在變項	標準化因素 負荷量	測量誤差	組成信度 (CR 值)	平均變異抽 取量(AVE)
學習				
LB1	0.93*	0.14	0.94	0.81
LB2	0.89*	0.21		
LB3	0.91*	0.17		
LB4	0.87*	0.24		
生理				
LB5	0.72*	0.48	0.75	0.44
LB6	0.78*	0.39		
LB7	0.58*	0.66		
LB8	0.54*	0.71		
心理				
LB9	0.80*	0.36	0.83	0.55
LB10	0.75*	0.44		
LB11	0.68*	0.54		
LB12	0.73*	0.47		
社交				
LB13	0.88*	0.23	0.91	0.72
LB14	0.86*	0.26		
LB15	0.87*	0.24		
LB16	0.79*	0.38		

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

由表 4-15、4-16、4-17、4-18 所示，本研究模式中潛在變項的組成信度(CR 值)皆大於 0.5，表示潛在變項具有高度的一致性，模式中各變項的平均變異萃取量(AVE 值)除了休閒效益構面中的生理效益低於 0.5，其餘皆大於 0.5，表示本研究各變項達到信度標準，具收斂效度。各個潛在變項所估計的參數 t 值皆達顯著水準，表示具有良好的內在品質，由上述各項數據指標顯示，本研究具有良好的模式內在結構適配度。

4.5 假設驗證與討論

本研究經模式修正分析後，依據潛在變項間之參數估計值與假設檢定，觀察各潛在變項間之關係。各潛在變項間之關係估計值與檢定結果如表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證一、二、三、四所示，依據資料分析所得之結果，繪製整體模式路徑圖，如圖 4-2 所示，顯著水準在 $\alpha=0.05$ 標準下，顯著之路徑以實線表示，不顯著之路徑則以虛線表示。

一、人格特質對休閒動機之影響

表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證一

路徑分析	結構係數	t 值	驗證結果
人格特質對休閒動機			
外向性 → 學習動機	1.13*	3.20	顯著
外向性 → 社交動機	0.20*	3.37	顯著
外向性 → 生理動機	0.30	0.50	不顯著
外向性 → 心理動機	0.11*	2.16	顯著
情緒敏感性 → 學習動機	-0.01	-0.25	不顯著
情緒敏感性 → 社交動機	-0.03	-0.62	不顯著
情緒敏感性 → 生理動機	-0.02	-0.34	不顯著
情緒敏感性 → 心理動機	-0.04	-0.88	不顯著
嚴謹自律性 → 學習動機	-0.19	-1.58	不顯著
嚴謹自律性 → 社交動機	0.20*	3.38	顯著
嚴謹自律性 → 生理動機	0.07	1.27	不顯著
嚴謹自律性 → 心理動機	0.05	0.84	不顯著
親和性 → 學習動機	0.34*	4.90	顯著
親和性 → 社交動機	0.13*	2.08	顯著
親和性 → 生理動機	0.43*	6.05	顯著
親和性 → 心理動機	0.33*	5.09	顯著
經驗開放性 → 學習動機	0.17*	2.96	顯著
經驗開放性 → 社交動機	-0.01	-0.14	不顯著
經驗開放性 → 生理動機	0.03	0.62	不顯著
經驗開放性 → 心理動機	0.09	1.69	不顯著

註：*表示 $p<0.05$

資料來源：本研究整理

由表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證一得知，五大人格特

質對休閒動機的影響中，外向性、親和性與經驗開放性之人格特質對學習動機有正向顯著影響，其餘人格特質則無顯著影響；外向性、嚴謹自律性與親和性之人格特質對社交動機有正向顯著影響，其餘人格特質則無顯著影響；親和性之人格特質對生理動機有正向顯著影響，其餘人格特質則無顯著影響；外向性與親和性之人格特質對心理動機有正向顯著影響，其餘人格特質則無顯著影響。從上述內容得知，人格特質對自行車參與者之休閒動機產生影響，且不同人格特質會產生不同的休閒動機，因此，本研究之假設一成立，即自行車騎乘者不同人格特質在休閒動機上有顯著差異。

自行車騎乘者的人格特質會影響其參與動機，有可能一種人格特質產生多重動機，也有可能是多重人格特質產生多重動機，此外，大多數的騎乘者多為親和性與外向性人格。

二、休閒動機對意象之影響

表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證二

路徑分析	結構係數	t 值	驗證結果
休閒動機對意象			
學習動機 → 人文	0.29*	3.61	顯著
學習動機 → 自然	0.04	0.62	不顯著
學習動機 → 便利設施	-0.20*	-2.39	顯著
社交動機 → 人文	0.02	0.25	不顯著
社交動機 → 自然	-0.10	-1.59	不顯著
社交動機 → 便利設施	0.19*	2.53	顯著
生理動機 → 人文	0.06	0.94	不顯著
生理動機 → 自然	0.29*	4.51	顯著
生理動機 → 便利設施	0.01	0.14	不顯著
心理動機 → 人文	0.24*	3.62	顯著
心理動機 → 自然	0.45*	7.50	顯著
心理動機 → 便利設施	0.37*	5.30	顯著

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

由表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證二得知，休閒動機對

意象的影響中，學習動機與心理動機對人文意象有正向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響；生理動機與心理動機對自然意象有正向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響；學習動機、社交動機與心理動機對便利設施意象有正向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響。從上述內容得知，休閒動機對自行車騎者之意象產生影響，且不同休閒動機會產生不同的意象，因此，本研究假設二成立，即自行車騎乘者休閒動機對意象有顯著影響。

自行車騎乘者的動機會影響意象，在於騎乘者個人對於此活動與相關環境的感受，個人的動機愈大，感受到的或在乎的意象也就愈強烈。以具社交動機的騎乘者來說，他們需要的可能是可以休息、聊天或吃飯的地方，便於達成其目的，因此，他們會比較在意該地區的便利性設施，使其動機影響意象。

三、意象對休閒效益之影響

表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證三

路徑分析	結構係數	t 值	驗證結果
意象對休閒效益			
人文 → 學習效益	0.04	0.80	不顯著
人文 → 生理效益	-0.07	-0.95	不顯著
人文 → 心理效益	0.06	0.96	不顯著
人文 → 社交效益	-0.07	-0.96	不顯著
自然 → 學習效益	0.07	1.14	不顯著
自然 → 生理效益	0.17*	2.23	顯著
自然 → 心理效益	0.11	1.53	不顯著
自然 → 社交效益	0.23*	2.71	顯著
便利設施 → 學習效益	0.25*	5.37	顯著
便利設施 → 生理效益	0.15*	2.45	顯著
便利設施 → 心理效益	0.05	0.97	不顯著
便利設施 → 社交效益	0.11	1.85	不顯著

註：*表示 $p < 0.05$

資料來源：本研究整理

由表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證三得知，自行車騎乘

者之意象對休閒效益的影響中，便利設施對對學習效益有正向顯著影響，其餘意象則無顯著影響；自然意象與便利設施意象對生理效益有正向顯著影響，其餘意象則無顯著影響；自然意象對社交效益有正向顯著影響，其餘意象則無顯著影響。從上述內容得知，意象對自行車騎者之休閒效益產生影響，且不同意象會產生不同的休閒效益，因此，本研究假設三成立，即自行車騎乘者意象對休閒效益有顯著影響。

自行車騎乘者經由體驗產生意象，而意象也可稱之為感覺，感覺好即產生好的意象，最後產生正向之效益。

四、休閒動機對休閒效益之影響

表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證四

路徑分析	結構係數	t 值	驗證結果
休閒動機對休閒效益			
學習動機 → 學習效益	0.44*	7.46	顯著
學習動機 → 生理效益	0.05	0.69	不顯著
學習動機 → 心理效益	0.09	1.31	不顯著
學習動機 → 社交效益	-0.08	-0.99	不顯著
社交動機 → 學習效益	0.25*	4.66	顯著
社交動機 → 生理效益	0.26*	3.70	顯著
社交動機 → 心理效益	-0.18*	-2.77	顯著
社交動機 → 社交效益	0.47*	6.30	顯著
生理動機 → 學習效益	0.03	0.64	不顯著
生理動機 → 生理效益	0.22*	3.22	顯著
生理動機 → 心理效益	0.34*	5.63	顯著
生理動機 → 社交效益	0.11	1.65	不顯著
心理動機 → 學習效益	0.00	0.07	不顯著
心理動機 → 生理效益	0.30*	4.57	顯著
心理動機 → 心理效益	0.49*	7.68	顯著
心理動機 → 社交效益	0.14*	2.11	顯著

註：*表示 $p < 0.05$

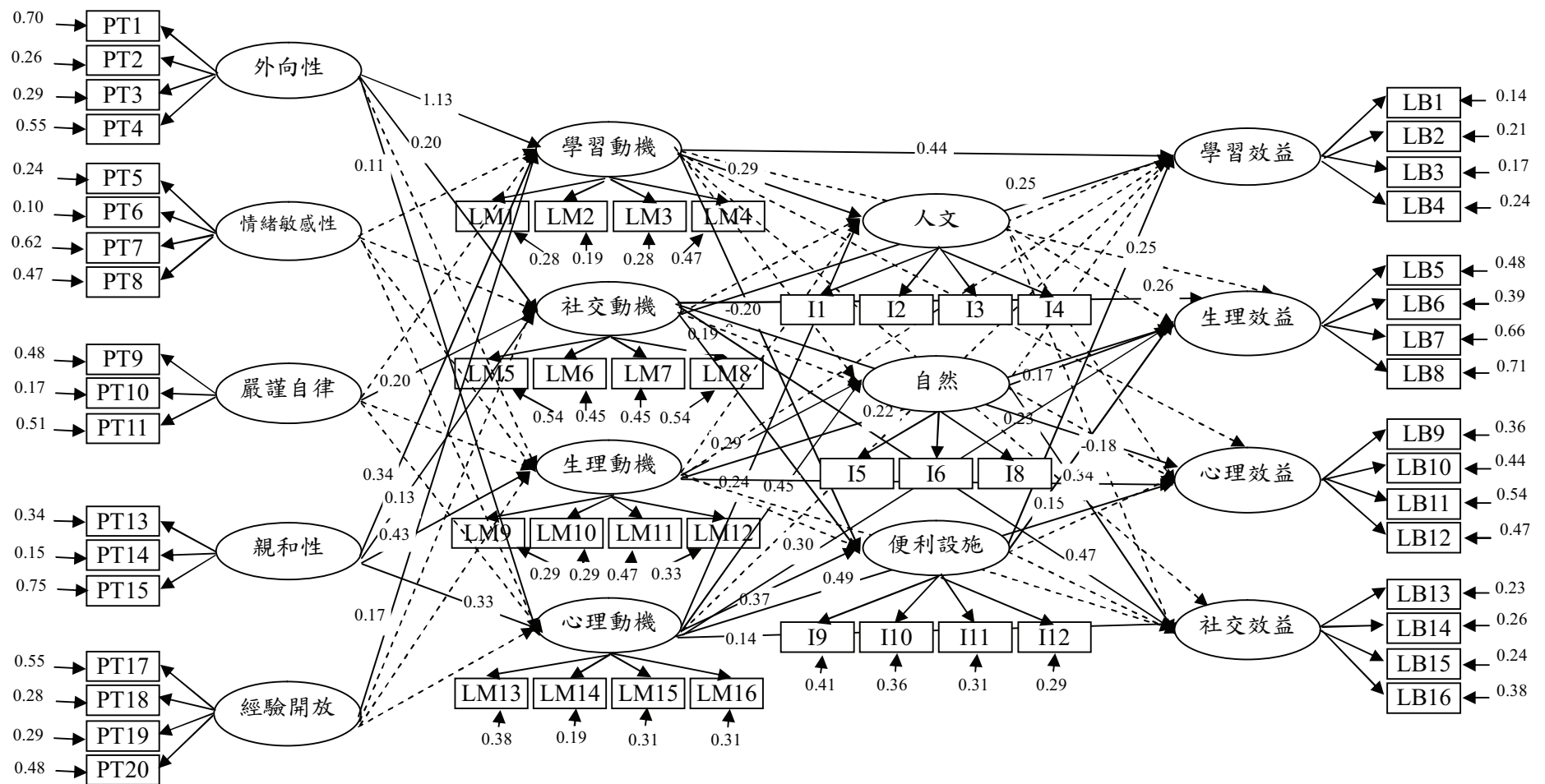
資料來源：本研究整理

由表 4-19 整體模式之路徑分析與假設驗證四得知，休閒動機對自行車騎乘者之休閒效益的影響中，學習動機與社交動機對學習效益有正向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響；社交動機、生理動

機與心理動機對自然意象有正向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響；生理動機與心理動機對心理效益有正向顯著影響，而社交動機對心理效益為負向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響；社交動機與心理動機對社交效益有正向顯著影響，其餘休閒動機則無顯著影響。從上述內容得知，休閒動機對自行車騎者之休閒效益產生影響，且不同休閒動機會產生不同的休閒效益，因此，本研究假設四成立，即自行車騎乘者休閒動機對休閒效益有顯著影響。

自行車騎乘者是否能達到其目的在於個人本身對於初始的動機與活動後所得結果的評估，如能滿足其需求，便產生正向效益。

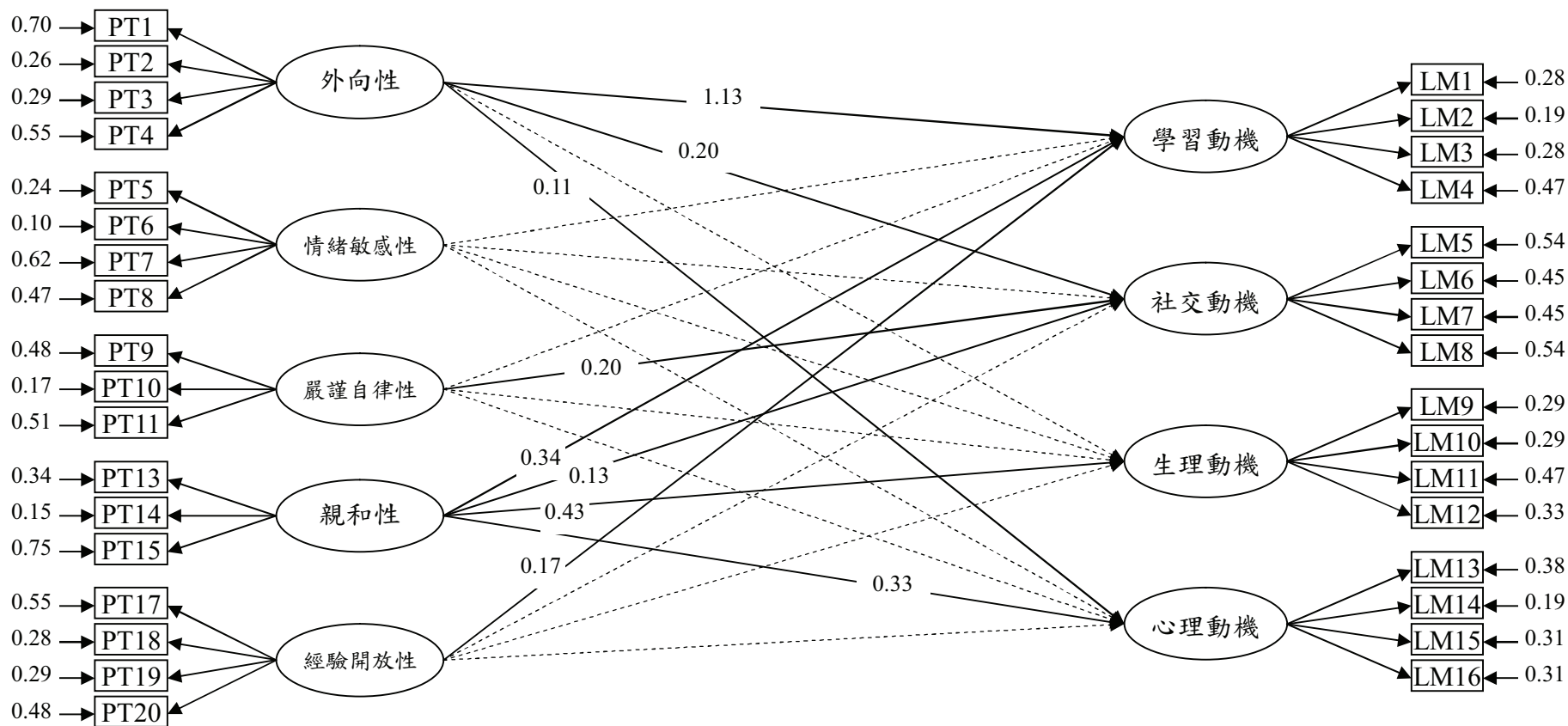
在自行車騎乘者參與自行車活動之過程中，可發現其人格特質會影響且產生不同的參與動機，因為個體之人格特質是獨特的，不同於他人，其中，情緒敏感性之人格特質對休閒動機皆無顯著影響，此種人格特質易產生焦慮、情緒化與自卑的感覺，因此，在參與休閒活動中，並無特定的動機與目標。自行車騎乘者因其動機之形成不同，其在參與休閒活動中，所體驗與關注的感覺亦會不同，因而產生不同的意象。自行車騎乘者經過活動體驗所產生之意象與其參與動機，進行自我獲得效益之評估，最後產生其休閒效益。參與自行車活動對於自行車騎乘者來說，可能是一種自我挑戰與學習，也可能是一種自我放鬆，或者結交朋友，不管如何，最後都會有所獲得，相信自行車活動在政府的推廣與相關設施的建設之下，會有更多民眾從事此活動，進而達到政府機關推動之目標。



註: I1 測量誤差:0.76, I2:0.52, I3:0.39, I4:0.31, I5:0.39, I6:0.21, I8:0.21

圖 4.2 研究模式架構圖

資料來源：本研究整理

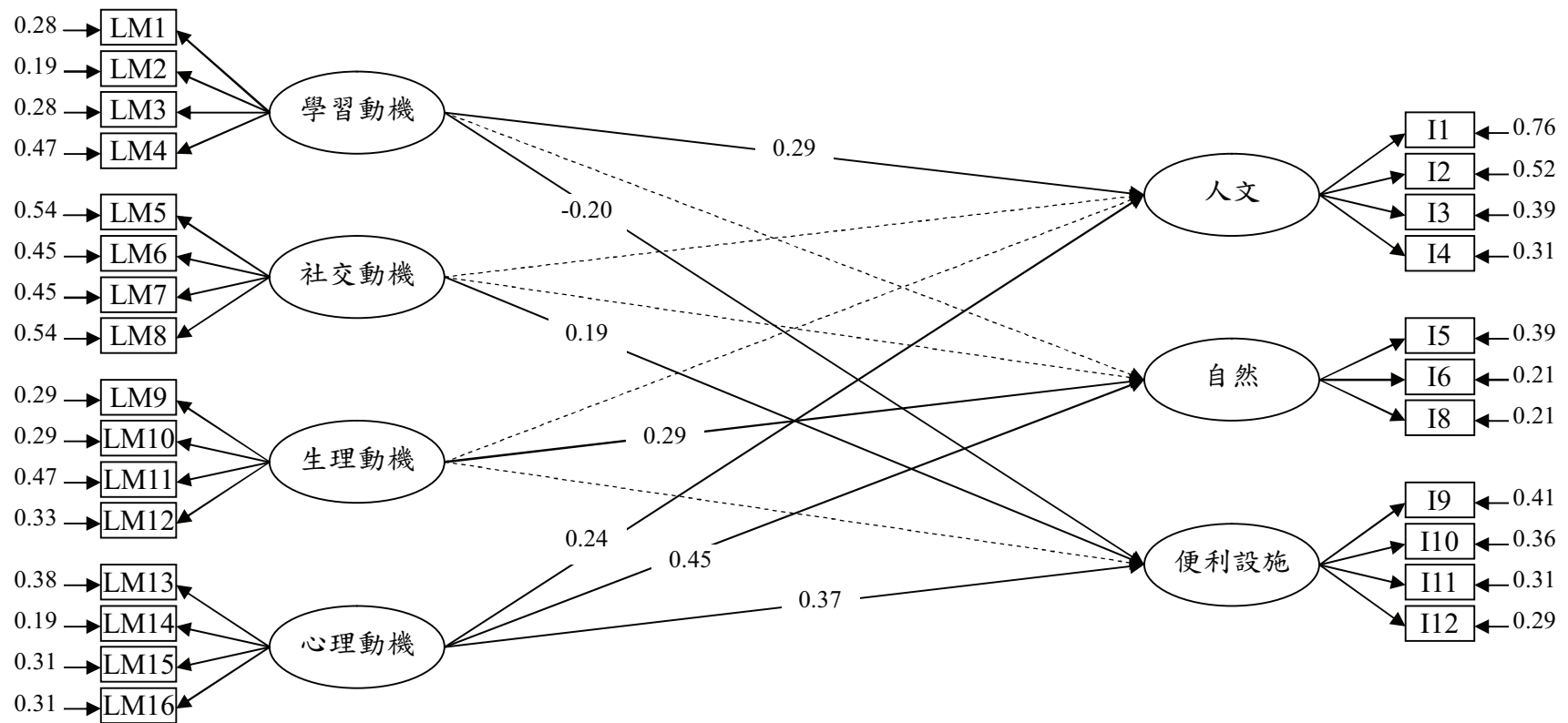


實線:顯著與其結構係數;虛線:不顯著

PT1:我是團體中的靈魂人物;PT2:我善於與人交際;PT3:我很容易交到朋友;PT4:我懂得引起他人注意;PT5:我時常覺得憂鬱;PT6:我時常感到情緒低落;PT7:我不喜歡我自己;PT8:我時常情緒搖擺不定;PT9:我隨時做好萬全的準備;PT10:我做事情有計畫且忠於它;PT11:我能實現我的計畫;PT13:我會讚美別人;PT14:我會尊敬他人;PT15:我相信其他人的意圖是好的;PT17:我相信藝術是重要的;PT18:我不喜歡藝術;PT19:我不喜歡去藝術博物館;PT20:我對抽象的概念不感興趣。

LM1:讓我發現新事物;LM2:讓我拓展知識領域;LM3:讓我學習周遭的事物;LM4:讓我增加創造力;LM5:讓我認識新朋友或不同的人群;LM6:讓我與他人相處;LM7:讓他人發現我的才能;LM8:讓我得到別人的尊重;LM9:讓我發展運動技巧與體能;LM10:讓我強化體適能;LM11:讓我增進自己的騎乘技巧和能力;LM12:讓我使我更有精力;LM13:讓我放慢生活步調;LM14:讓我使身體獲得舒緩;LM15:讓我放鬆情緒;LM16:讓我減緩時間的緊湊感。

圖 4.2.1 研究模式架構圖之一

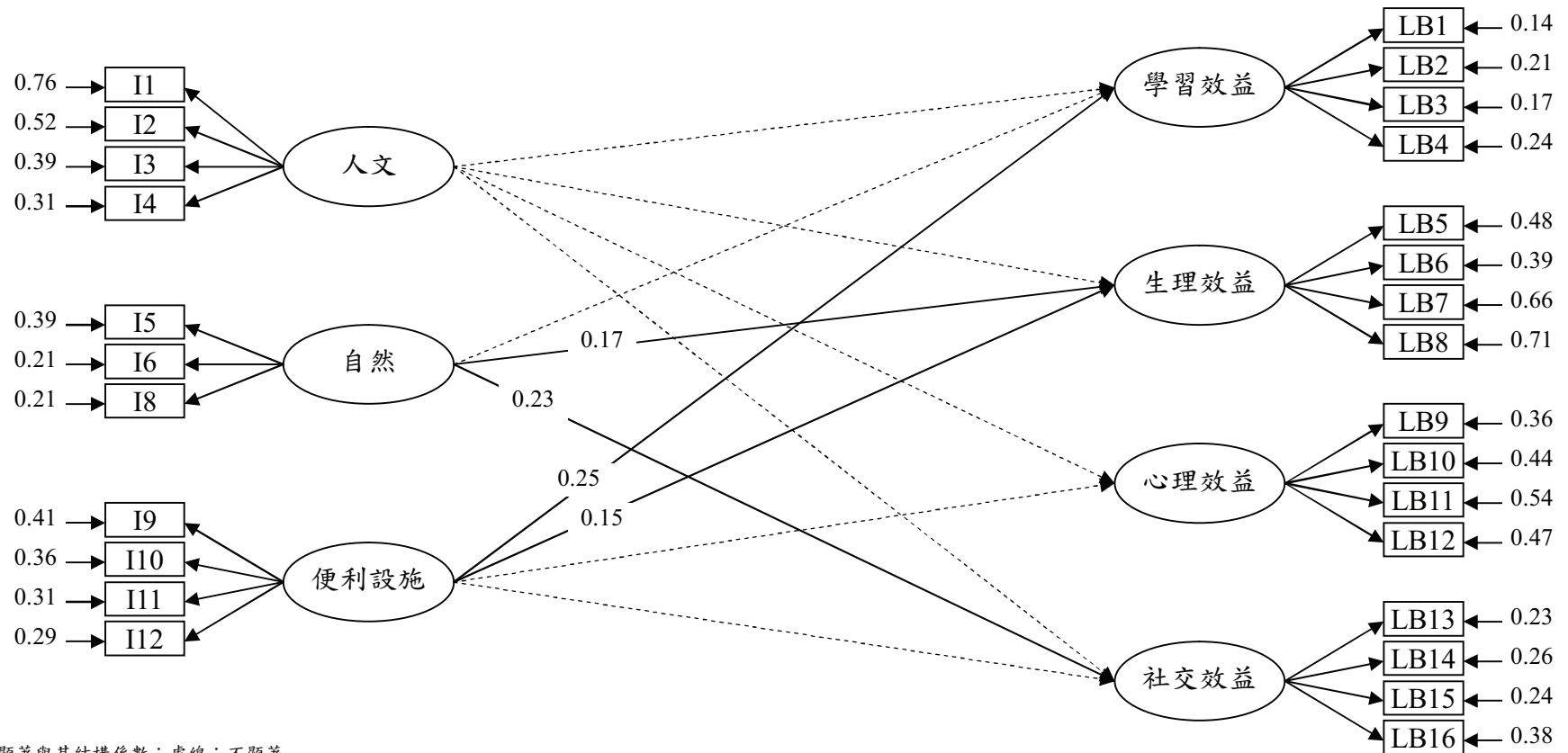


實線：顯著與其結構係數；虛線：不顯著

LM1：讓我發現新事物；LM2：讓我拓展知識領域；LM3：讓我學習周遭的事物；LM4：讓我增加創造力；LM5：讓我認識新朋友或不同的人群；LM6：讓我與他人相處；LM7：讓他人發現我的才能；LM8：讓我得到別人的尊重；LM9：讓我發展運動技巧與體能；LM10：讓我強化體適能；LM11：讓我增進自己的騎乘技巧和能力；LM12：讓我使我更有精力；LM13：讓我放慢生活步調；LM14：讓我使身體獲得舒緩；LM15：讓我放鬆情緒；LM16：讓我減緩時間的緊湊感。

I1：有趣的地方藝術與手工藝；I2：吸引人的建築物；I3：有趣的鄉間生活型態；I4：吸引人的歷史據點；I5：美麗的河景；I6：吸引人的寬廣空間；I8：美麗的綠化環境；I9：方便維修單車的據點；I10：乾淨整潔的公共廁所；I11：便利的交通接駁；I12：觀光資訊充足。

圖 4.2.2 研究模式架構圖之二

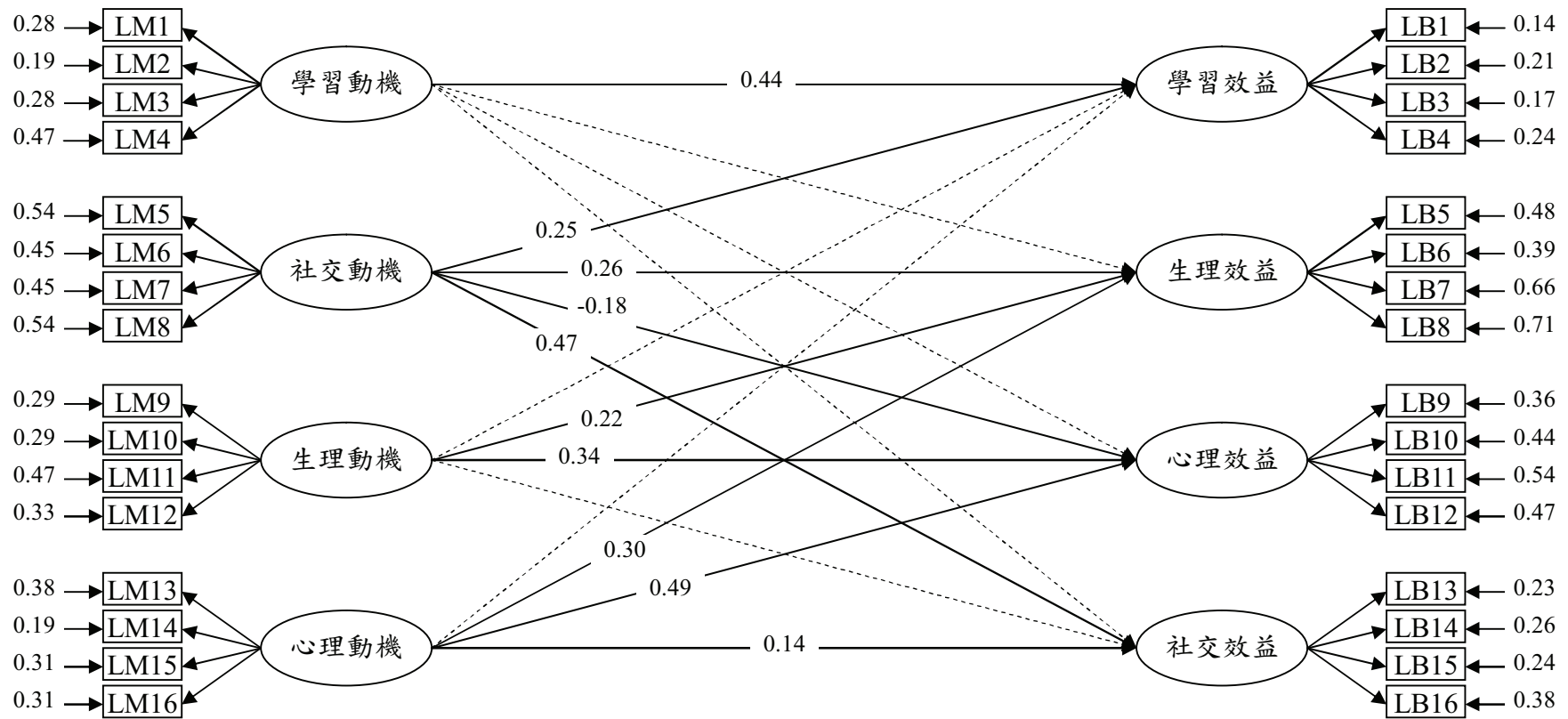


實線:顯著與其結構係數;虛線:不顯著

I1:有趣的地方藝術與手工藝;I2:吸引人的建築物;I3:有趣的鄉間生活型態;I4:吸引人的歷史據點;I5:美麗的河景;I6:吸引人的寬廣空間;I8:美麗的綠化環境;I9:方便維修單車的據點;I10:乾淨整潔的公共廁所;I11:便利的交通接駁;I12:觀光資訊充足。

LB1:可以拓展知識領域,促進知能成長;LB2:可以啟發智慧;LB3:可以獲得創造性的思考能力;LB4:可以激發個人的潛力;LB5:可以考驗自己的活動能力;LB6:可以激發潛力;LB7:可以消除疲勞;LB8:可以讓身體得到適度的休息;LB9:可以使心情愉快;LB10:可以培養獨立性;LB11:可以發洩情緒;LB12:可以平衡精神情緒;LB13:可以得到同伴之間的支持;LB14:可以了解同伴不同的感受;LB15:可以信賴同伴;LB16:可以得到別人的信賴。

圖 4.2.3 研究模式架構圖之三



實線:顯著與其結構係數;虛線:不顯著

LM1: 讓我發現新事物; LM2: 讓我拓展知識領域; LM3: 讓我學習周遭的事物; LM4: 讓我增加創造力; LM5: 讓我認識新朋友或不同的人群; LM6: 讓我與他人相處; LM7: 讓他人發現我的才能; LM8: 讓我得到別人的尊重; LM9: 讓我發展運動技巧與體能; LM10: 讓我強化體適能; LM11: 讓我增進自己的騎乘技巧和能力; LM12: 讓我使我更有精力; LM13: 讓我放慢生活步調; LM14: 讓我使身體獲得舒緩; LM15: 讓我放鬆情緒; LM16: 讓我減緩時間的緊湊感。

LB1: 可以拓展知識領域, 促進知能成長; LB2: 可以啟發智慧; LB3: 可以獲得創造性的思考能力; LB4: 可以激發個人的潛力; LB5: 可以考驗自己的活動能力; LB6: 可以激發潛力; LB7: 可以消除疲勞; LB8: 可以讓身體得到適度的休息; LB9: 可以使心情愉快; LB10: 可以培養獨立性; LB11: 可以發洩情緒; LB12: 可以平衡精神情緒; LB13: 可以得到同伴之間的支持; LB14: 可以了解同伴不同的感受; LB15: 可以信賴同伴; LB16: 可以得到別人的信賴。

圖 4.2.4 研究模式架構圖之四

第五章 結論與建議

本研究主要目的在於探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間影響關係，使用結構方程式驗證本研究模式之適配度。本章根據實證分析結果提出結論與相關建議。

5.1 結論

本研究目的旨在探討自行車騎乘者人格特質、休閒動機、意象與休閒效益間影響關係，根據研究結果與討論分析，研究結論如下：

一、人格特質與休閒動機

由整體模式分析結果顯示，自行車騎乘者的人格特質不同會產生不同層面的參與動機。自行車騎乘者多為具親和性與經驗開放性特質，外向性、嚴謹自律性與親和性之人格特質對社交動機有正向顯著影響，喜好藝術且喜歡交朋友這可能是具這特質的人比較健談、熱情、待人友善、會讚美與尊敬他人，且容易交到朋友，因此，這類型的自行車騎乘者在參與休閒活動時，較易產生社交之動機。而情緒敏感性之人格特質對休閒動機皆無顯著影響，有可能是具這特質的人易產生焦慮、情緒化與自卑的感覺，因此，在參與休閒活動中，並無特定的動機與目標。具經驗開放性特質的人，則對於從休閒活動中學習相關知識有較大的興趣，對於其他動機則沒有影響，此類特質的人喜好藝術、充滿想像力，喜歡思考，希望能透過參與騎乘自行車這項活動，來激發思考，增加自我的創造力。

二、休閒動機與意象

由整體模式分析結果顯示，自行車騎乘者的休閒動機不同，經過參與活動的過程中，所體會及感受到的意象也有所不同。具學習動機的自行車騎乘者對人文與便利設施意象有顯著影響，這可能是因為此類型的人希望從活動中發現新事物、拓展知識領域與學習認識週遭的

事物，因此，此種類型的人會利用在活動中的時間，自行車道旁的公共藝術與地方手工藝、參觀附近的歷史古蹟與景點、以及觀察當地的生活型態，產生此意象。具社交動機的人則對自行車道相關設施之意象有顯著影響，這可能是此類型人目的在於結交朋友、與他人互動，因此會使用到週遭的相關設施，產生此意象。具生理動機之自行車騎乘者，將騎乘自行車視為一項運動，希望能強化自己的體適能與騎乘技巧，因此週遭的人文與便利設施對他們沒有顯著影響，但是週遭的自然景觀與空間，可能會增加其騎乘時間與舒適感。具心理動機之騎乘者則對人文、自然、便利性設施意象有顯著影響，這說明此類型的人希望參與騎乘自行車來放鬆情緒，紓解生活壓力，因此，週遭的人文藝術空間與自然景觀，以及便利性設施對此類型的人而言，是重要的。

三、意象與休閒效益

由整體模式分析結果顯示，自行車騎乘者產生意象的不同會獲得不同層面的休閒效益，Tinsley & Tinsley (1986)指出個人的休閒效益主要是受到活動經驗之主觀感受影響，經由對於活動後的體認產生主觀意象，進而影響自行車騎乘者的休閒效益。因此，效益是自行車騎乘者在參與活動過後，經由評估，所產生的正向回饋。自行車騎乘者所產生的人文意象對於休閒效益皆無顯著影響，亦即休閒效益不會受到人文意象的影響，可能是因為騎乘自行車屬動態性的活動，使得騎乘者較少駐足觀賞地方裝置藝術與參觀歷史據點，以至於騎乘者對地方人文的意象不深，而造成此結果。此外，是否也代表著地方人文意象在民眾的心目中仍未形成，因此，不造成影響。自然意象對於生理與社交效益產生正向影響；而便利設施意象對於學習與生理動機亦產生正向影響，由此可知，自行車騎乘者所獲得的自然意象愈高，其生

理與社交效益也就愈高；便利設施意象愈高，其學習與生理效益也就愈高，因此，如何提升民眾之意象，應審慎思考其相關配套措施。

四、休閒動機與休閒效益

由整體模式分析結果顯示，自行車騎乘者的休閒動機不同會產生不同層面的休閒效益。也就是自行車騎乘者在完成活動後，會依據其動機，來評估是否達成預設之目的，騎乘者所在乎的是是否有達成其預期目標，從分析結果可知，騎乘者皆有達成其預期目標，此外，還獲得原先所沒有預期之效益，其中社交動機對學習效益、生理效益與社交效益為正向顯著影響，但於心理效益卻呈現負向影響，有可能是因為此類型的效益屬於人與人之間雙向性的互動關係，在活動的過程中，為了結交朋友或獲得同伴的信賴，而忽視自己內在心理所欲表達之行為，造成在心理動機呈現負向影響。

五、研究意涵

本研究在研究過程中考慮問卷量表構面之關係，重新審視構面問項間的對應關係，此外，本研究探討不同人格特質所產生不同動機，以及對意象有不同之感受，而產生不同層面的休閒效益，亦與一般整體式的討論不同。最後，根據研究結果提出建議，希望能提供相關單位做為參考。

5.2 建議

針對本研究結果，提出相關之建議，敘述如下：

一、改善便利性設施與維護自然景觀

從研究結果顯示，自然意象與便利設施意象對休閒效益有正向影響，其中自然意象的平均分數最高，表示大家對此地方的自然景觀認同度高，便利設施平均分數最低，因此，如能改善相關設施，像是自行車打氣站、維修據點及公共廁所等設施，從車道環境與公共設施及

資源來著手，以滿足自行車騎乘者的需求，提升休閒效益，方能吸引更多參與自行車休閒活動及場地的使用率，達成政府推動之目的。

5.3 研究限制與後續建議

5.3.1 研究限制

本研究受其人力與研究時間之限制，針對高雄市之自行車道，只選擇其中一條為本研究之調查範圍，此外，本研究在探討人格特質與休閒行為之關連性，在發放問卷時無法一一測得該調查對象之人格特質，即無法獲得拒答者之相關資料，若能蒐集其資料，研究結果可能更加完整。

5.3.2 後續建議

承如本研究之限制，建議未來研究者可擴大研究範圍，採質化與量化的方式，針對全高雄市自行車道進行調查，深入了解民眾從事自行車活動的參與行為，藉此了解民眾需求，作為日後增建設施之參考。在樣本分析方面，可探討日間與夜間之騎乘者，其參與行為是否有所差異，造成差異的因素有哪些？民眾需要政府做些什麼，以提高其參與動機，是值得再去深入研究的議題。

參考文獻

中文部分

1. 交通部觀光局，觀光客倍增計畫。
<http://admin.taiwan.net.tw/auser/b/doublep/觀光客倍增計畫.doc>
2. 行政院體育委員會，自行車道整體路網規劃建設計畫。
<http://www.sac.gov.tw/News/NewsDetail.aspx?wmid=345&typeid=4&No=1115>
3. 李文進、簡伯丞(民91)，飛行員之人格特質與生活適應，航空醫學暨科學期刊，16期(1)，19-26 頁。
4. 林淑琍(民98)，自行車活動參與者人格特質、遊憩專門化與流暢體驗關係之研究，南華大學旅遊管理研究所碩士論文。
5. 吳明隆(民98)，結構方程模式：AMOS的操作與應用，台北：五南圖書。
6. 施鴻志、段良雄、凌瑞賢(民85)，都市交通計畫理論與實務，台北：茂昌圖書。
7. 洪煌佳(民91)，突破休閒活動之休閒效益認知研究，國立臺灣師範大學運動休閒與管理研究所碩士論文。
8. 陳中雲(民90)，國小教師休閒參與、休閒效益與工作滿意之關係研究，國立台灣師範大學運動休閒與管理研究所碩士論文。
9. 陳怡如(民90)，單身女性輔導教師休閒體驗之研究，國立高雄師範大學輔導研究所碩士論文。
10. 陳怡麟(民95)，居民對南瀛總爺藝文中心之遊憩意象與休閒效益認知之研究，大葉大學休閒管理學系碩士論文。

11. 陳焱(民95)，臺南旅遊意象與襲產觀光動機對觀光客造訪意願之研究，國立高雄餐旅學院旅遊管理研究所碩士論文。
12. 侯錦雄、林宗賢(民85)，日月潭風景區目標市場定位策略中之旅遊意象度量探討，戶外遊憩研究，9期(1)，57-77 頁。
13. 張佩娟(民92)，休閒運動參與動機與滿意度之相關研究-以雲林醫院員工為例，雲林科技大學休閒運動研究所碩士論文。
14. 張少熙(民92)，台灣地區中學教師參與休閒運動行為模式之研究，國立台灣師範大學體育學系博士論文。
15. 張光華(民93)，自行車遊客行為特性之研究-以北海岸風景區為例，中華大學建築與都市計畫學系碩士論文。
16. 張春興(民80)，現代心理學，台北：東華出版社。
17. 張春興(民85)，教育心理學，台北：東華書局出版社。
18. 張華保(民70)，社會心理學(二版)，台北：三民書局。
19. 張清標、鄭玉珠、劉彥良(民98)，國小教師人格特質與休閒活動偏好之相關性研究，運動與遊憩研究，3期(4)，93-116 頁。
20. 張馨文(民92)，台灣發展自行車觀光之研究。觀光研究學報，9期(1)，107-121 頁。
21. 葉純菊(民93)，遊客參與台灣咖啡節的休閒動機、休閒效益與滿意度之相關研究，國立雲林科技大學休閒運動研究所碩士論文。
22. 黃耀昆(民94)，旅遊動機、旅遊意象與滿意度關係之研究-以田尾公路花園為例，國立嘉義大學森林暨自然資源研究所碩士論文。
23. 黃芳銘(民92)，結構方程模式：理論與應用，台北：五南圖書。
24. 黃燦煌(民82)，台北市腳踏車專用道之遠景，都市交通期刊，68期，43-46 頁。

25. 游恆山、李素卿譯(民89)，Zimbardo, P. G., & Gerrig, R. J. 著，心理學，台北：五南出版社。
26. 楊文燦、吳佩芬(民86)，主題園遊客對主題意象認知之研究-以六福村主題遊樂園為例，戶外遊憩研究，10期(2)，67-72 頁。
27. 楊燕枝(民 91)，台灣加入 WTO 後對汽車產業之影響，車輛工業月刊，96 期，10-12 頁。
28. 詹益統(民85)，個人屬性、人格特質與內滋激勵與外附激勵關聯性之研究—以交通部數據通訊所員工為例，國立交通大學管理科學研究所碩士論文。
29. 廖明豐(民 92)，東豐自行車綠廊之遊憩吸引力、服務品質與遊客滿意度及忠誠度之研究，南華大學旅遊事業管理研究所碩士論文。
30. 劉錦桂、邱士榮(民 82)，影響遊憩區選擇之地點特性與遊憩利益因素及其與社經特性關係之研究，台灣林業，19 期(6)，9-24 頁。
31. 蕭文龍(民 96)，多變量分析最佳入門實用書：SPSS+LISREL(SEM)，台北：碁峰資訊。
32. 蕭如妙(民94)，影響遊客對農村酒莊觀光意象因素之研究-以樹生酒莊為例，靜宜大學觀光事業學系研究所碩士論文。
33. 謝淑芬(民 90)，觀光心理學，台北：五南出版社。
34. 顏妙桂審譯(民94)，Edginton, C. R., Jordan, D. J., Degraaf, D. G., & Edginton, S. R. 著，休閒活動規畫與管理，台北：桂魯出版社。

英文部分

1. Ajzen, I. (1991), The theory of planned behavior, Organizational Behavior and Human Decision Processes, Vol.50, pp.179-211.
2. Allport, G.W. (1961), Pattern and Growth in Personality, Holt, Rinehart & Winston, New York.
3. Anderson, J.C. & Gerbing, D.W. (1988), Structural equation modeling in practice: A review and recommended two-step approach, Psychological Bulletin, Vol.103, pp.411-423.
4. Bagozzi, R.P., & Yi, Y. (1988), On the Evaluation of Structural Equation Models, Journal of the Academy of Marketing Science, Vol.16, No.1, pp74-94.
5. Baloglu, S., & McCleary, K.M.(1999), Image of tourism attraction in Kuwait, Journal of Travel Research, Vol.34, No.4, pp76-79.
6. Beard, J.G., & Ragheb, M.G. (1983), Measuring leisure motivation, Journal of Leisure Research, Vol.15, No.3, pp.219-228.
7. Beerli, A. & Martin, J.D. (2004), Factors Influencing Destination Image, Annals of Tourism Research, Vol.33, No.3, pp.657-681.
8. Bentler, P.M., & Bonett, D.G. (1980), Significance test and goodness of fit in analysis of covariance structures, Psychological Bulletin, Vol.88, pp.588-606.
9. Bollen, K.A. (1989), Structural equation modeling with latent variables, John Wiley, New York.
10. Bright, A.D. (2000), The role of social marketing in leisure and recreation management, Journal of Leisure Research, Vol.32, No.1, pp.12-18.
11. Buchanan, T. et al. (2005), Implementing a Five-Factor Personality Inventory for Use on the Internet, European Journal of Psychological Assessment, Vol.21, No2, pp.116-128.

12. Carroll, B., & Alexandris, K. (1997), Perception of constraints and strength of motivation: Their relationship to recreational sport participation in Grace, Journal of Leisure Science, Vol.29, No.30, pp.279-300.
13. Catell, R.B. (1946), Description and Measurement of Personality, World Book, New York.
14. Costa, P.T. Jr., & McCrae, R.R. (1992), Revised NEO personality Professional Inventory (NEO-PI-R) and NEO Five Factor Inventory (NEO-FFI) professional manual, Psychological Assessment Resources, Odessa FL.
15. Crandall, R. (1980), Motivations for leisure, Journal of Leisure Research, Vol.12, No.1, pp.45-54.
16. Crompton, J.L. (1979), An assessment of the image of Mexico as a vacation destination and the influence of geographical location upon that image, Journal of Travel Research, Vol.14, No.4, pp.18-23.
17. Crompton, J.L., & McKay, S.L. (1997), Motives of visitors attending festival events, Annals of Tourism Research, Vol.24, No.2, pp.425-439.
18. Dichter, E.(1985), What's in a n image, The Journal of Consumer Marketing, Vol.2, pp.75-81.
19. Digman, J.M. (1990), Personality structure: Emergence of the five-factor model, Annual Review of Psychology, Vol.41, pp.417-440.
20. Driver, B(1997), The defining moment of benefits, Parks & Recreation, Vol.32, No.12, pp.38-41.
21. Emmons, R.A., Diener, E., & Larsen, R.J. (1986), Choice of situations and congruence models of interactionism, Personality and Individual Differences, Vol.6, pp.693-702.

22. Espinoza, M.M. (1999), Assessing the Cross-Cultural Applicability of a Service Quality Measure A Comparative Study Between Quebec and Peru, International Journal of Service Industry Management, Vol.10, No. 5, pp.449.
23. Eysenck, H.J. (1994), Creativity and personality: Word association, origence, and psychoticism, Creativity Research Journal, Vol.7, No.2, pp.209-216.
24. Fakeye, P.C., & Crompton, J.L. (1991), Image differences between prospective, first-time, and repeat visitors to the Lower Rio Grande Valley, Journal of Travel Research, Vol.30, No.2, pp10-16.
25. Fornell, C., & Larcker, D. (1981), Evaluating Structural Equation Models with Unobservable Variables and Measurement Error, Journal of Marketing Research, Vol.18, pp.39-50.
26. Geen, R.G., Beatty, W.W., & Arkin, R.M. (1984), Human Motivation: Physiological, Behavioral, and Social Approaches, Allyn and Bacon, Boston.
27. Goldberg, L.R. (1990), An alternative “Description of Personality”: The big five factor structure, Journal of Personality and Social Psychology, Vol.59, pp.1216-1229.
28. Goodale, T. (1993), Park and Recreation, Vital Speeches of the Day, Vol.59, No.20, pp.632-637.
29. Hair, J.F. Jr., Anderson, R.E., Tatham, R.L., & Black, W.C. (1998), Multivariate date analysis(5th ed), Prentice Hall, N.J.
30. Hayes, N., & Joseph, S. (2003), Big 5 Correlates of three measures of subjective well-being, Personality and Individual Differences, Vol. 34, pp.723-727.
31. Hollenhorst, S., Schuett, M.A., Olson, D. & Chavez, D. (1995), An examination of the characteristics, preferences, and attitudes of mountain bike users of the national forests, Journal of Park and

- Recreation Administration, Vol.13, pp.41-51.
32. Hu, L., & Bentler, P.M. (1999), Cutoff criteria in fix indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives, Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal, Vol.6, No.1, pp.1-55.
 33. Iso-Ahola, S.E. (1982), Toward a social psychological theory of tourism motivation: A rejoinder, Annual of Tourism Research, Vol.12, pp.256-262.
 34. Iso-Ahola, S.E., & Weissinger, E. (1987), Leisure and boredom, Journal of Science and Clinical Psychology, Vol.5, pp.356-364.
 35. John, O.P., Angleitner, A., & Ostendorf, F. (1988), The lexical approach to personality: A historical review of trait taxonomic research, European Journal of Personality, Vol.2, pp.171-203.
 36. Jöreskog, K.G. & Sörbom, D. (1989), LISREL 7: A Guide to the Program and Applications, Scientific Software International, Chicago.
 37. Judge, T.A., Higgins, C.A., Thoresen, C.J., & Barrick, M.R. (1999), The big five personal traits, general mental ability, and career success the life span. Personnel Psychology, Vol.2.No.3, pp.621-652.
 38. Kotler, O., Haider, D.H., & Rein, Y. (1993), Marketing places: Attracting investment, industry and tourism to cities, states and nations, The Free Press, New York.
 39. Kotler, P. (1999), Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation and Control (9th Eds), Prentice-Hall Inc, New Jersey.
 40. Lin, N. (1976) , Foundations of Social Research, McGraw-Hill New York.
 41. Lounsbury, J.W., & Polik, J.R. (1992), Leisure needs and vacation satisfaction, Leisure Sciences, Vol.14, pp.105-119.
 42. Mannell, R.C., & Stynes, D.J. (1991), A retrospective: the benefits of leisure. In Driver, B.L., Brown, P.J., & Peterson G.L. (Eds), Benefits

- of leisure, Venture.
43. Mayo, E.J., & Jarvis, L.P. (1981), The Psychology of Leisure Travel, CBI, Boston.
 44. McDonald, R.P., & Ho, M.R. (2002), Principles and practice in reporting structural equation analysis, Psychological Methods, Vol.7, pp.64-82.
 45. McIntosh, R.W., & Shashikant, C. (1977), Tourism: Principles, Practices, Philosophies, Grid Inc, Columbus Ohio.
 46. Mook, D.G. (1987), Motivation: the organization of action., New York, Norton, W.W. and Company.
 47. Munchua-Delisle, M.M., & Reddon, J.R. (2005), Leisure Motivation in relation to psychological adjustment, Advances in Psychology Research, Vol.33, pp.203-217.
 48. Nunnally, J.C. (1978), Psychometric Theory, Mcgraw-Hill, New York.
 49. Pervin, L.A. (1993), Personality: Theory and Research (6th ed), John Wily & Sons, New York.
 50. Raines-Eudy, R. (2000), Using structural equation modeling to test for differential reliability and validity: An empirical demonstration, Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal, Vol.7, No.1, pp.124-141.
 51. Recours, R.A., Souville, M., & Griffel, J. (2004), Expressed motives for informal and club/association-based sports participation, Journal of Leisure Research, Vol.36, No.1, pp.1-22.
 52. Ritchie, B.W. (1998), Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues, Tourism Management, Vol.19, No.6, pp.567-582.

53. Russell, R.V. (1982), Planning programs in recreation, Mosby, St. Louis.
54. Salgado, J.F. (1997), The five-factor model of personality and job-performance in the european-community, Journal of Applied Psychology. Vol.82, No.1, pp.30-43.
55. Simonsen, P. & Jorgenson, B., (1996), Cycling tourism: Environmental sustainability Unpublished Report, Bornholm Research Centre, Denmark.
56. Starzyk, K.B., Reddon J.R., & Friel, J.P. (2000), Need structure, leisure motivation, and psychological adjustment young offenders and high school student, Journal of Offender Rehabilitation, Vol.31, No.1-2, pp.163-174.
57. Timothy, A.J., & Bono, J.E. (2000), Five-Factor Model of Personality and Transformational Leadership. Journal of Applied Psychology, Vol.86, No.5, pp.751-765.
58. Tinsley, H.E.A. & Tinsley, D.J. (1986), A theory of attributes, benefits, and causes of leisure experience, Leisure Sciences, Vol.8, No.1, pp.1-45.
59. Tinsley, H.E.A., & Tinsley, D.J. (1987), Use of factor analysis in counseling psychology research, Journal of Counseling Psychology, Vol.34, No.4, pp.414-424.
60. Wan, W.N., Luk, C.L., & Lai, C.L. (2000), Personality correlates of loving styles among Chinese students in Hong Kong, Personality and Individual Differences, Vol.29, No.1, pp.169-175.
61. Watson, D., Clark, L.A. & Harkness, A.R. (1994), Structure of personality and their relevance to psychopathology. Journal of Abnormal Psychology, Vol.103, pp.18-31.
62. Willams, L.J., & Hazer, J.T. (1986), Antecedents and consequences of satisfaction and commitment in turnover models: A reanalysis

using latent variable structural equation methods, Journal of Applied Psychology, Vol.71, pp.219-231.

附錄一

問卷編號：_____

我的 mail : volvo1116@yahoo.com.tw

親愛的車友，您好：

首先感謝您的協助，於活動之餘撥冗填寫本問卷。這是一份學術性的研究問卷，共分為五個部份，主要是針對車友參與動機與參與行為的問卷調查，您寶貴的意見不僅有助於本研究的完成，更可協助相關單位，做為瞭解使用者的需求，以提供更完善、更貼切的服務。以下資料僅供學術研究之用，採不記名方式，絕不對外公開，請您放心依實際狀況填答。最後，再次感謝您所提供的支持與協助。

敬祝

身體健康

事事順心

南華大學旅遊事業管理所

指導教授：丁誌紋 博士

學 生：張勝凱 敬上

中華民國九十九年一月

第一部份 個人基本資料(請於打勾)

1. 性別：男 女
2. 年齡：21歲以下 21~30歲 31~40歲 41~50歲 50歲以上
3. 職業：農林漁牧業 工業 商業(含服務業) 軍公教 學生 無/退休
4. 教育程度：國中(含)以下 高中(職) 大專 研究所 博士
5. 居住地區：新竹以北 苗栗~嘉義 台南~屏東 東部 離島 其他_____
6. 平均月收入：15,000元以下 15,001~30,000元 30,001~45,000元
45,000~60,000元 60,001~75,000元 75,000元以上
7. 騎乘頻率：一週2天(含)以下 一週3~5天 一週5天以上
8. 騎乘時段：早晨(8:00前) 上午(8:00~12:00前)
下午(12:00~18:00) 夜晚(18:00後)
9. 騎乘時間：假日(星期六、日含國定假日) 非假日(星期一至星期五)
10. 騎乘路段偏好：1. 山路 2. 公路 3. 特定風景區 4. 自行車專用道
請排序：_____
11. 投入在自行車上的花費約：10,000元以下 10,001~30,000元
30,001~50,000元 50,001~100,000元
100,000元以上
12. 對自行車資訊的關注程度：從不關心 偶爾關心 還算關心 高度關心

第二部份 人格特質(請於□打勾)

此部分為瞭解參與者的人格特質，人格是指個人內在獨有的思考與外在的行為表現，其可分為親和性、情緒敏感性、外向性、嚴謹自律性與經驗開放性之五大特質。

5	4	3	2	1
非	認	普	不	非
常			認	常
認				不
同	同	通	同	認
				同

1. 我是團體中的靈魂人物。
2. 我善於與人交際。
3. 我很容易交到朋友。
4. 我懂得引起他人注意。

5. 我時常覺得憂鬱。
6. 我時常感到情緒低落。
7. 我不喜歡我自己。
8. 我時常情緒搖擺不定。

9. 我隨時做好萬全的準備。
10. 我做事有計畫且忠於它。
11. 我能實現我的計畫。
12. 發現認真做事是件難事。

13. 我會讚美別人。
14. 我會尊敬他人。
15. 我相信其他人的意圖是好的。
16. 我會用言語羞辱他人。

17. 我相信藝術是重要的。
18. 我不喜歡藝術。
19. 我不喜歡去藝術博物館。
20. 我對抽象的概念不感興趣。

— 請翻至下一頁繼續作答，謝謝 —

第三部份 休閒動機(請於□打勾)

此部分為參與者從事自行車活動的動機，你為何參與此項活動，其可分為學習、社交、生理與心理動機。

5	4	3	2	1
非	認	普	不	非
常			認	常
認				認
同	同	通	同	同

1. 透過騎乘單車，能讓我發現新事物。
2. 透過騎乘單車，能讓我拓展知識領域。
3. 透過騎乘單車，能讓我學習周遭的事物。
4. 透過騎乘單車，能讓我增加創造力。

5. 透過騎乘單車，能讓我認識新朋友或不同的人群。
6. 透過騎乘單車，能讓我與他人相處。
7. 透過騎乘單車，能讓他人發現我的才能。
8. 透過騎乘單車，能讓我得到別人的尊重。

9. 透過騎乘單車，能讓我發展運動技巧與體能。
10. 透過騎乘單車，能讓我強化體適能。
11. 透過騎乘單車，能讓我增進自己的騎乘技巧和能力。
12. 透過騎乘單車，能讓我使我更有精力。

13. 透過騎乘單車，能讓我放慢生活步調。
14. 透過騎乘單車，能讓我使身體獲得舒緩。
15. 透過騎乘單車，能讓我放鬆情緒。
16. 透過騎乘單車，能讓我減緩時間的緊湊感。

— 請翻至下一頁繼續作答，謝謝 —

第四部份 意象(請於□打勾)

此部分為參與者對於高雄市愛河連接蓮池潭自行車道週遭環境的意象，也就是個人對此地方的印象，其分為人文、自然與便利設施意象。

5	4	3	2	1
非	認	普	不	非
常			認	常
認				認
同	同	通	同	同

- | | | | | | |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 有趣的地方藝術與手工藝。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 吸引人的建築物。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 有趣的鄉間生活型態。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 吸引人的歷史據點。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 美麗的河景。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. 吸引人的寬廣空間。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. 美麗的日出與夕陽。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. 美麗的綠化環境。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. 方便維修單車的據點。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. 乾淨整潔的公共廁所。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. 便利的交通接駁。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. 觀光資訊充足。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

— 請翻至下一頁繼續作答，謝謝 —

第五部份 休閒效益(請於□打勾)

此部分為參與者於參與活動後，經過個人的評估，所得到的益處，其可分為學習、社交、生理與心理效益。

5	4	3	2	1
非	認	普	不	非
常			認	常
認				認
同	同	通	同	同

1. 我覺得可以拓展知識領域，促進知能成長。
2. 我覺得可以啟發智慧。
3. 我覺得可以獲得創造性的思考能力。
4. 我覺得可以激發個人的潛力。

5. 我覺得可以考驗自己的活動能力。
6. 我覺得可以激發潛力。
7. 我覺得可以消除疲勞。
8. 我覺得可以讓身體得到適度的休息。

9. 我覺得可以使心情愉快。
10. 我覺得可以培養獨立性。
11. 我覺得可以發洩情緒。
12. 我覺得可以平衡精神情緒。

13. 我覺得可以得到同伴之間的支持。
14. 我覺得可以了解同伴不同的感受。
15. 我覺得可以信賴同伴。
16. 我覺得可以得到別人的信賴。

~謝謝您的填答，祝您有愉快的一天~

附錄二



資料來源 <http://watch104.com/bbs/viewtopic.php?t=40945>