

南華大學旅遊管理學系休閒環境管理碩士班碩士論文

MASTER PROGRAM OF LEISURE ENVIRONMENT MANAGEMENT

DEPARTMENT OF TOURISM MANAGEMENT

NANHUA UNIVERSITY

自行車騎乘者參與動機、遊憩專門化與休閒效益之研究

A Study of the Relations of Joining Motive, Recreation Specialization,

And Leisure Benefits of Bicycle Riders

研究生：陳懷駿

GRADUATE STUDENT : HUAL-CHUN CHEN

指導教授：于健博士

ADVISOR : CHIEN YU Ph. D.

中 華 民 國 一 〇 四 年 六 月

南 華 大 學
旅遊管理學系休閒環境管理碩士班
碩 士 學 位 論 文

自行車騎乘者參與動機、遊憩專門化與休閒效益之研究

研究生：陳懷駿

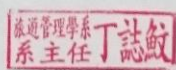
經考試合格特此證明

口試委員：劉瑞芬

丁誌敏

于健

指導教授：于健



系主任(所長)：_____

口 試 日 期：中 華 民 國 1 0 4 年 6 月 9 日

南華大學旅遊管理學系休閒環境管理碩士班
一百零三學年度第二學期碩士論文摘要

論文題目：自行車騎乘者參與動機、遊憩專門化與休閒效益之研究

研究生：陳懷駿

指導教授：于健 博士

論文摘要內容：

本研究目的在瞭解自行車騎乘者，分析其參與動機、遊憩專門化及休閒效益之間的關連性與不同背景之差異性。本研究以便利抽樣法，調查「美利達-瑪吉斯盃2014彰化經典百K」的活動參與者，問卷共發放400份，結果以統計方法進行驗證分析。研究發現參與自行車活動者，男性較多，年齡集中在31~50歲，未婚，大專科以上，從事工業者，月收入在3~4萬元者居多，在騎乘經驗上，花費在1~2萬元，有1台車以上，常騎公路車，有加入車隊，車齡1~2年，每週騎2~3次，每次騎1~2個小時者較多。不同背景騎士在參與動機與遊憩專門化有部分顯著差異，對休閒效益方面則無顯著差異。參與動機、遊憩專門化及休閒效益之間具有顯著的正向影響，且遊憩專門化在參與動機對休閒效益的影響上具有部份中介效果。最後依據研究結果提出結論與建議。

關鍵詞：自行車、參與動機、遊憩專門化、休閒效益

Title of Thesis : A Study of the Relations of Joining Motive, Recreation Specialization,
And Leisure Benefits of Bicycle Riders

Name of Institute : Master Program of Leisure Environment Management,
Department of Tourism Management, Nan Hua University

Graduate Date : June 2015

Degree Conferred : M.B.A

Name of Student : HUAI-CHUN CHEN

Advisor : CHIEN YU Ph. D .

Abstract

This study aims to understand the bicycle riders, analyze the correlations among joining motive, leisure specialization and recreation benefits, as well as the differences of different backgrounds. Convenience sampling was used to investigate the participants of "Merida-Maxxis Cup Changhua Classic Hundred Kilometers 2014 ". Four hundred questionnaires were conducted. The results were verified and analyzed by means of statistical method. The findings showed that among the bike participants, males were in the majority, aged from 31 to 50. They were unmarried and owned associate degrees or above. They were engaged in industry and, for the most part, received monthly salary ranging from 30000 to 40000 NTD (New Taiwan Dollar). In terms of riding experience, they spent 10000 to 20000, owned more than one bike, and rode their road bikes frequently. They joined bike teams for 1 to 2 years and went for a ride twice or three times per week, lasting for 1 to 2 hours for each session for most of the time. Riders with different backgrounds revealed partly significant differences influencing their joining motive and recreation specialization, however, it contributed no significant differences to leisure benefits. It showed that there were positive significant influences among joining motive, recreation specialization, and leisure benefits. Furthermore, recreation specialization had an partial mediation effect on joining motive influencing leisure benefits. Finally, based on the

results, conclusions and suggestions were proposed.

Keywords : Bicycle, Joining Motive, Recreation Specialization, Leisure Benefits



目錄

中文摘要.....	i
英文摘要.....	ii
目錄.....	iv
表目錄.....	viii
圖目錄.....	xi
第一章 緒論.....	1
1.1 研究背景.....	1
1.2 研究動機.....	3
1.3 研究目的.....	5
1.4 研究問題.....	5
1.5 名詞釋義.....	5
1.5.1 自行車騎乘者.....	5
1.5.2 參與動機.....	6
1.5.3 遊憩專門化.....	6
1.5.4 休閒效益.....	7

1.6	研究流程.....	7
1.7	研究範圍與限制.....	8
1.7.1	研究範圍.....	8
1.7.2	研究限制.....	9
第二章	文獻探討.....	11
2.1	自行車.....	11
2.1.1	自行車起源.....	11
2.1.2	自行車活動相關研究.....	13
2.2	參與動機之探討.....	14
2.2.1	動機概述.....	14
2.2.2	參與動機相關之研究.....	16
2.3	遊憩專門化.....	18
2.3.1	遊憩專門化的定義.....	18
2.3.2	遊憩專門化的相關研究.....	22
2.4	休閒效益.....	23
2.4.1	休閒效益的定義.....	23
2.4.2	休閒效益之相關研究.....	26

第三章	研究方法.....	28
3.1	研究架構.....	28
3.2	研究假設.....	29
3.3	研究對象.....	31
3.4	研究工具.....	32
3.4.1	基本資料.....	32
3.4.2	參與動機量表.....	33
3.4.3	遊憩專門化量表.....	34
3.4.4	休閒效益量表.....	35
3.5	資料分析方法.....	36
3.6	資料處理.....	39
3.6.1	項目分析.....	40
3.6.2	因素分析與信度分析.....	44
第四章	研究結果與討論.....	50
4.1	基本資料分析.....	50
4.1.1	騎士人口背景統計資料.....	50
4.1.2	騎士經驗背景統計資料.....	53

4.2	騎士參與動機、遊憩專門化與休閒效益之調查結果分析	55
4.2.1	騎士參與動機之現況調查結果.....	55
4.2.2	騎士遊憩專門化之現況調查結果.....	58
4.2.3	騎士休閒效益之現況調查結果.....	60
4.3	不同背景對騎士影響之差異情形.....	62
4.3.1	不同人口背景對騎士影響之差異分析.....	62
4.3.2	不同現況背景對騎士影響之差異情形.....	66
4.4	騎士參與動機、遊憩專門化與休閒效益間之關係分析	73
4.4.1	參與動機對休閒效益之影響分析.....	73
4.4.2	參與動機對遊憩專門化之影響分析.....	74
4.4.3	遊憩專門化做為參與動機與休閒效益之中介效果分析	75
第五章	結論.....	77
5.1	研究結論.....	77
5.2	研究建議.....	80
	參考文獻.....	81
	附錄 研究問卷.....	88

表目錄

表 2.1	自行車發展過程.....	12
表 3.1	騎士背景資料.....	33
表 3.2	參與動機量表.....	34
表 3.3	遊憩專門化量表.....	35
表 3.4	休閒效益量表.....	36
表 3.5	騎士參與動機之項目分析摘要表.....	41
表 3.6	騎士遊憩專門化之項目分析摘要表.....	42
表 3.7	騎士休閒效益之項目分析摘要表.....	43
表 3.8	參與動機因素分析與信度檢定表.....	45
表 3.9	遊憩專門化因素分析與信度檢定表.....	47
表 3.10	休閒效益因素分析與信度檢定表.....	49
表 4.1	有效樣本人口背景分布統計表.....	52
表 4.2	有效樣本騎士經驗背景分布統計表.....	54
表 4.3	騎士「參與動機」之調查結果.....	56
表 4.4	騎士「參與動機」各構面每題之現況分析.....	57
表 4.5	騎士「遊憩專門化」之調查結果.....	58
表 4.6	騎士「遊憩專門化」各構面每題之現況分析.....	59

表 4.7 騎士「休閒效益」之現況.....	60
表 4.8 騎士「休閒效益」各構面每題之現況分析.....	61
表 4.9 不同性別騎士之獨立樣本 T 檢定摘要表.....	62
表 4.10 不同年齡騎士之變異數分析.....	63
表 4.11 不同婚姻狀態騎士之變異數分析.....	64
表 4.12 不同教育程度騎士之變異數分析.....	64
表 4.13 不同職業類別騎士之變異數分析.....	65
表 4.14 不同月收入的騎士之變異數分析.....	66
表 4.15 不同的自行車相關花費對騎士影響之變異數分析.....	67
表 4.16 擁有的自行車數量對騎士影響之變異數分析.....	68
表 4.17 最常騎的自行車種類對騎士影響之變異數分析.....	69
表 4.18 加入車隊個數對騎士影響之變異數分析.....	70
表 4.19 從事騎乘自行車活動的車齡對騎士影響之變異數分析.....	71
表 4.20 每週騎乘自行車的平​​均次數對騎士影響之變異數分析.....	72
表 4.21 每次騎乘自行車的平​​均時間對騎士影響之變異數分析.....	73
表 4.22 參與動機對休閒效益之迴歸分析表.....	74
表 4.23 參與動機對遊憩專門化之迴歸分析表.....	75
表 4.24 遊憩專門化作為參與動機與休閒效益之中介效果迴歸分析表..	76

表 5.1 檢定驗證表 79



圖目錄

圖 1.1 研究流程圖.....	8
圖 2.2 專門化環的基本概念圖 (LITTLE, 1976)	20
圖 2.3 遊憩專門化環基本概念圖 (MCINTYRE & PIGRAM, 1992)	21
圖 3.1 研究架構.....	28



第一章 緒論

本研究以自行車騎乘者為研究對象，探討自行車騎乘者現況及其參與動機、遊憩專門化與休閒效益之間的關係與不同背景之差異性。本章旨在說明本研究的基本概念與架構，全章共分為七節：第一節研究背景；第二節研究動機；第三節研究目的；第四節研究問題；第五節名詞釋義；第六節研究流程；第七節研究範圍與限制。

1.1 研究背景

台灣早期為農業的社會，是以身體活動的勞力工作為主的生活，而整日工作只圖溫飽，到頭來卻一無所得，根本不知休閒為何；在科技不斷進步下，社會型態一直在轉變，到現在已變成科技為主的工商業社會，人們有較多的剩餘時間和資源來從事生活以外能讓身心滿足的活動，休閒活動因此成了最好的選擇。

Gene Bammel & Lei Burrus- Bammel 提出現今日常用語中，休閒就是「個人自己支配的時間」、「不受職責束縛的自由時間」(涂淑芳譯，1996)。在文明的工商業社會中，因交通的便利，器械代替人力，人類自由的時間越來越多，但身體活動的機會卻越來越少，營養攝取越來越高，工作與生活壓力也相對增加，因此，為了健康、娛樂和恢復精神，人們開始從事休閒活動，並注意到良好體適能和規律運動的重要性。體

適能 (Physical Fitness) 可視為身體適應生活、移動與環境 (例如；溫度、氣候變化或病毒等因素) 的綜合能力。體適能較好的人在日常生活或工作中，從事體力性活動或運動皆有較佳的活力及適應能力，而不會輕易產生疲勞或力不從心的感覺(教育部體育署體適能網站，2014)。

隨著科技發達、經濟起飛，民眾雖然有更多的時間去從事自己想要的休閒活動，休閒活動項目的選擇性也增加，但是可惜的是民眾的休閒活動大都是以電視、電腦和手機居多，身體幾乎沒有活動，因此國民的體適能普遍不佳，加上人們日常生活及工作已經慢慢仰賴自動化機具，活動力和體力的支出相對的減少，在身體缺少適度的活動下，許多代謝性的生理疾病，如肥胖、高血壓、糖尿病、心血管疾病等就因此發生，常要到身體發生警訊時才感受到規律運動的重要性。「運動能讓身體更健康」想必大家都瞭解，但「運動能讓身體回復健康」則是較新穎的健康觀念；專長於老年體適能的知名物理治療師簡文仁表示：「長久以來醫學界多屬於疾病醫學，一旦身體產生病痛時，藉由開刀或吃藥來治療；然而近年來功能醫學的觀念逐漸興起，當身體的機能因暫時性影響而產生功能降低時，可能透過多運動即可讓身體機能恢復正常」(鐵馬拜客，2012)，所以健身運動、增強體適能，已經成為目前休閒項目中最主要也最受歡迎的選項之一。

近年來全球暖化、氣候變遷、能源短缺，因此環保意識抬頭，節能減碳與休閒、運動、健康等政策議題已成為各國推動與研究的趨勢，環顧世界先進國家的交通政策與運輸規劃，自行車已成為運輸系統中重要角色，也是近幾年能源危機、綠色保育下的替代產物（高曉光、蔡蘇南，2009）。由於自行車騎乘實屬最為環保、經濟、健康性的休閒活動，也是社會大眾最容易取得及學習的休閒活動工具之一，自行車休閒運動成為時下健康且具流行的戶外休閒運動（郭宜禎、楊峰州，2009）。

1.2 研究動機

由於近年各縣市政府積極投入休閒觀光產業的推廣，為了讓民眾能樂活慢騎體驗地方特色，自行車道的興建常列為地方建設的要項，並以此為地方施政政績的展現，提供了民眾另一種不同型態的休閒活動；再加上以自行車主題的電影陸續上映，透過電影的宣傳與劇中主角的魅力，激起人們對於自行車活動的熱誠，自行車相關產品的熱銷，帶動台灣興起一陣自行車運動的風潮。2013年11月23日廣州亞運會自由車女子公路賽，來自台灣的蕭美玉選手以2小時47分46秒12的成績勇奪金牌，更敲響了台灣的自行車運動（蔡育志，2011）。

休閒運動的項目五花八門，在各項運動中，自行車運動可說是其中運動效果最好的項目之一，只要不是競賽比拚輸贏，在維持適當的騎乘

強度前提之下，自行車的運動傷害跟其他相同強度的運動來比較，相對來說是比較低的，而且自行車運動還有另一項優點是其他運動難以比較的，就是當出門騎車時，除了生理受益，在心理層面也會因出去走走而轉換心情、紓解壓力、對於心情緊張所引起的精神問題，也能獲得緩解，因此對於不管是運動或觀光，騎乘自行車已成為人們休閒的最佳選擇。

自行車騎乘活動是屬於眾多休閒活動中的一種，而休閒活動的參與動機是人類在生理、心理、社會的需求，在休閒活動過程中，人們獲得體驗或刺激感，以及改善人際關係等收穫(張紹熙，2000)，民眾參與自行車活動，在過程中需求得到了滿足，日後才會繼續騎乘自行車，並長久持續的參與這項休閒活動。

根據朱慧珍、陳冠伶&鍾智偉(2010)的研究，自行車運動對於生活壓力的紓解、心血管疾病的預防、身體肌肉的鍛鍊很有幫助，另外自行車也是一項綠色交通工具，對環境的污染很少，因為有這麼多好處，所以有越來越多的人從事自行車活動，為了推廣這優良的休閒活動，本研究除了想瞭解自行車目前的騎乘現況，更探討自行車騎乘者的參與動機，與參與者如何達到遊憩專門化，以進一步增加良好的休閒效益，讓參與這項活動者能夠長期持續熱愛這項運動，最後期能將研究結果提供自行車運動休閒推廣之參考。

1.3 研究目的

根據上述的研究背景與動機，本研究以自行車騎乘者為研究對象，歸納出的研究目的分述如下：

- 1、瞭解目前自行車騎乘者的騎乘現況。
- 2、瞭解不同背景的自行車騎乘者其參與動機之差異情形。
- 3、瞭解不同背景的自行車騎乘者其遊憩專門化之差異情形。
- 4、瞭解不同背景的自行車騎乘者其休閒效益之差異情形。
- 5、探討自行車騎乘者其參與動機、遊憩專門化與休閒效益之關連性。

1.4 研究問題

根據上述的研究目的本研究提出的研究問題分述如下：

- 1、目前自行車騎乘者的騎乘現況為何？
- 2、不同背景的自行車騎乘者其參與動機之差異情形為何？
- 3、不同背景的自行車騎乘者其遊憩專門化之差異情形為何？
- 4、不同背景的自行車騎乘者其休閒效益之差異情形為何？
- 5、自行車騎乘者其參與動機、遊憩專門化與休閒效益之關連性為何？

1.5 名詞釋義

1.5.1 自行車騎乘者

本文中的自行車騎乘者(以下簡稱為騎士)，是指以雙腳為動力的自

行車做為活動工具，騎乘於一般道路或自行車道，從事自行車騎乘相關休閒遊憩活動的個人。主要的自行車種類則分為公路車、登山車、折疊車、淑女車和少數的其他車種等。

1.5.2 參與動機

動機是直接推動一個人進行活動的內部活動或動力，而動機產生於需要，需要是個體在生活中感到某種欠缺而獲得滿足的一種內心狀態，它是機體自身或外部生活條件的生活需求在腦中的反應(周紹忠、岑漢康，2000)。本研究的參與動機是指個體參與自行車騎乘活動的不同需要，根據這些需要，本研究的參與動機量表將參與動機分為健康適能、休閒紓壓、社會因素、學習新知、心理因素等五個因素，藉此瞭解騎士之參與動機。

1.5.3 遊憩專門化

Bryan (1977) 認為遊憩專門化是指一般廣泛參與的遊憩活動，從低涉入到對活動產生特殊的興趣，而轉為高涉入的連續性過程與行為，這種行為可從活動的設備、技術及對環境的偏好所反映出來。本研究的遊憩專門化程度乃是指騎士對自行車活動涉入程度高低，根據 Bryan (1977)、Little (1976)、McIntyre & Pigram (1992) 等學者對遊憩專門化的定義，本研究的遊憩專門化量表包括了騎士的認知、行為與情感三個

面向，藉此瞭解騎士遊憩專門化的情況。

1.5.4 休閒效益

休閒效益指的是一個人自由的時間中，在他從事的活動過程裡，獲得可以改善身心狀態或滿足需求的內容(高俊雄，1996)。Manneland Stynes (1991) 認為人們在參與休閒時受到環境、活動、時間、心境的刺激，而產生生理、心理、環境、經濟、社會之影響，這些影響經由人們的評價後，就產生了休閒效益。而本研究所稱休閒效益，就是指一個人利用日常工作後的自由時間，參與自行車活動後所獲得的效益。而本研究的休閒效益量表將休閒效益分為生理、心理、社交等三方面效益，藉此瞭解騎士參與自行車活動所獲得的休閒效益。

1.6 研究流程

本研究首先確定研究主題，再以研究動機與目的訂定研究範圍與對象，經過相關文獻蒐集與整理，接著進行研究設計，經過問卷調查後，將蒐集的資料整理，依序進行假設驗證及分析，最後提出結論與建議。茲將上述之研究流程以圖 1.1 表示：

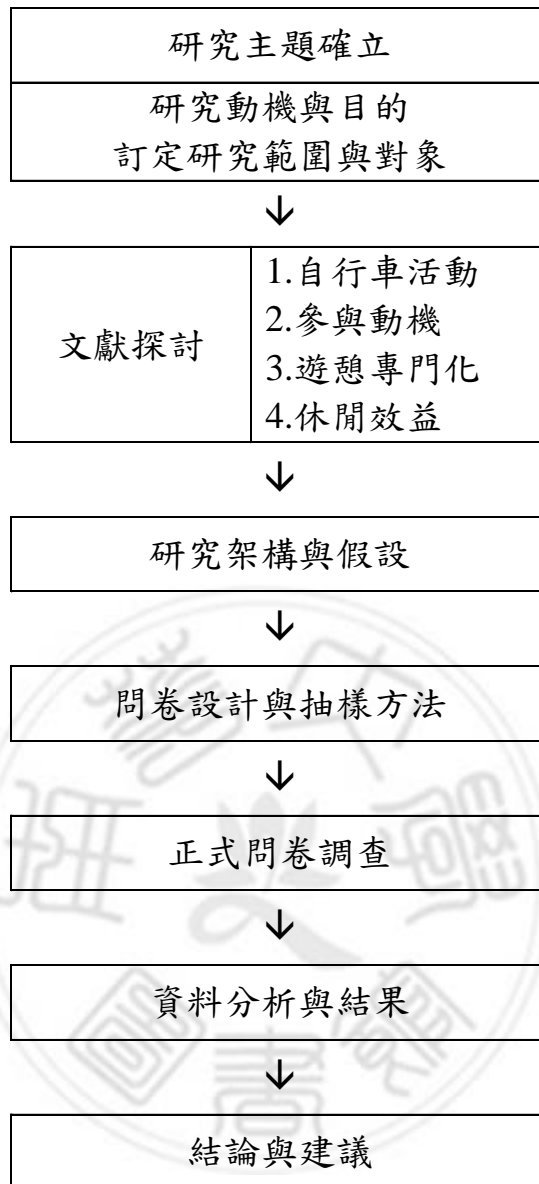


圖 1.1 研究流程圖

(資料來源：本研究整理)

1.7 研究範圍與限制

1.7.1 研究範圍

本研究以騎士為研究對象，對騎士進行問卷調查，問卷發放地點為

美利達公司於 2014 年 10 月 19 日舉辦的「美利達-瑪吉斯盃 2014 彰化經典百 K」活動會場，此活動為總長度 105 公里的經典路線，其中經過當地車友最常造訪的鳳山寺、微熱山丘鳳梨酥、猴探井等景點，然後一路往南下坡到南投的名間，接上 152 線(員集路)樟樹綠色隧道，之後騎經二水、溪州、埤頭，然後循著舊濁水溪自行車道往東，也是一段具有地方特色的經典綠色隧道（美利達自行車網站，2014），因此每年都吸引各地的自行車愛好者前往參加，參加者包括了全台的車友，也因為此活動堪稱中部辦的最好的自行車活動，無論是補給與交管，或是活動安排，都大受好評，所以每年參加的人數都超過 5000 人；而通常從騎士所選擇的騎乘路線類型，可以很清楚的看出騎士的騎乘技術及能力差異，另外騎士經由騎乘時間的增加，會漸漸地增加騎乘的經驗和技術而提高其專業化程度，也會偏好選擇具有較高難度與挑戰性路線，此活動的困難等級與騎乘環境等特性，剛好適合本研究主題，故本研究選擇此活動為問卷發放地點。

1.7.2 研究限制

本研究之研究限制可分為兩方面說明：

- 1、研究範圍方面：本研究問卷發放的地區在彰化，雖然此活動開放全國民眾參加，也有各地的自行車騎士前來參加，但因為交通的關係，所

得的樣本可能還是以中部地區自行車騎士居多，研究結果可能無法顯示全國自行車騎士之行為差異。

2、抽樣方法方面：在樣本選取方面，本研究受限於人力、物力等因素，僅以量化的問卷作為調查的工具，且無法採全面隨機抽樣方式進行問卷調查，僅透過便利抽樣方式選取調查對象，因此研究樣本可能不夠周延。



第二章 文獻探討

本章根據研究動機與目的，針對自行車活動、參與動機、遊憩專門化與休閒效益等國內外相關文獻加以整理。首先依序探討其定義，而後探討各個相關主題之研究，以下將逐一進行探討。

2.1 自行車

本研究主要以自行車活動作為參與動機、遊憩專門化與休閒效益之探討項目，因此針對自行車及相關活動，彙整國內外相關研究文獻來做探討，其彙整結果如下：

2.1.1 自行車起源

自行車的發展，從最原始的形式開始，雖然在基本結構上沒有太大的變化，但是材料的選用、傳動系統的改良、車輪的改進等，還是有著許多的轉變。這些技術的改進、變化，都是以人為本而設計的，根據人的使用需要，設計的更方便，更加輕巧、簡單。自行車又稱自由車、單車、腳踏車、鐵馬、兩輪車、孔明車，是以雙腳為動力前進的代步工具，它結合了人體工學、空氣力學、以及物理和機械原理，現在自行車則為最主要的稱呼（林惠忠，2003）

根據曾冠宇(2008)及維基百科網站(2014)的資料，本研究整理出自行車發展過程及自行車發展事件概述，如下表 2.1:

表 2.1 自行車發展過程

年代 國別	說明
1791 年 法國	西夫拉克 (Comte de Sivrac) 製作了第一架代步的「木馬輪」小車。前後兩個木質的車輪，中間連著橫樑，上面裝了一條板凳，騎士跨坐在橫樑上滑行前進，像一個玩具。一般被認為是人類最早的腳踏車。
1818 年 德國	看林人德萊斯 (Karl Drais)，他在前輪上加了一個控制方向的車把，可以改變前進方向，但是依然要用兩隻腳蹬地推動車子前進。
1819 年 法國	Comte De Sivrac 以橫桿連結兩輪，讓其以雙腳推動前進，為最早自行車裝置起源。
1840 年 蘇格蘭	鐵匠麥克米倫 (Kirkpatrick Macmillan)，在後輪裝上曲柄，再用連桿把曲柄和前面的腳蹬連接起來，前後輪都用鐵製，前輪大，後輪小。人的雙腳終於真正離開地面，由雙腳踩動帶動輪子滾動車輛前行。
1861 年 法國	米肖父子 Pierre Michaux 和 Pierre Lallement，在前輪安裝腳蹬板，座椅架在前輪上面。「腳踏車」的名稱由此開始。
1869 年 法國	出現重大自行車零件發明-滾珠軸承式輪殼、金屬幅條車輪、實心橡膠輪胎、飛輪、擋泥板及利用控制桿操作的四段速傳動裝置。
1879 年 英國	羅松(H. J. Lawson) 在腳踏車上裝上鏈條和鏈輪，發明了後輪傳動的「安全自行車」，確立了現代自行車的基本原理與結構外觀。
1886 年 英國	機械工程師約翰·斯塔利，裝上前叉和車閘，前後輪大小相同，以保持平衡，用鋼管製成了菱形車架，並生產腳踏車部件用的機床，開始了腳踏車的大量生產和推廣應用的寬闊道路，因此被後人稱為「腳踏車之父」。此時腳踏車車型與今天腳踏車的樣子已經基本一致了。
1888 年 愛爾蘭	獸醫約翰·登祿普，將澆水的橡膠管粘成圓形並打足氣成為輪胎，這是充氣輪胎的開始，改善了腳踏車的行駛舒適性。
1904 年 法國	製造了世界第一台折疊式的自行車。
1905 年 英國	第一次將自行車運用在消防上。
1935 年 英國	製造了世界第一台手動式變速自行車。
1970 年 美國	利用寬輪胎與低壓輪胎的設計，結合輕量化科技，開發出質輕耐操的登山車，在此時，另外一項劃時代發明"變速器"因此被創造出來。

資料來源：曾冠宇(2008)、維基百科網站(2014) 及本研究整理

臺灣自行車的傳入始於日治時代，有沿襲日語稱「自轉車」，亦俗稱「鐵馬」，1990 年代，臺灣已經成為全球製造腳踏車的重要生產地之一，市佔率超過 50%。台灣雖是自行車製造王國，也素有自行車王國的美譽，製造技術在世界上首屈一指，但可惜的是過去台灣民眾只將自行車視為代步工具，在活動與設施發展上跟其他國家相比相去甚遠，直到近年來環保意識抬頭、節能減碳的政策與健康議題普遍獲得重視，騎乘自行車才漸漸成為一種流行的休閒活動（林家楨，2008）。

2.1.2 自行車活動相關研究

根據朱慧珍、陳冠伶&鍾智偉(2010)的研究顯示，自行車兼具交通、休閒運動、觀光遊憩等多功能性，並於生理、心理及環境方面賦予極大的正面效益；在生理方面，自行車運動除了能強化身體機能、預防疾病讓人更健康外，更是一項有氧的運動，能訓練體能與維持健康體態。在心理方面，自行車運動對個人緩和情緒及釋放壓力有良好的效果外，也能強化自我概念、信心與歸屬感，在組織中，更能凝聚團隊意識與向心力。在環保方面，自行車是一項最環保的交通工具，能降低空氣汙染、減少能源的消耗等。現代人努力的爭取運動的空間和時間，甚至於花費去採購運動，而現今，我們需要新的活動方式，自行車即是最佳的選擇。因此，有其推廣之必要性。

張馨文(2005)針對自行車遊客與專業的自行車騎士作為探討對象，分別探討所需的環境因子之異同處，其研究結果顯示出影響兩類騎士騎乘的四大因子，第一部分為兩類騎士共同重視的因子，包括安全性、氣候適當、環境優美、旅遊資源豐富與有廁所等；第二部分為自行車遊客重視、專業自行車騎士卻不重視的因子，包括自行車專用道、路面品質、自行車租借、自行車修理與自行車旅遊地圖等；第三部分為專業自行車騎士重視、自行車遊客卻不重視的因子，包括地形具挑戰性、路線長度夠長、住宿與餐飲等；第四部分兩類騎士共同不重視的因子，包括地形平坦、便利商店、自行車停放架與友善的居民等。而本研究則是以專業自行車騎士的觀點出發，希望能藉由遊憩專門化的過程，達到獲得休閒效益的目的。

2.2 參與動機之探討

2.2.1 動機概述

動機(motivation)的產生的原因，一是需要，二是誘因。可以是物質的，也可以是觀念的。人的動機是複雜而多樣的，以其一定的關係構成動機體系，在這個動機體系中，有的是社會動機，有的是滿足個人需求和興趣的動機，也有的是以情感為基礎而產生的動機。由於動機的形成過程的複雜性和內容的多樣性，所以有多種的分類方法：根據動機的

起源，可分為生物性動機和社會性動機；根據動機的社會價值，可分為高尚的動機和卑下的動機；根據動機作用的久暫，可分為遠景動機和近期動機；根據引起動機的原因，可分為外加動機和內在動機；根據動機內容的指向性，則分為直接動機和間接動機，也就是說動機就是驅力和誘因，推和拉兩左作用的產物。(周紹忠、岑漢康，2000)

動機是推動一個人進行活動的心理因素或內部動力，它的含意是指能引起並維持人的活動，並將該活動導向一定的目標，來滿足個體的念頭、願望或理想；動機是一個人內在的歷程，行為是這種內在歷程的結果，會影響動機的強度與方向的因素，則取決於內部的需要和外部的條件，內部需要是指個體因對某種東西的缺乏而引起的內部緊張和不舒服感，內部需要產生願望和推動行為的力量，引起人的活動，所以說動機就是由需要構成；外部條件指環境因素在個體之外的各種刺激，包括各種生物性的和社會性的因素，行為可由需要引起，也可由環境因素引起，但往往是內外因素交互影響的結果，其中內因是主要的，外因通過內因起作用，某一時刻最強烈的需要構成最強的動機，而最強的動機決定人的行為(馬啟偉、張力為，1996)。

近年來社會認知論對休閒運動動機的研究方向影響作用越來越大，Roberts (1992)將人的動機行為視為社會情景中人的認知過程和思維

過程的體驗和實現，人的認知過程與控制感、能力感、目標感和價值觀有關，社會認知論強調的中心是與不同目標傾向和動機行為相繫的期待與價值，此派的學者對於人的自我觀念和目標價值觀念相當的重視。

在動機理論當中，馬斯洛(Maslow, 1943)所提出的需求層次理論最為廣泛被接受與應用，馬斯洛認為人的需求從基本的生理需求逐漸提升到自我實現，按照其發生的先後，第一為生理的需要如：飢餓、口渴等，第二為安全的需求如：安全感、避免恐懼、避免危險和擺脫恐懼；第三為愛與歸屬的需要：人都會愛人也希望被愛，此外人傾向歸於某一團體，在團體中幫助與被幫助；第四為尊重的需要：人總是希望有一定的自尊和名譽，希望得到他人的肯定和尊重；最高的需要層次為實現自我，人類把自我中潛在的東西變成現實的行為傾向，這就是個人的理想和抱負的實現。這些需求依序分級，一層一層循序往上滿足，生理、安全和社會性是低級需要，透過改善外部條件來滿足，而尊重和自我實現是高級的需要，從內部來得到滿足，大多數的需要層次都是按序列上升(許金聲，1987)。

2.2.2 參與動機相關之研究

個人參與休閒的動機，含有兩個基本的特性，可以分為逃脫和追求，在逃脫方面，可以脫離每天固定不舒服的環境，暫時離開如個人的

問題、困難、麻煩、失敗、朋友和家庭等人際社交的世界，所以說逃脫可能是一個有力的休閒動機，可以應付個人生活中的不舒服環境。在追求方面則是在參與休閒活動能使心理滿足，主要有自主能力、展示自己能力、內部獎勵、學習、應付挑戰和體驗快樂放鬆等休閒的特徵。個人參與休閒活動的動機也常受到團體和人際關係所影響，希望自己的努力被承認而獲得肯定和尊重。另外參與休閒活動的動機，也可以是因為個體在整天的例行事務外，因為休閒活動提供新奇事物或改變而提高了參與休閒活動的動機(Iso-Ahola, 1989)。

林忠濱(2007)將休閒運動參與動機分類為五個需求，包括健康需求、成就需求、人際需求、壓力紓解和知識需求，他解釋休閒動機就是閒暇時間引起個人參與休閒運動的意念，可引發個人的內在驅力，並促使他產生行動的過程。

陳梅君(2008)整合出適合自行車參與者之遊憩動機，將參與動機分類為人際互動關係、自我肯定與挑戰、身心釋放、健康適能、學習新知與成長等五個構面來衡量遊憩動機，由於自行車活動為戶外活動，對身體健康、紓解壓力有益，通過挑戰可以肯定自我，而且透過參與休閒活動與他人產生互動，而遊憩的參與動機，也影響個人或團體參與後的心理感受，以及增加了更深入活動專門化的可能性。

林富真(2012)指出參與動機是指一個人發自於內在的意志而參與行為的意念，行為依照自己的決定，不受外在力量控制，是引發人類從事各種活動的驅動力，就算是相同的休閒活動，也會因不同的參與者而產生的不同的參與動機，他將休閒運動參與動機分為健康與適能、休閒娛樂、成就感的獲得、社會需求、心理需求等構面。

康文萍(2012) 將參與者動機分類成為：人際互動關係、自我肯定與挑戰、身心釋放、健康適能、學習新知與成長等五個構面。因為每個人的行為在一般正常情況下都有動機，刺激並推動個人從事某個項目的活動。不同研究者依照研究目的、研究對象會有不同的休閒動機分類，而健全身心、知性追求、增廣見聞、紓解壓力、鍛鍊身體、學習技能、增進家庭情趣與人際關係為主要參與動機。

2.3 遊憩專門化

2.3.1 遊憩專門化的定義

遊憩專門化理論最早是在 1977 年由 Bryan 所提出，之後大多數學者對於遊憩專門化的定義仍沿用 Bryan 所提出的理論，Bryan (1977)認為遊憩專門化是從一般廣泛的遊憩活動且低涉入到對活動產生特殊的興趣且高涉入的連續性過程與行為，可依據活動中使用的裝備、技巧及對環境情境偏好的反應來評定活動者的專門化程度。Bryan 假設遊憩者在

參與遊憩活動的社會化過程中，對活動的價值和行為的反應與其發展專門化程度的階段有關。他認為隨著活動時間增長會使遊憩者更具專門化程度，且其經驗成為可預測的遊憩行為；參與活動者從活動收獲與消費的態度，轉變為對活動本質和環境的關懷；而已經具專門化的活動者，會較積極參與具有獨特遊憩價值觀的休閒次文化團體的活動；最後較高的專門化能力，使個人得對環境和活動的預測力變得較為準確，因此與其相關的資源也隨之增加(鄭育雄 2003)。

Ditton, Loomis, & Choi (1992) 從社交圈(Social World)的角度來看 Bryan 所提出的專業化理論，將遊憩專門化定義為遊憩社交圈 (recreation social worlds) 和次社交圈 (sub-worlds)，這兩個社交圈彼此雖互相區隔卻又交互作用結合成為新的遊憩次社交圈，同時次社交圈和次社交圈的成員在順序安排上具有連續的情況。也就是成員都在一個連續帶 (Continuum) 上，在連續帶的一端是專業化較低的社交圈成員，中間則屬於專業化程度中等的社交圈成員，另一端則是專業化程度較高的社交圈成員 (沈揚恩，2006)。

Little (1976) 認為專門化是指當個人進入特定活動領域時，他的興趣和能力可有選擇性的一種手段。當個人花很多時間和精力在活動上，或雖然不常花時間在活動上，但卻對活動有強烈的參與感，從活動同

伴、項目及過程的互動中得到愉悅感，並經由參與活動的過程中學習，得到進階的專門化知識，我們就可以把他稱為專家 (specialist)。也就是說，專門化必須從行為、情感以及認知系統來加以衡量，因此他將這三個系統結合成專門化環 (如圖 2.1)，在這個專門化環中，其中任一個環的發展過程會提升另一個過程發展相對增加的可能性，所有的過程都可以是反覆性的，而且每一個過程被認為能相互作用與強化。

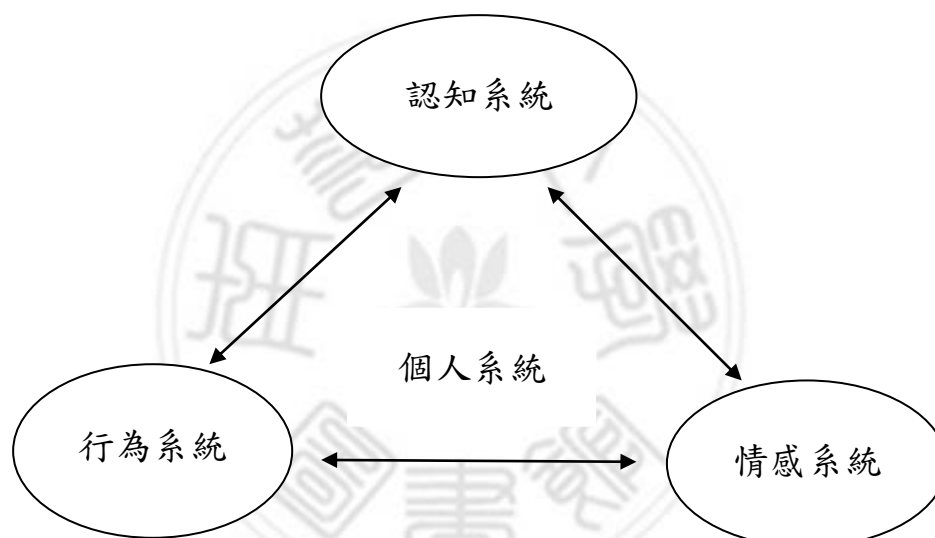


圖 2.1 專門化環的基本概念圖 (Little, 1976)

McIntyre & Pigram (1992) 將 Little 所提出的專門化環的觀念，引入到遊憩專門化的理論中，以認知系統、行為系統與情感系統為基礎提出了遊憩專門化環化理論(如圖 2.2)。認知系統是個人透過參與活動來產生知識和技巧的精進，可由對遊憩環境屬性的認識、技巧程度、活動本身的專門知識來測量。行為系統主要以參與頻率為特徵，由參與活動的

過去經驗與對遊憩環境熟悉度來測量。情感系統因持續涉入的長度和強度而來的是個人認同的中心性；自我表現是參與活動後所引起脫離日常生活束縛中所得到的自由的感覺，參與者本身可獲得自我肯定的機會；活動的重要性決定了參與者的動機；參與遊憩活動所知覺到遊憩體驗最重要的部份即是愉悅性；中心性則是個人生活中活動所扮演的中心角色，包含了一起參與活動朋友的社會互動。

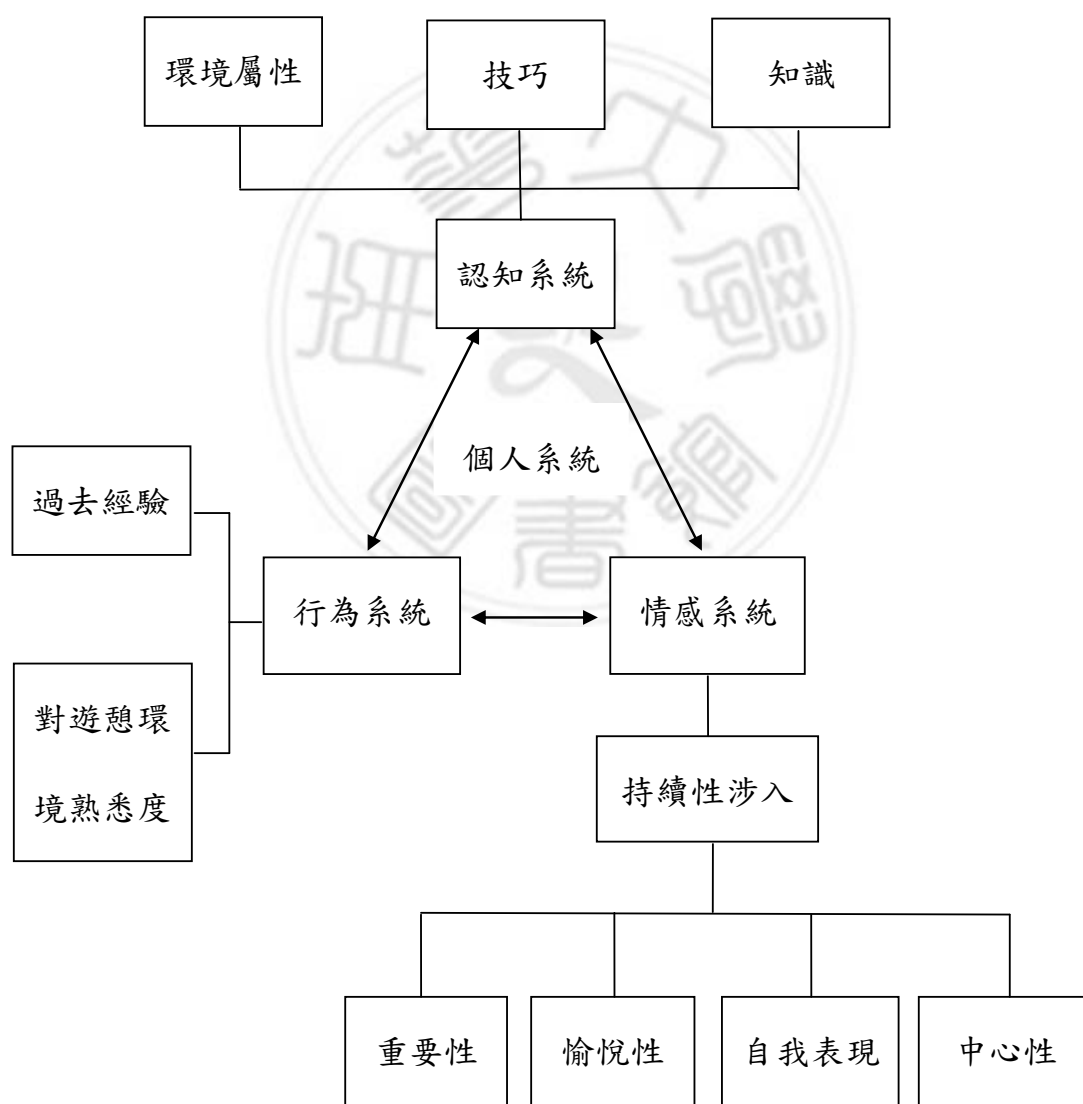


圖 2.2 遊憩專門化環境基本概念圖 (McIntyre & Pigram, 1992)

2.3.2 遊憩專門化的相關研究

陳心怡(2004)以台中大度山區騎乘者為研究對象，測量騎士專業化程度，其中專業化程度包括過去經驗、技術程度、裝備、活動吸引力、生活中心性及自我表現六個變項，並將騎士分為「低專業化」、「中專業化」、「高專業化」三種專業化程度。

曾毓恩(2009)探討自行車運動與健康自評的關係，將自行車專業化程度分為四個構面，作為研究測量自行車運動專業化程度的衡量工具，一為「持續涉入程度」包括：參加的社團數、重要性程度、愉悅性程度、與生活關係密切；二為「技巧程度」包括：從事該活動技巧等級、對該活動相關知識與技巧熟練的程度；三是「參與經驗程度」包括：活動年資、每月平均參與次數、活動路線；四為「設備投資程度」包括：活動支出、相關裝備支出、擁有相關書籍數量等四個構面。

林欣怡(2009)以登山自行車騎士為研究對象，探討登山自行車騎士專業化的程度，研究中認為遊憩的參與者從一開始的初學者到變成專家的歷程，是一種因為時間的增加而趨向專門化的學習過程，並經由所擁有裝備、技巧經驗及環境偏好等來展現他們的專門化程度；因此，以騎士的過去經驗、技術與知識、生活型態中心性來衡量騎士專門化程度。

彭怡懌(2010)透過瞭解自行車騎士對環島自行車道環境屬性重視狀

況，探討自行車騎士之專業化程度、參與動機以及環島自行車道環境屬性重視度間之差異情形以及相關性，此研究以認知系統、行為系統及情感系統將自行車騎士進行專業化程度區分為高、中、低三組，其中發現自行車騎士專業化程度愈高者，其參與動機也愈高，專業化程度越高者，對於環境屬性的重視程度也越高。

張美英(2011)針對瑜珈運動參與者探討的專業化的程度，以「參與經驗」、「技巧」、「設備投資」及「持續涉入」等四個構面，作為測量運動專業化程度的衡量工具，其中參與經驗包括參與年資、參與活動次數和曾經從事活動的種類數，技巧方面則為自評技巧等級，設備投資方面包括活動支出金額、購買裝備金額、擁有裝備的種類和擁有相關書籍的數量，持續涉入方面則包括所參的相關社團組織的數量、活動在生活中的重要性、參與活動時是快樂且有意義的體驗、活動與生活密切和自我表現。

2.4 休閒效益

2.4.1 休閒效益的定義

Driver (1997)指出所謂的效益(Benefits)，是個人或團體使用任何的資源過程中，需要得到滿足或現在所處狀況得到好的改變而有所改善。而 Peterson (1998)認為以現在的休閒科學來說，參與任何的戶外休閒遊憩活

動，使個人任何方面獲得實質利益的改善都可稱為效益(羅文琪，2012)。

古代哲學家亞里斯多德(Aristotle)提出了休閒分類的模式，將休閒分為三個等級：娛樂、遊憩及沉思，由下往上滿足，而沉思是最具休閒式的活動、他認為休閒是一種狀態、一種態度、一種心智的狀況，並不會因時間、空間及活動的影響而改變(黃景耀，2009)。

從事及投入休閒活動時，會受到環境、活動、時間、心境等各種刺激因素，進而影響到參與者本身生理、心理、行為、環境、經濟、社會等層面，而這些影響經由人們的評價之後，即產生了休閒效益認知，這個認知影響了人們選擇休閒活動，並且學到從事戶外休閒活動可以得到的益處 (Mannel & Stynes, 1991)。

休閒(Leisure)有三項前提：一是自由選擇的能力，二是生活必須滿足後的一些多餘時間，三是有機會脫離日常例行的生活經驗，也就說休閒是當其他事都處理妥當後，最後剩餘的考慮；休閒也是一種心靈狀態、一種態度、一種做事的方法；而休閒的功能則是因個人而塑造出來的自由選擇活動。一般而言休閒可以帶來的效益分為六種，包括生理、社交、放鬆、教育、心理以及美學等(涂淑芳譯，1996)。

休閒生活應該具備有四個層面，包括生理的、情感的、心理的與社會的；生理層面主要是體適能的增強，運動員著重技能方面，如:敏捷、

平衡、協調、體力、反應時間與速度，非運動員則著重健康方面，如：循環系統的健康、韌性、持久力、力氣與身體結構。情感層面則以休閒經驗的滿足，對一般或特定休閒活動產生某種方式的反應或感覺，也就是休閒的態度，以及休閒價值，當某事對我們有價值，我們就覺得很重要而努力爭取。心理層面的益處包含了自我實現、流暢體驗、學習與心靈上的益處。社會層面上，從團體活動中可以與別人交互作用並獲得社會化的利益，使個人有歸屬感，對社交生活的滿足也很有幫助，另一個有意義的社會利益是從團體休閒活動中建立自我，找到了自我認同，也能從參與較具挑戰性的活動中，彼此互相依賴並必須對別人負責而產生約束性，而當一個人有了愉快的休閒經驗，他的生活方式常會戲劇性的提升，這都是我們從事休閒活動所得到的效益(李晶譯，2001)。

休閒效益 (Benefits of leisure) 一詞可以從許多的角度來探討，有的從功能、教育、需求及遊憩體驗的角度來探討，也有以生理學、心理學、社會學及經濟學等觀點來探討，可以說定義非常廣泛及複雜。而許多休閒遊憩活動的效益是不能直接被觀察到的，因為效益是一種相當主觀的個人感受。因此在探討有關「休閒效益」時，應該著重在探討參與休閒遊憩活動的過程中及參與休閒遊憩活動之後，可以幫助個人改善生理、心理狀況或滿足個人需求的主觀感受(陳中雲，2001)。

2.4.2 休閒效益之相關研究

林宜蔓(2004)針對游泳者持續參與做研究，將休閒效益分為「社交效益」、「心理效益」、「生理效益」三個構面，在社交方面可獲得促進朋友和諧關係、體貼別人，結交更多好朋友，可使心情愉快而放鬆心情等效益；在心理方面可以增進技巧、平衡精神情緒、感到活力充沛、培養挑戰性獲得成就感、紓解生活壓力等效益；在生理方面可獲得的效益則有消除疲勞、維持體能、身體得到適度的休息。

陳錫平(2008)認為休閒效益是指個人在參與休閒活動的過程中或結束後，主觀感受到能恢復精神或滿足體驗而達到個人需求目標的一種結果，他針對中部自行車活動者做研究，將休閒效益分為「生理效益」、「心理效益」、「社交效益」三個構面，根據他的研究顯示透過自行車騎乘改善了體適能獲得生理效益，而會投入自行車這項休閒活動的人通常本身就喜愛騎自行車，在過程中得以結交志同道合的朋友形成團體凝聚力，在與他人分享經驗時滿足了個人的成就感得到了心理效益，也在團體中互助、互愛，獲得友誼而有歸屬感因此獲得了社交效益。

吳祈達(2011)針對登山健行者所做的研究，將休閒效益分為「生理效益」、「心理效益」、「社交效益」和「自我實現」四個構面，其中發現在心理效益構面的分數最高，顯示從事此項休閒活動的民眾，主要在尋求

心靈的放鬆、紓解工作和生活上的壓力、讓自己生活愉快，除此之外，其研究結果也顯示，從事運動性的休閒活動能鍛鍊身體讓身體健康，使心情愉快而紓解壓力，拓展社交圈增進家庭和諧快樂並建立自信而自我肯定。

羅文琪(2012)針對參與慢速壘球運動所獲得的休閒效益作分析，將休閒效益分為「生理效益」、「社會效益」、「心理效益」及「自我成就」四個構面來探討，結果顯示慢速壘球此項休閒活動，能帶給許多人在忙碌的生活裡，獲得休閒的娛樂、運動與舒展身心，而且參與成員有著不同背景和經歷，彼此交互作用，也起了拓展社交的作用。

黃瓊瑤(2013)針對澄清湖自行車道騎乘所做的研究指出，自行車騎乘活動包含健身運動的性質，也涵蓋休閒活動的特性；他將休閒效益分為「生理效益」、「心理效益」、「社交效益」及「整體休閒效益」四個構面來探討，結果顯示運動樂趣、個人投資、涉入替代、社會約束及社會支持等運動承諾愈高者亦能獲致愈佳的休閒效益。

第三章 研究方法

3.1 研究架構

本研究主要在探討騎士參與動機、遊憩專門化及休閒效益之關聯性與不同背景之差異性，先以文獻探討相關的理論，再確定研究架構與方法，透過問卷調查進行資料的蒐集。資料的分析先以人口背景探討騎士的現況，其次以不同背景探討騎士參與動機、遊憩專門化及休閒效益的差異性，再探討參與動機、遊憩專門化和休閒效益的關連性，最後探討遊憩專門化為中介時，參與動機和休閒效益的關係；因此根據本研究動機與目的，經相關文獻研究整理，提出本研究架構詳如圖3.1 所示：

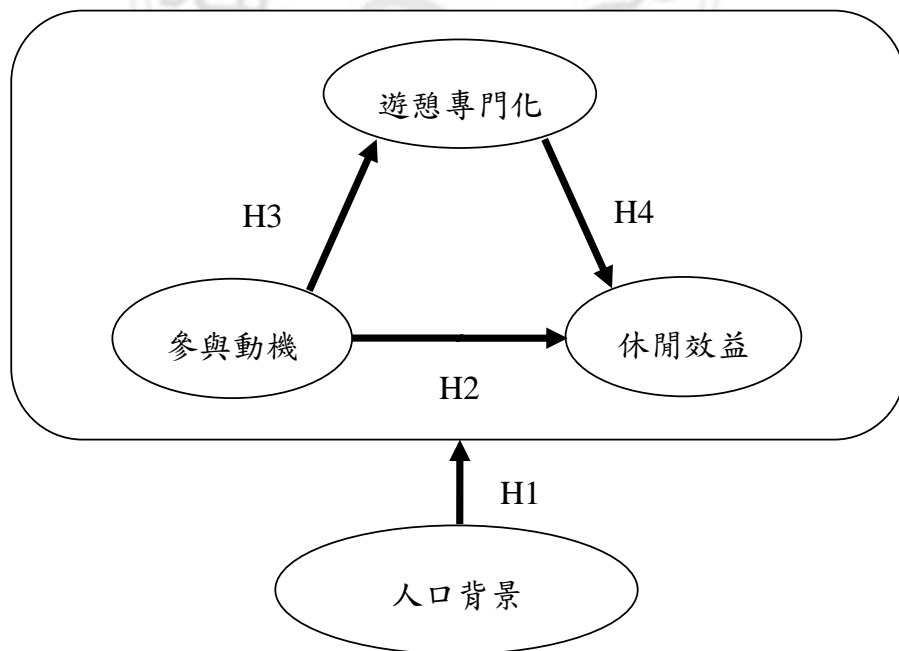


圖 3.1 研究架構

資料來源：本研究整理

3.2 研究假設

H1：不同背景的騎士其參與動機、遊憩專門化與休閒效益有顯著差異。

H1.1：不同背景的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.1：不同性別的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.2：不同年齡的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.3：不同婚姻狀態的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.4：不同教育程度的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.5：不同職業類別的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.6：不同月收入的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.7：自行車相關裝備花費不同的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.8：有不同自行車數量的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.9：常騎的自行車種類不同的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.10：加入車隊及車隊數不同的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.11：不同車齡的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.12：每週不同騎乘頻率的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.1.13：每次騎乘的時間長度不同的騎士其參與動機有顯著差異。

H1.2：不同背景的騎士其遊憩專門化有顯著差異。

H1.2.1：不同性別的騎士其遊憩專門化有顯著差異。

- H1.2.2：不同年齡的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.3：不同婚姻狀態的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.4：不同教育程度的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.5：不同職業類別的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.6：不同月收入的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.7：自行車相關裝備花費不同的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.8：擁有的自行車數量不同的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.9：常騎的自行車種類不同的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.10：加入車隊及車隊數不同的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.11：不同車齡的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.12：每週騎乘頻率不同的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.2.13：每次騎乘的時間長度不同的騎士其遊憩專門化有顯著差異。
- H1.3：不同背景的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.1：不同性別的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.2：不同年齡的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.3：不同婚姻狀態的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.4：不同教育程度的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.5：不同職業性別的騎士其休閒效益有顯著差異。

- H1.3.6：不同月收入的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.7：自行車相關裝備花費不同的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.8：擁有的自行車數量不同的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.9：常騎的自行車種類不同的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.10：加入車隊及車隊數不同的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.11：不同車齡的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.12：每週不同騎乘頻率的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H1.3.13：每次騎乘的時間長度不同的騎士其休閒效益有顯著差異。
- H2：騎士之參與動機對休閒效益有顯著正相關。
- H3：騎士之參與動機對遊憩專門化有顯著正相關。
- H4：遊憩專門化在參與動機對休閒效益之影響上有中介效果。

3.3 研究對象

本研究採便利抽樣方式，以問卷調查法探討騎士的參與動機、遊憩專門化與休閒效益之間的關係；預試問卷在 2014 年 9 月初稿完成後，於雲林縣古坑鄉華山地區針對騎士發放 50 份，問卷回收後剔除填答方式不正確及填答不完整的無效問卷後，共得有效問卷 46 份，有效回收率為 92%。正式問卷發放地點為美利達公司於 2014 年 10 月 19 日所舉辦的「美利達-瑪吉斯盃 2014 彰化經典百 K」的活動現場，問卷共發放

400 份，問卷回收後剔除填答方式不正確及填答不完整的無效問卷後，共得有效問卷 382 份，有效回收率為 95.55%。

3.4 研究工具

本研究將透過問卷調查進行，調查工具為依據研究目的以及相關文獻探討所得的自編研究工具「騎士參與動機、遊憩專門化與休閒效益關係之研究調查問卷」加以評量，問卷內容包括四部分，第一部分為「受訪者背景資料」，第二部分為「參與動機量表」，第三部分為「遊憩專門化量表」，第四部分為「休閒效益量表」，各量表計分方式採李克特尺度 (Likert-type) 之 5 分量表。數字「1」表示「非常不同意」、數字「2」表示「不同意」、數字「3」表示「普通」、數字「4」表示「同意」及數字「5」表示「非常同意」，所得分數越高則代表同意度越高；反之，所得分數越低則代表同意度越低。編製過程包含問卷擬定、預試、效度與信度檢定，再進行資料整理與分析。

3.4.1 基本資料

本研究在背景資料方面，以描述性統計 (Descriptive Statistics) 針對騎士的性別、年齡、婚姻狀態、教育程度、職業、月收入等為人口背景變項；花費金額、自行車數量、常騎的車種、是否加入車隊數、車齡、騎乘頻率、騎乘時間長度等為經驗背景變項，總計共 13 項背景進行樣

本分佈的次數分配、有效百分比分析，以瞭解樣本結構。詳細敘述如表

3.1：

表 3.1 騎士背景資料

背景名稱	題項
A1.性別	男、女
A2.年齡	20 歲以下、21~30 歲、31~40 歲、41~50 歲、51~60 歲、61 歲以上
A3.婚姻狀態	未婚、已婚無小孩、已婚有小孩
A4.教育程度	國中以下、高中職、大學(專科)以上。
A5.職業	學生、軍警公教、農林漁牧業、商業、自由業、工業、退休人員、其他
A6.月收入	無、1~2 萬元以下、3~4 萬元、5~6 萬元、7~8 萬元、9 萬元以上
A7.相關花費	不到 1 萬元、1~2 萬元、3~4 萬元、5~6 萬元、7 萬元以上
A8.自行車數	0 台、1 台、2 台、3 台、4 台以上
A9.常騎車種	淑女車、登山車、公路車、折疊車、其他。
A10.車隊個數	0 隊、1 隊、2 隊、3 隊、4 隊以上
A11.車齡	未滿 1 年、1~2 年、3~4 年、5~9 年、10 年以上
A12.每週頻率	0~1 次、2~3 次、4~5 次、幾乎天天騎
A13.每次時間	不到 1 個小時、1~2 個小時、3~4 個小時、超過 4 個小時

資料來源：本研究整理

3.4.2 參與動機量表

本研究根據 Maslow (1943)、Roberts (1992)、周紹忠和岑漢康(2000)等學者的論點，以及林忠濱(2007)、陳梅君(2008)、林富真(2012)、康

文萍(2012)等研究發展出的參與動機量表，作為問卷題目之擬定參考，本研究之騎士參與動機量表如表 3.2 所示，分為健康適能、休閒紓壓、社會因素、學習新知、心理因素五個構面衡量。

表 3.2 參與動機量表

構面	題項	計分方式	參考來源
健康 適能	B1.從事自行車活動是為了身體健康。 B2.從事自行車活動是為了增強體能。 B3.從事自行車活動是為了培養運動的習慣。 B4.從事自行車活動是為了想控制體重。	李克特 五等尺度	林忠濱 (2007) 陳梅君 (2008) 林富真 (2012) 康文萍 (2012)
休閒 紓壓	B5.從事自行車活動是為了能紓解壓力。 B6.從事自行車活動是為了能發洩情緒。 B7.從事自行車活動是為了能心情愉快。 B8.從事自行車活動是為了能接觸大自然。		
社會 因素	B9.從事自行車活動是為了能發展人際關係 B10.從事自行車活動是為了讓自己有歸屬感。 B11.從事自行車活動是受到他人影響而參加。 B12.從事自行車活動是為了結交同好。		
學習 新知	B13.從事自行車活動是為了學到更多相關知識。 B14.從事自行車活動是為了學到更多運動技能。 B15.從事自行車活動是為了能經歷到不同體驗。 B16.從事自行車活動是為能探索更多新的事物。		
心理 因素	B17.從事自行車活動是為能了滿足自我挑戰。 B18.從事自行車活動是因為能感到有成就感。 B19.從事自行車活動是為獲得進步成長的感覺。		

資料來源：本研究整理

3.4.3 遊憩專門化量表

本研究根據 Little (1976)、Bryan (1977)、McIntyre & Pigram (1992)

等學者的論點，以及陳心怡(2004)、劉豐源(2009)等發展出的遊憩專門化量表，作為問卷題目之擬定參考，本研究之遊憩專門化量表如表 3.3 所示，分為認知、行為、情感因素三個構面衡量。

表 3.3 遊憩專門化量表

構面	題項	計分方式	參考來源
認知 因素	C1.我認為自己在騎乘自行車的技巧已純熟。	李克特 五等尺度	陳心怡 (2004) 劉豐源 (2009)
	C2.我對自行車的基本構造相當了解。		
	C3.我能做到簡易的自行車修理保養。		
	C4.我的裝備要達到基本的水準才會上路。		
行為 因素	C5.我願意花錢訂閱或購買自行車相關書籍。		
	C6.我經常閱覽自行車相關的網頁與平面資訊。		
	C7.我願意投資經費在購買自行車相關設備上。		
	C8.我參加過許多自行車騎乘的活動。		
	C9.我經常選擇自行車作為運動的工具。		
情感 因素	C10.我在生活中做任何事都常會想到自行車。		
	C11.只要有自行車騎乘活動我都會盡量參加。		
	C12.我喜歡和朋友討論有關自行車的事。		
	C13.我的休閒主要是圍繞在自行車活動上。		
	C14.當我困擾時，會想騎乘自行車來讓我放鬆。		

資料來源：本研究整理

3.4.4 休閒效益量表

本研究根據 Mannel & Styne (1991)、陳中雲(2001)等學者的論點，以及林宜蔓(2004)、陳錫平(2008)、吳祈達(2011)、羅文琪(2012)、

黃瓊瑤(2013)等發展出的休閒效益量表，作為問卷題目擬定之參考，本研究之騎士之休閒效益量表如表 3.4 所示，分為生理、心理、社交因素三個構面來衡量休閒效益。

表 3.4 休閒效益量表

構面	題項	計分方式	參考來源
生理因素	D1.可以使我身體健康減少疾病。 D2.可以讓我控制體重。 D3.可以讓我培養終身運動習慣。 D4.可以讓我感到活力充沛。 D5.可以讓我達到運動效果。	李克特 五等尺度	林宜蔓 (2004) 陳錫平 (2008) 吳祈達 (2011)
心理因素	D6.可以獲得成就感並肯定自己。 D7.可以抒解壓力、舒暢身心。 D8.可以接觸大自然豐富生活體驗。 D9.可以靈活運用所學技巧，並從中得到樂趣。 D10.當所學無法征服挑戰，會想做更多的練習。		羅文琪 (2012) 黃瓊瑤 (2013)
社交因素	D11.可以拓展社交圈、結交新朋友。 D12.可以促進朋友間的感情。 D13.可以增加與他人間互動機會。 D14.可以結交到志同道合的朋友。 D15.可以讓自己有一種歸屬某一團體的感覺。		

資料來源：本研究整理

3.5 資料分析方法

本研究之問卷經回收整理後以 SPSS 19.0 版之中文統計軟體進行分析，使用的統計方法如下說明：

一、項目分析：

項目分析在求每一個題項的決斷值(critical ration ; 簡稱 CR 值)，將受試者預試量表的得分依高低排列，得分前 27% 為高分組，後 27% 為低分組，求出高低兩組受試者在每題得分平均數差異的顯著考驗，如果題項的 CR 值達顯著水準($p < .05$)，就表示該題項可以鑑別不同受試者的反應程度，以做為是否刪題的判斷。

二、信度分析(Reliability Analysis)：

信度乃指衡量工具之正確性與精確性，也就是量表的可靠性及穩定性。為了檢測研究問卷是否具有一致性的概念，信度係數在項目分析中，可作為同質性檢測指標之一，如果題項刪除後，整體係數高出原先許多，則此題項與其餘題項所要測量的屬性或心理特質可能不相同，可考慮將此題項刪除(吳明隆，2007)。為了檢測量表是否具有內部一致性，本研究以 Cronbach's Alpha 值(α 係數)來評量信度的高低。 α 係數若小於 0.35 為低信度，介於 0.35 至 0.70 間表示尚可，若高於 0.70 則為高信度。Nunnally (1978)認為 Cronbach's alpha 係數低於 0.35 者，屬低信度，應予拒絕。介於 0.5 與 0.7 之間者為尚可接受。Cronbach's alpha 係數若高於 0.7 者為高信度，即可相信此量表構面之問卷具有良好信度。

三、因素分析(Factor Analysis)：

考量量表的建構效度，應進行因素分析，在進行因數分析前，須先進行 KMO 值與球型檢定。KMO 為 Kaiser-Meyer-Olkin 的取樣適當性量數，其值介於 0 到 1 之間，當 KMO 值越大時，表示其變項間的共同因素越多，其變項間的相關係數越低，越適合進行因素分析。本研究採用「探索性因素分析法」(Exploratory Factor Analysis)，以最大變異法轉軸法，萃取出特徵值大於 1 的因子，因素負荷量大於 0.5 之法則做為刪除的依據做為選取題項之準則。本研究將參與動機、遊憩專門化及休閒效益進行因素分析，經由最大變異法(Varimax)求得最後之因素，再依據各因素構面之題項意涵進行命名。

四、描述性統計分析(Descriptive Statistics)：

本研究採描述性統計分析，以次數分配、百分比、平均數、標準差的方式來描述樣本資料之「性別、年齡、教育程度、婚姻狀態、職業、月收入、花費、自行車數量、車種、加入車隊、車齡、頻率、時間長度」等共 13 種背景變項之基本特性及分配情形。

五、獨立樣本 t 檢定(Independent-Sample T Test)：

t 檢定的目的在於考量樣本個別差異及測量誤差後，兩個群體在測量分數的平均數是否相等，如果不相等，則表示二個群體的平均數達統計上的顯著水準($p < .05$)。本研究針對基本資料之性別變數，以獨立樣

本 t 檢定分析其對參與動機、遊憩專門化、休閒效益是否有顯著差異之情形存在。

六、單因子變異數分析 (One-way ANOVA) :

單因子變異數分析主要在考驗三個或三個以上獨立群體在依變項平均數的差異是否達到顯著水準，如果整體考驗結果之 F 值達到顯著水準($p < .05$)，表示至少有一組的平均數的差異值達顯著水準，再進一步以 Scheffe 法來進行事後比較，找出哪些組別之間存在顯著差異。

七、多元迴歸分析 (Multiple Regression Analysis) :

多元迴歸分析不僅在反應預測變項與被預測變項的線性關係，同時也可用於獲得一個未知的預測變項的可能數值(邱皓政，2000)。要測定某一變數是否為中介變數，可以使用多元迴歸分析作為路徑分析(Path Analysis) 的檢測。本研究以多元迴歸分析來探討參與動機對遊憩專門化與休閒效益是否有正向影響，並驗證參與動機透過遊憩專門化對休閒效益的間接影響。

3.6 資料處理

本研究所採用的三個量表，皆為先前學者專家發展應用在實證研究上，已證實具有良好的效度與信度。為求調查嚴謹，藉由前測以檢測騎士對於量表是否有語意不清或窒礙難解的地方，期能符合研究目的，並

在問卷回收整理後進行項目分析及信度分析，剔除不恰當之題目，再進行因素分析以求更高的信度與效度。

3.6.1 項目分析

1. 預試參與動機量表之項目分析

從決斷值(CR 值)來看，參與動機量表第 6 題項未達顯著水準($p>.05$)應予刪除。從信度統計量中計算出 19 個題項的 α 係數等於.933，表示此量表的內部一致性甚佳。但從修正的項目總相關可以看出，B6 與題項總分的相關係數.215，相關係數偏低；B6 刪除後， α 係數從.933 變成.941，其餘 18 個題項，題項刪除後量表的係數均比.933 小。從表 3.5 可看出，B6 與其餘題項的同質性不高，故將之刪除，其他 18 個題項則予以保留。

表 3.5 騎士參與動機之項目分析摘要表

題項	決斷值	修正的項目總相關	項目刪除時的 α 值	備註
B1	6.614***	.692	.928	保留
B2	4.792***	.712	.928	保留
B3	4.920***	.723	.927	保留
B4	2.610*	.473	.932	保留
B5	4.452***	.541	.931	保留
B6	1.879	.215	.941	刪除
B7	6.514***	.763	.927	保留
B8	4.943***	.579	.930	保留
B9	7.220***	.705	.927	保留
B10	6.412***	.776	.926	保留
B11	3.225**	.499	.932	保留
B12	4.593***	.656	.929	保留
B13	5.171***	.771	.926	保留
B14	4.092***	.713	.928	保留
B15	4.219***	.675	.929	保留
B16	5.970***	.719	.927	保留
B17	5.869***	.739	.927	保留
B18	5.460***	.669	.928	保留
B19	3.898**	.584	.930	保留
判別標準	$p > .05$	$\geq .400$	$\leq .933$	

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

2. 預試遊憩專門化量表之項目分析

從遊憩專門化量表的決斷值(CR 值)來看, 14 個題項均達顯著水準 ($p < .05$) 應予以保留。從信度統計量中算出 14 個題項的 α 係數為 .927, 表示此量表的內部一致性甚佳。從修正的項目總相關看出, C1 與題項總分的相關係數 .381, 相關係數較低; 但第 C1 刪除後, α 係數僅從 .927 變成 .930, 題項刪除後量表的 α 係數值變化不大, 從下表 3.6 可以看出 14 個題項的同質性相當一致, 故 14 個題項皆予以保留。

表 3.6 騎士遊憩專門化之項目分析摘要表

題項	決斷值	修正的項目總相關	項目刪除時的 α 值	備註
C1	3.942**	.381	.930	保留
C2	7.135***	.550	.925	保留
C3	4.330***	.434	.928	保留
C4	5.911***	.665	.922	保留
C5	5.215***	.579	.924	保留
C6	6.514***	.701	.921	保留
C7	6.504***	.749	.919	保留
C8	7.601***	.715	.920	保留
C9	6.167***	.724	.920	保留
C10	6.863***	.758	.918	保留
C11	9.299***	.822	.916	保留
C12	6.325***	.774	.918	保留
C13	6.504***	.805	.917	保留
C14	4.311**	.558	.925	保留

資料來源：本研究整理

(註: * : $p < .05$

** : $p < .01$

*** : $p < .001$)

3. 預試休閒效益量表之項目分析

從決斷值(CR 值)可看出，休閒效益量表中 15 個題項均達顯著水準($p < .05$)應予以保留。從信度統計量中計算出 15 個題項的 α 係數為.933，表示此量表的內部一致性甚佳。各題項修正的項目總相關皆大於 0.5，各題項刪除後量表的係數均比.933 小，從表 3.7 可以看出，15 個題項的同質性相當一致，故 15 個題項皆予以保留。

表 3.7 騎士休閒效益之項目分析摘要表

題項	決斷值	修正的項目總相關	項目刪除時的 α 值	備註
D1	6.971***	.715	.927	保留
D2	5.377***	.695	.928	保留
D3	7.584***	.828	.923	保留
D4	5.095****	.683	.928	保留
D5	6.725***	.727	.927	保留
D6	4.788***	.575	.931	保留
D7	3.862**	.537	.932	保留
D8	4.856***	.654	.929	保留
D9	3.928**	.561	.931	保留
D10	3.606**	.595	.930	保留
D11	3.908**	.649	.929	保留
D12	4.557***	.737	.926	保留
D13	4.667***	.758	.926	保留
D14	5.303***	.717	.927	保留
D15	4.942***	.659	.929	保留

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

3.6.2 因素分析與信度分析

本研究為求各構面的信度與效度，以 SPSS 軟體進行因素分析與信度檢定，將參與動機量表 18 個題項、參與動機量表 14 個題項及休閒效益量表 15 個題項，分別以最大變異法轉軸進行探索性因素分析做為量表之建構效度，萃取出特徵值大於 1 的因子，因素負荷量大於 0.5 之法則做為選取題項之準則，再以 Cronbach's α 值來測量信度，若 Cronbach's α 值大於 0.7，則表示萃取出因子達到信賴的水準，最後依據各因素構面因素負荷量較大之題項意涵進行命名。

1. 參與動機因素分析與信度檢定

本研究參與動機量表共 18 個題項，分析結果 KMO 值為 0.945，指標統計量大於 0.7，表示本研究的變項間具有共同因素存在，適合進行因素分析。此外 Bartlett's 的球形檢定的 χ^2 值為 5157.541，並達到 0.000 的顯著水準，表示群體間的相關矩陣具有共同因素存在，適合進行因素分析。經因素分析轉軸後，萃取出三個因素，分別命名為：「身心健康」、「社交與成長」、「成就動機」，其解說變異量分別為 24.599 %、23.204 % 與 21.682 %，累積解說變異量為 69.485 %，故本量表具有收斂效度。而信度分析結果，三個子構面的 Cronbach's alpha 皆大於 0.7，總量表信度也達到 0.872 符合信度的標準。由表 3.8 可知，三個因素構面題項之因

素負荷量皆在 0.50 以上，Cronbach's alpha 皆在 0.7 以上，可知本量表的信效度皆有一定水準。

表 3.8 參與動機因素分析與信度檢定表

構面	題項	因素負荷量	構面信度	特徵值	解說變異量(%)	累積解說變異量(%)
身心健康	B1.身體健康	.839	.904	4.428	24.599	24.599
	B2.機增強體能	.819				
	B3.培養終身運動的習慣	.769				
	B6.心情愉快	.666				
	B5.機紓解壓力	.627				
	B7.接觸大自然	.592				
	B4.控制體重	.579				
社交與成長	B9.歸屬感	.815	.904	4.177	23.204	47.803
	B11.結交同好	.772				
	B8.發展人際關係	.730				
	B10.受到他人影響	.711				
	B12.學自行車相關知識	.711				
	B13.學到更多運動技能	.618				
成就動機	B17.感到有成就感	.788	.905	3.903	21.682	69.485
	B16.滿足自我挑戰	.737				
	B18.獲得進步感覺	.705				
	B15.探索更多新的事物	.704				
	B14.經歷到不同的體驗	.636				
總信度						.872

資料來源：本研究整理

2. 遊憩專門化因素分析與信度檢定

本研究遊憩專門化量表共 14 個題項，分析結果 KMO 值為 0.943，指標統計量大於 0.7，表示本研究的變項間具有共同因素存在，適合進行因素分析。此外 Bartlett's 的球形檢定的 χ^2 值為 3796.256，並達到 0.000 的顯著水準，表示群體間的相關矩陣具有共同因素存在，適合進行因素分析。經因素分析轉軸後，萃取出兩個因素，分別命名為：「情感因素」、「認知因素」，其解說變異量分別為 34.934 % 與 31.638 %，累積解說變異量為 66.572 %，故本量表具有收斂效度。而信度分析結果，兩個子構面的 Cronbach's alpha 皆大於 0.7，總量表信度也達到 0.858 符合信度的標準。由表 3.9 可知，兩個因素構面題項之因素負荷量皆在 0.50 以上，Cronbach's alpha 皆在 0.7 以上，可知本量表的信效度皆有一定水準，分析結果如表 3.9：

表 3.9 遊憩專門化因素分析與信度檢定表

構面	題 項	因 素 負 荷 量	構 面 信 度	特 徵 值	解 說 變 異 量 (%)	累 積 解 說 變 異 量 (%)
情感 因素	C11.自行車活動我會盡量參加	.843	.918	4.891	34.934	34.934
	C14.困擾時會想騎自行車放鬆	.808				
	C10.生活中做事常想到自行車	.787				
	C13.休閒生活主要是圍繞在騎 乘自行車活動上	.727				
	C12.喜歡和朋友談論自行車	.703				
	C9.常選擇自行車為運動工具	.651				
	C8.參加過許多自行車的活動	.649				
認知 因素	C2.基本構造了解	.844	.906	4.429	31.638	66.572
	C3.會簡易的修理保養	.823				
	C1.騎乘技巧已純熟	.701				
	C5.願意花錢訂閱或購買有關自 行車相關書籍	.700				
	C6.經常閱覽跟自行車相關的網 頁與平面資訊	.660				
	C4.裝備達到基本水準才會上路	.612				
	C7.願意投資經費在購買自行車 相關設備上	.607				
總信度 .858						

資料來源：本研究整理

3.休閒效益因素分析與信度檢定

本研究休閒效益量表共 15 個題項，分析結果 KMO 值為 0.959，指

標統計量大於 0.7，表示本研究的變項間具有共同因素存在，適合進行因素分析。此外 Bartlett's 的球形檢定的 χ^2 值為 5254.240，並達到 0.000 的顯著水準，表示群體間的相關矩陣具有共同因素存在，適合進行因素分析。經因素分析轉軸後，萃取出兩個因素，分別命名為：「身心健康」、「情意因素」，其解說變異量分別為 40.575 % 與 32.772 %，累積解說變異量為 73.346 %，故本量表具有收斂效度。而信度分析結果，兩個子構面的 Cronbach's alpha 皆大於 0.7，總量表信度也達到 0.881 符合信度的標準。由表 3.10 可知，兩個因素構面題項之因素負荷量皆在 0.50 以上，Cronbach's alpha 皆在 0.7 以上，可知本量表的信效度皆有一定水準，其分析結果如表 3.10：

表 3.10 休閒效益因素分析與信度檢定表

構面	題項	因素負荷量	構面信度	特徵值	解說變異量(%)	累積解說變異量(%)
身心健康	C7.抒解壓力舒暢身心	.807	.944	6.086	40.575	40.575
	C3.培養終身運動習慣	.798				
	C5.達到運動效果	.783				
	C4.感到活力充沛	.779				
	C6.獲得成就感並肯定自己	.779				
	C1.身體健康減少疾病	.762				
	C2.控制體重	.707				
	C8.接觸大自然豐富生活體驗	.691				
	C9.靈活運用所學技巧並從中得到樂趣	.649				
情意因素	C11.拓展社交圈結交新朋友	.863	.938	4.916	32.772	73.346
	C15.歸屬某一團體的感覺	.822				
	C12.促進朋友間的感情	.816				
	C14.結交到志同道合的朋友	.806				
	C13.增加與他人間互動機會	.784				
	C10.技巧無法征服挑戰時會想做更多的練習	.583				
總信度						.881

資料來源：本研究整理

第四章 研究結果與討論

本研究旨在瞭解騎士的現況並探討騎士的參與動機、遊憩專門化與休閒效益之間的關係，本章對蒐集之問卷資料經整理後，首先就背景的差異性進行探討，其次根據受試者在「參與動機量表」、「遊憩專門化量表」及「休閒效益量表」所填答的結果，以套裝統計軟體 SPSS 進行統計分析，並就分析結果進行解釋和討論，以驗證研究假設。

本章先對受訪者的基本資料與量表進行敘述性統計以瞭解特性，以樣本次數及百分比分析說明騎士在背景的分佈概況；其次為瞭解不同背景在各量表的反應情況，以獨立樣本 t 檢定與單因子變異數分析方法來說明不同背景的騎士其參與動機、遊憩專門化及休閒效益的差異情形；再以逐步多元迴歸分析方法探討參與動機對遊憩專門化和休閒效益以及遊憩專門化對休閒效益的預測分析。

4.1 基本資料分析

本研究總樣本數為 382 人，根據騎士基本資料的屬性，將基本資料分為人口背景與經驗背景分別分析討論。

4.1.1 騎士人口背景統計資料

騎士之人口背景統計資料結果如表 4.1；在性別方面，男生樣本數有 289 人，比例為 75.7%；女生樣本數有 93 人，比例為 24.3%；男生

人數是女生的 3.1 倍，男生騎乘自行車人數明顯多於女生。受試者的年齡以 31~40 歲間人數 121 人最多，比例為 31.7%；其次 41~50 歲之間的有 110 人，比例為 28.8%；這兩個年層佔全部樣本數的 60.5%，顯示自行車騎乘人口集中在這兩個年齡層。婚姻狀態以未婚者樣本數 237 人最多，比例為 62%；已婚有小孩者 106 人次之，比例為 27.7%；已婚無小孩較少。教育程度以大學(專科)以上 214 人最多，比例為 56%；其次為高中職學歷者有 132 人，比例為 34.6%；這部分可能與我國教育普及化有關。職業種類以工業 105 人最多，比例為 27%；其次為自由業 71 人、比例為 18.6%，商業 70 人、比例為 18.3%；農林漁牧業 9 人最少、比例為 2.4%。每月收入以 3~4 萬元的樣本數 112 人最多，比例為 29.3%；每月收入 7~8 萬元的樣本數 32 人最少，比例為 8.4%；其餘收入狀況差異較小。

表 4.1 有效樣本人口背景分布統計表(N=382 人)

背景變項	組別	次數(人)	百分比%
性別	男	289	75.7
	女	93	24.3
年齡	20歲以下	30	7.9
	21~30歲	48	12.6
	31~40歲	121	31.7
	41~50歲	110	28.8
	51~60歲	58	15.2
	61歲以上	15	3.9
婚姻狀況	已婚有小孩	106	27.7
	已婚無小孩	39	10.2
	未婚	237	62.0
教育程度	國中	36	9.4
	高中職	132	34.6
	大學(專科)以上	214	56.0
職業	學生	32	8.4
	軍警公教	45	11.8
	農林漁牧業	9	2.4
	商業	70	18.3
	自由業	71	18.6
	工業	105	27.5
	退休人員	16	4.2
	其他	34	8.9
月收入	無	51	13.4
	1~2萬元	69	18.1
	3~4萬元	112	29.3
	5~6萬元	63	16.5
	7~8萬元	32	8.4
	9萬元以上	55	14.4

資料來源：本研究整理

4.1.2 騎士經驗背景統計資料

騎士經驗背景統計資料結果如表 4.2；在自行車上的相關花費金額以1~2萬元樣本人數115人最多，比例為30.1%；其次為到1萬元，樣本人數88人，比例為23%；第三為3~4萬元、樣本人數80人，比例為20%；7~8萬元、9萬元以上的比例則較低。個人擁有的自行車數量以1台車的人最多，樣本人數有156人，比例40.8%；擁有2台車的樣本也有123人，比例為32.2%，其他情況則相對較少。最常騎的自行車種以公路車最多，樣本人數有217人，比例為56.8%，接近全部樣本的三分之二，登山車次之，樣本人數117人，比例為30.6，約為全部樣本的三分之一；其他車種騎乘人數較為少數。加入車隊個數以加入一個的樣本人數152人最多，比例為39.8%；未加入車隊的樣本人數則有143人，比例為37.4%，整體來說有加入車隊的人數多於未加入任何車隊者。個人從事自行車活動的車齡以1~2年樣本人數132人最多，比例為34.6%；其次為3~4年，樣本人數116人，比例為30.4%、10年以上年資者最少。每週騎乘的平均次數以2~3次最多，樣本個數為203人，比例為53.1%，佔了一半以上；其次為0~1次，樣本個數為116人，比例為30.4%；依資料顯示，騎士可能都是利用週休假期從事自行車活動。每次騎乘自行車的平時間以1~2個小時樣本數140人最多，比例為36.6%；其次為3~4個小時，樣本人數112人，比例為29.3%。

表 4.2 有效樣本騎士經驗背景分布統計表(N=382 人)

背景變項	組別	次數(人)	百分比%
在自行車上的總花費	不到1萬以下	88	23.0
	1~2萬	115	30.1
	3~4萬	80	20.9
	5~6萬	47	12.3
	7萬以上	52	13.6
擁有的自行車數量	0台	12	3.1
	1台	156	40.8
	2台	123	32.2
	3台	56	14.7
	4台以上	35	9.2
最常騎的自行車種類	淑女車	23	6.0
	登山車	117	30.6
	公路車	217	56.8
	折疊車	21	5.5
	其他	4	1.0
加入車隊個數	0隊	143	37.4
	1隊	152	39.8
	2隊	57	14.9
	3隊	21	5.5
	4隊以上	9	2.4
騎自行車車齡	未滿1年	58	15.2
	1~2年	132	34.6
	3~4年	116	30.4
	5~9年	58	15.2
	10年以上	18	4.7
每週騎自行車次數	0~1次	116	30.4
	2~3次	203	53.1
	4~5次	42	11.0
	幾乎天天騎	21	5.5
每次騎車時間長度	不到1個小時	54	14.1
	1~2個小時	140	36.6
	3~4個小時	112	29.3
	超過4個小時	76	19.9

資料來源：本研究整理

4.2 騎士參與動機、遊憩專門化與休閒效益之調查結果分析

本節主要在瞭解騎士參與動機、遊憩專門化與休閒效益之現況，根據受試者在「參與動機量表」、「遊憩專門化量表」及「休閒效益量表」所填答的結果，採用平均數及標準差進行比較分析，以瞭解受試者在這三個變項的差異情形。

4.2.1 騎士參與動機之現況調查結果

本小節旨在研究騎士參與動機之現況，本研究參考各學者之研究編定成「參與動機量表」，再以因素分析後歸納為三個構面，用平均數及標準差對騎士的參與動機三個構面來做分析比較。從表 4.3 可看出，三構面量表的標準差皆小於 1，代表大部分數值集中於平均數附近，平均數的代表性高；參與動機總平均數值(M)為 4.2451，就整體來說屬於高平均分數，可知受試者的參與動機皆甚佳。在三個構面中，以「身心健康」的平均值(M=4.3788)得分最高，其次是「成就動機」平均分數(M=4.2728)，「社交與成長」平均分數(M=4.0659)的得分最低。由此顯示，騎士的參與動機最主要是為了「身心健康」，顯示現代人對身體保健、壓力的排除都相當重視，越來越多人知道利用運動來保持良好健康適能與排除日常生活中的壓力，其次是「成就動機」，在當中得分最低的是「社交與成長」，可見受他人影響而來騎乘自行車的動機，

在三個構面中相對來說是較低的，但是仍平均值在 4 以上，表示還是有相當的影響力。

表 4.3 騎士「參與動機」之調查結果

構面名稱	變異數	標準差	題數	構面題項平均
身心健康	.257	.50731	7	4.3788
社交與成長	.442	.66510	6	4.0659
成就動機	.332	.57621	5	4.2728

資料來源：本研究整理

大多數受訪者都認同參與自行車騎乘的動機是為了身心健康而從事自行車活動，所以在「身心健康」的得分都高於平均值，但是在「身心健康」中的第 4 題「從事自行車活動是為了想控制體重」的得分偏低，顯示想控制體重而來參與自行車騎乘活動的比例較低，可能是因為大部分受測者都已經長期參與自行車活動，體重控制的動機已經沒那麼明顯。得分最低的是「社交與成長」，各題項得分皆低於平均，顯示受他人影響而從事自行車活動的動機因素較低(如發展人際關係、屬於某個團體的感覺、受到他人影響而參加、結交志同道合的朋友)。「成就動機」的得分與稍高於平均值，顯示了在自行車騎乘參與動機中滿足自我挑戰、感到有成就感以及獲得進步、成長的感覺，對受訪者來說是相當普遍之情。進一步將每個構面提項得分情形作詳細分析，得下表 4.4：

表 4.4 騎士「參與動機」各構面每題之現況分析

構面名稱	題目	平均數	標準差
身心健康	1.從事自行車活動是為了身體健康。	4.47	.564
	2.從事自行車活動是為了增強體能。	4.44	.575
	3.從事自行車活動是為了想培養終身運動的習慣。	4.38	.632
	4.從事自行車活動是為了想控制體重。	4.19	.761
	5.從事自行車活動是為了能紓解壓力。	4.33	.664
	6.從事自行車活動是為了能心情愉快。	4.41	.606
	7.從事自行車活動是為了能接觸大自然。	4.45	.633
社交與成長	8.從事自行車活動是為了能發展人際關係	4.13	.779
	9.從事自行車活動讓自己有屬於某個團體的感覺。	4.03	.841
	10.從事自行車活動是受到他人影響而參加。	3.92	.899
	11.從事自行車活動是為能結交志同道合的朋友。	4.12	.775
	12.從事自行車活動為了學到更多自行車相關知識。	4.09	.797
	13.從事自行車活動是為了學到更多運動技能。	4.12	.758
成就動機	14.從事自行車活動是為了能經歷到不同體驗。	4.25	.652
	15.從事自行車活動是為能探索更多新的事物。	4.26	.664
	16.從事自行車活動是為能了滿足自我挑戰。	4.32	.659
	17.從事自行車活動是因為能感到有成就感。	4.24	.713
	18.從事自行車活動是為了獲得進步的感覺。	4.29	.696

資料來源：本研究整理

4.2.2 騎士遊憩專門化之現況調查結果

本小節旨在研究騎士遊憩專門化情形，本研究參考各學者之研究編定成「遊憩專門化量表」，再以因素分析後歸納為兩個構面，用平均數及標準差對兩個構面來做分析比較，從表 4.5 可看出，兩個構面量表的標準差皆小於 1，代表大部分數值集中於平均數附近，平均數的代表性高；遊憩專門化總平均數值(M)為 3.8474，就整體來說屬於高平均分數，可知受試者的遊憩專門化情況皆甚佳。從遊憩專門化量表中各構面的反應得知，在「認知因素」構面的平均得分較高 (M=3.7199)，從構面各題項內容顯示，騎士在遊憩專門化的過程中認知和行為的影響較大。「情感因素」平均值 (M=3.4237) 高於中間值 3，顯示受試者在日常生中與自行車的關連程度也在平均以上。

表 4.5 騎士「遊憩專門化」之調查結果

構面名稱	變異數	標準差	題數	構面題項平均
認知因素	.505	.71073	7	3.7199
情感因素	.329	.57333	7	3.4237

資料來源：本研究整理

下表 4.6 為遊憩專門化量表每個構面每題得分情形分析，在遊憩專門化量表的「認知因素」構面題項中以第 2 題項「對自行車構造瞭解」的分數最低，顯示技基本構造對部分受測者來說是比較不重視的，或許有

些剛接觸自行車者他們的要求只要能騎車就好，並不會很主動想要瞭解自行車結構。第 5 題項「願意花錢訂閱或購買自行車相關書籍」得分較低，可能電腦與網路發達，可以接觸到的資訊多，受測者較不願意花錢購買或訂閱相關書籍，所以第 6 題項「閱覽自行車相關的網頁與平面資訊」得分就較高一些。「情感因素」構面的題項以第 14 題得分最高，顯示遊憩專門化之後，騎士當被問題困擾時，會想騎乘自行車來放鬆，活動參與興趣也相對提高。

表 4.6 騎士「遊憩專門化」各構面每題之現況分析

構面名稱	題目	平均數	標準差
認知因素	1.我認為自己在騎乘自行車的技巧已純熟。	3.62	.900
	2.我對自行車的基本構造相當了解。	3.55	.962
	3.我能做到簡易的自行車修理保養。	3.74	.897
	4.我的裝備要達到基本的水準才會上路。	3.82	.883
	5.我願意花錢訂閱或購買自行車相關書籍。	3.64	.922
	6.我經常閱覽自行車相關的網頁與平面資訊。	3.80	.834
	7.我願意投資經費在購買自行車相關設備上。	3.87	.818
情感因素	8.我參加過許多自行車騎乘的活動。	4.03	.814
	9.我經常選擇自行車作為運動的工具。	4.03	.821
	10.我在生活中做任何事都常會想到自行車。	3.86	.849
	11.只要有自行車騎乘活動我都會盡量參加。	3.99	.842
	12.我喜歡和朋友討論有關自行車的事。	3.98	.790
	13.我的休閒生活主要是圍繞在騎乘自行車活動上。	3.86	.874
	14.當被生活問題困擾時，會想騎乘自行車來放鬆。	4.07	.767

資料來源：本研究整理

4.2.3 騎士休閒效益之現況調查結果

本小節旨在研究騎士休閒效益之現況，本研究參考各學者之研究編定成「休閒效益量表」，再以因素分析後歸納為兩個構面，用平均數及標準差對兩個構面來做分析比較，從表 4.7 可看出，兩個構面量表的標準差皆小於 1，代表大部分數值集中於平均數附近，平均數的代表性高；休閒效益總平均數值(M)為 4.3120，就整體來說屬於高平均分數，可知受試者的休閒效益現況甚佳。在休閒效益量表各因素構面反應得知受測者在「身心健康」的構面平均得分較高 (M= 4.3409)，這與參與動機所得的結果相同；其次是「情意因素」構面，平均得分 (M= 4.2688)，從構面各題項內容得知受試者從事自行車活動能夠，可以靈活運用所學技巧，從中得到樂趣，可以征服挑戰獲得心理滿足、增加自信、拓展社交圈、結交新朋友，促進朋友間的感情，增加與他人間互動機會，結交到志同道合的朋友，並藉由參加同一種活動讓自己有歸屬感。

表 4.7 騎士「休閒效益」之現況

構面名稱	變異數	標準差	題數	構面題項平均
身心健康	.272	.52185	9	4.3409
情意因素	.334	.57777	6	4.2688

資料來源：本研究整理

下表 4.8 為受試者在休閒效益各構面每題得分情形，受測者在「身

心健康」的構面平均得分最高，其中第 2 題項「可以控制體重」得分最低，顯示在控制體重方面對部分人來說是比較不明顯的，這部分可能與長期從事自行車活動的人體重早已自控制，所以感覺較不強烈，第 5 題項和第 8 題項的得分最高，顯示出自行車活動確實能達到運動的效果，並增加接觸大自然的機會，與目前周休假日民眾戶外休閒活動踴躍情況相符。在「情意因素」題項方面，第 15 題項「可以讓自己有歸屬感」得分最低，顯示部分民眾騎乘方式不見得是團體騎乘，也可能是個人、家人或朋友。

表 4.8 騎士「休閒效益」各構面每題之現況分析

構面名稱	題目	平均數	標準差
身心健康	1.可以使我身體健康減少疾病。	4.35	.599
	2.可以讓我控制體重。	4.19	.742
	3.可以讓我培養終身運動習慣。	4.32	.630
	4.可以讓我感到活力充沛。	4.39	.590
	5.可以讓我達到運動效果。	4.42	.573
	6.可以獲得成就感並肯定自己。	4.30	.671
	7.可以抒解壓力、舒暢身心。	4.38	.611
	8.可以接觸大自然豐富生活體驗。	4.42	.573
	9.可以靈活運用所學技巧，並從中得到樂趣。	4.29	.642
情意因素	10.當所學技巧無法征服挑戰時會想做更多的練習。	4.23	.710
	11.可以拓展社交圈、結交新朋友。	4.25	.686
	12.可以促進朋友間的感情。	4.30	.628
	13.可以增加與他人間互動機會。	4.31	.619
	14.可以結交到志同道合的朋友。	4.30	.602
	15.可以讓自己有一種歸屬某一團體的感覺。	4.22	.716

資料來源：本研究整理

4.3 不同背景對騎士影響之差異情形

為瞭解不同背景在各量表構面的反應情況，本節以獨立樣本 t 檢定與單因子變異數分析方法來說明不同背景的騎士其參與動機、遊憩專門化及休閒效益的差異情形。

4.3.1 不同人口背景對騎士影響之差異分析

1. 不同性別對騎士影響之差異分析

從表 4.9 發現不同性別的騎士在「參與動機」和「休閒效益」方面的平均數差異值考驗未達顯著水準($p>.05$)，表示不同性別的騎士在「參與動機」和「休閒效益」這兩方面的影響程度差異不顯著，而「遊憩專門化」方面的平均數考驗達顯著水準($p<.05$)，從平均數(M)來看，男生平均數($M=3.9273$)大於女生的平均數($M=3.5991$)，表示男生在「遊憩專門化」方面影響程度較女生顯著。

表 4.9 不同性別騎士之獨立樣本 t 檢定摘要表

	性別	個數	平均數	標準差	t	p
參與動機	男	289	4.2689	.49767	1.587	.113
	女	93	4.1708	.57829		
遊憩專門化	男	289	3.9273	.62682	4.322	.000***
	女	93	3.5991	.66799		
休閒效益	男	289	4.3239	.50898	.768	.444
	女	93	4.2753	.53768		

資料來源：本研究整理 (註：*： $p<.05$ **： $p<.01$ ***： $p<.001$)

2.不同年齡對騎士影響之差異分析

從表 4.10 發現不同年齡的騎士，在「參與動機」、「遊憩專門化」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值均未達顯著水準 ($p>.05$)，表示不同年齡對騎士的影響差異均不顯著。

表 4.10 不同年齡騎士之變異數分析(ANOVA)

		平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe 法
參與動機	組間	1.309	5	.262	.971	.436	
	組內	101.464	376	.270			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	2.786	5	.557	1.317	.256	
	組內	159.005	376	.423			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	2.882	5	.576	2.201	.054	
	組內	98.491	376	.262			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p<.05$ ** : $p<.01$ *** : $p<.001$)

3.不同婚姻狀態對騎士影響之差異分析

從表 4.11 發現不同婚姻狀態的騎士其「參與動機」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準 ($p>.05$)，表示不同婚姻狀態的騎士這兩方面的影響程度差異不顯著，而「遊憩專門化」量表之變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準 ($p<.05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，結果發現平均差異值未達顯著水準，顯示不同婚姻狀態對騎士「遊憩專門化」的影響差異亦不顯著。

表 4.11 不同婚姻狀態騎士之變異數分析(ANOVA)

		平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe法
參與動機	組間	.057	2	.028	.105	.900	
	組內	102.716	379	.271			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	3.058	2	1.529	3.651	.027*	p>.05
	組內	158.733	379	.419			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	.008	2	.004	.015	.985	
	組內	101.366	379	.267			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

4.不同教育程度對騎士影響之差異分析

從表 4.12 發現不同教育程度的的騎士，在「參與動機」、「遊憩專門化」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值均未達顯著水準($p > .05$)，表示不同教育程度對騎士的影響不顯著。

表 4.12 不同教育程度騎士之變異數分析(ANOVA)

		平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe法
參與動機	組間	.800	2	.400	1.487	.227	
	組內	101.973	379	.269			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	2.143	2	1.071	2.543	.080	
	組內	159.648	379	.421			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	1.365	2	.683	2.587	.077	
	組內	100.008	379	.264			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

5.不同職業類別對騎士影響之差異分析

從表 4.13 發現不同職業類別的受測者其「參與動機」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準($p>.05$)，表示不同職業類別的騎士這兩方面的影響程度差異不顯著，而「遊憩專門化」量表之變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p<.05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，結果發現平均差異值未達顯著水準，顯示不同的職業類別對騎士「遊憩專門化」的影響差異亦不顯著。

表 4.13 不同職業類別騎士之變異數分析(ANOVA)

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe法	
參與動機	組間	3.458	7	.494	1.860	.075	
	組內	99.315	374	.266			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	8.684	7	1.241	3.031	.004**	$p>.05$
	組內	153.106	374	.409			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	2.924	7	.418	1.587	.138	
	組內	180.101	374	.482			
	總和	189.374	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p<.05$ ** : $p<.01$ *** : $p<.001$)

6.不同月收入對騎士影響之差異分析

從表 4.14 發現不同月收入的騎士，在「參與動機」、「遊憩專門化」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值均未達顯著水準($p>.05$)，表示不同月收入對騎士的影響差異均不顯著。

表 4.14 不同月收入的騎士之變異數分析(ANOVA)

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe法
參與動機	組間	.786	5	.157	.579	.716
	組內	101.987	376	.271		
	總和	102.773	381			
遊憩專門化	組間	1.392	5	.278	.653	.660
	組內	160.398	376	.427		
	總和	161.790	381			
休閒效益	組間	1.400	5	.280	1.053	.386
	組內	99.973	376	.266		
	總和	101.373	381			

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

4.3.2 不同經驗背景對騎士影響之差異情形

1. 不同的自行車相關花費對騎士影響之差異分析

從表 4.15 發現在自行車上不同相關花費的騎士其「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準($p > .05$)，表示不同月收入對騎士的「休閒效益」影響差異不顯著；「參與動機」和「遊憩專門化」量表的變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p < .05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，在「參與動機」方面平均差異值未達顯著水準，顯示在自行車上不同相關花費對騎士「參與動機」的影響差異亦不顯著，而「遊憩專門化」方面在事後多重比較結果，花費在 9 元以上平均差異值大於花費在 1 萬元以下(平均差異值=.49657, $p = .001 < .05$)，花費在 5~6 萬元平均差異值大於花費在 1 萬元以下(平均差異值=.45194，

$p=.004<.05$)，顯示在自行車上較高花費的騎士其「遊憩專門化」程度較為顯著。

表 4.15 不同的自行車相關花費對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe法	
參與動機	組間	3.141	4	.785	2.972	.019*	p>.05
	組內	99.632	377	.264			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	10.834	4	2.709	6.765	.000***	9萬元以上、 5~6萬元>不到 1萬元
	組內	150.956	377	.400			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	1.468	4	.367	1.385	.239	
	組內	99.906	377	.265			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註：*： $p<.05$ **： $p<.01$ ***： $p<.001$)

2. 擁有的自行車數量對騎士影響之差異分析

從表 4.16 發現擁有不同的自行車數量的騎士其「參與動機」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準($p>.05$)，表示擁有不同自行車數量的騎士這兩方面的影響程度差異不顯著，而「遊憩專門化」量表之變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p<.05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，發現擁有 4 台以上者的平均差異值大於 0 台(平均差異值=.67109， $p=.046<.05$)，顯示擁有自行車數量 4 台以上者其遊憩專門化影響程度較 0 台者高。

表 4.16 擁有的自行車數量對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe	
參與動機	組間	.320	4	.080	.295	.881	
	組內	102.453	377	.272			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	6.532	4	1.633	3.965	.004**	4台以上>0台
	組內	155.259	377	.412			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	.206	4	.052	.192	.943	
	組內	101.167	377	.268			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

3. 最常騎的自行車種類對騎士影響之差異分析

從表 4.17 發現最常騎的自行車種類中騎士的「參與動機」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準($p > .05$)，表示最常騎的自行車種類的騎士這兩方面的影響程度差異不顯著，而「遊憩專門化」量表之變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p < .05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，發現常騎公路車者平均差異值大於常騎淑女車者(平均差異值=.60638， $p = .001 < .05$)，顯示常騎乘公路車的騎士其遊憩專門化影響程度比常騎淑女車者顯著。

表 4.17 最常騎的自行車種類對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

		平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe法
參與動機	組間	2.237	4	.559	2.098	.081	
	組內	100.536	377	.267			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	9.125	4	2.281	5.634	.000***	公路車>淑女車
	組內	152.665	377	.405			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	2.492	4	.623	2.375	.052	
	組內	98.882	377	.262			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

4. 加入車隊個數對騎士影響之差異分析

從表 4.18 發現騎士加入車隊個數的多寡，在「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值則未達顯著水準($p > .05$)，表示加入車隊個數在休閒效益方面對騎士的影響差異不顯著；而「參與動機」和「遊憩專門化」量表的變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p < .05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，在「參與動機」方面平均差異值未達顯著水準($p > .05$)，顯示加入車隊的個數對騎士「參與動機」的影響差異亦不顯著，在「遊憩專門化」方面，加入 3 個車隊者平均差異值大於 0 個車隊者(平均差異值=.60638， $p=.001 < .05$)，加入 2 個車隊者平均差異值大於 0 個車隊者(平均差異值=.60638， $p=.001 < .05$)，而加入 1 個車隊者平均差異值也大於 0 個車隊者(平均差異值=.60638， $p=.001 < .05$)，顯示有

加入 3 個、2 個、1 車隊者其遊憩專門化影響程度皆比未加入車隊的高。

表 4.18 加入車隊個數對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

		平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe
參與動機	組間	3.074	4	.768	2.906	.022*	p>.05
	組內	99.699	377	.264			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	20.798	4	5.199	13.903	.000***	3個、2個、1 個車隊 > 0個 車隊
	組內	140.993	377	.374			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	2.400	4	.600	2.285	.060	
	組內	98.974	377	.263			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

5. 從事騎乘自行車活動的車齡對騎士影響之差異分析

從表 4.19 發現騎士的車齡其「參與動機」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準($p > .05$)，表示騎士的車齡在這兩方面的影響程度差異不顯著，而「遊憩專門化」量表之變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p < .05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，發現發現騎自行車車齡在 3~4 年者平均差異值大於 1~2 年者(平均差異值=.25144， $p = .048 < .05$)和未滿 1 年者(平均差異值=.48768， $p = .000 < .05$)，顯示騎自行車車齡在 3~4 年者對遊憩專門化的影響程度比車齡較少者顯著。

表 4.19 從事騎乘自行車活動的車齡對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

		平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe
參與動機	組間	1.148	4	.287	1.065	.374	
	組內	101.625	377	.270			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	10.162	4	2.540	6.316	.000 ***	3~4年>1~2年 、未滿1年
	組內	151.629	377	.402			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	1.470	4	.367	1.387	.238	
	組內	99.904	377	.265			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

6. 每週騎乘自行車的次數對騎士影響之差異分析

從表 4.20 發現騎士每週騎乘自行車的頻率其「參與動機」和「休閒效益」量表的變異數分析整體考驗之 F 值未達顯著水準($p > .05$)，表示騎士每週騎乘自行車的次數在這兩方面的影響程度差異不顯著。而「遊憩專門化」量表之變異數分析整體考驗之 F 值達顯著水準($p < .05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，發現每週騎 4~5 次者平均差異值大於 0~1 次者(平均差異值=.39130， $p=.009 < .05$)，騎 2~3 次者平均差異值也大於 0~1 次者(平均差異值=.33700， $p=.000 < .05$)，顯示每週騎 4~5 次和 2~3 次者「遊憩專門化」的影響程度高於每週騎 0~1 次者。

表 4.20 每週騎乘自行車的平​​均次數對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe	
參與動機	組間	2.009	3	.670	2.513	.058	
	組內	100.764	378	.267			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	9.875	3	3.292	8.190	.000***	4~5 次、2~3 次>0~1 次
	組內	151.916	378	.402			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	1.509	3	.503	1.904	.128	
	組內	99.865	378	.264			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註: * : $p < .05$ ** : $p < .01$ *** : $p < .001$)

7. 每次騎乘自行車的平​​均時間對騎士影響之差異分析

從表 4.21 發現騎士每次的平均騎乘時間在「參與動機」、「遊憩專門化」和「休閒效益」三個量表的變異數分析整體考驗之 F 值均達顯著水準($p < .05$)，利用雪費法(Scheffe)的事後多重比較，發現在「參與動機」方面每次騎乘時間平均在 2~3 個小時者平均差異值大於不到 1 個小時者(平均差異值=.24866, $p=.038 < .05$)，顯示每次騎乘時間平均在 1~2 個小時者，其「參與動機」比不到 1 個小時者高；在「遊憩專門化」方面每次騎乘時間平均超過 4 小時者、3~4 小時和 1~2 小時的平均差異值皆大於不到 1 個小時者，顯示每次騎乘超過 1 小時者，其遊憩專門化影響程度較高；在「休閒效益」方面平均差異值則未達顯著水準($p > .05$)，顯示每次騎乘自行車的平​​均時間對騎士的「休閒效益」影響差異不顯著。

表 4.21 每次騎乘自行車的平時間對騎士影響之變異數分析(ANOVA)

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性	Scheffe	
參與動機	組間	2.343	3	.781	2.940	.033*	3~4個小時> 不到1個小時
	組內	100.430	378	.266			
	總和	102.773	381				
遊憩專門化	組間	13.398	3	4.466	11.376	.000***	超過4小時、 3~4個小時、 1~2個小時、 >不到1小時
	組內	148.392	378	.393			
	總和	161.790	381				
休閒效益	組間	2.099	3	.700	2.664	.048*	
	組內	99.275	378	.263			
	總和	101.373	381				

資料來源：本研究整理 (註：*：p<.05 **：p<.01 ***：p<.001)

4.4 騎士參與動機、遊憩專門化與休閒效益間之關係分析

4.4.1 參與動機對休閒效益之影響分析

本研究利用迴歸分析，檢定騎士參與動機對休閒效益之影響，參與動機做為自變數，休閒效益做為依變數，分析結果如表 4.22，F 值為 758.826， $P=0.000 < 0.05$ ，VIF 值為 $1.000 < 10$ ，決定係數 R^2 等於 .666，表示參與動機可以解釋休閒效益 66.6% 的變異量。從分析結果得知，騎士的參與動機對休閒效益呈現正向影響，表示當騎士的參與動機越高對休閒效益的感受程度越高。

表 4.22 參與動機對休閒效益之迴歸分析表

Anova							
模式	平方和	df	平均平方和	F	顯著性		
迴歸	67.547	1	67.547	758.826	.000		
殘差	33.826	380	.089				
總數	101.373	381					
係數							
模式	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
	B 之估計值	標準誤差	Beta 分配			允差	VIF
(常數)	.871	.126		6.917	.000		
參與動機	.811	.029	.816	27.547	.000	1.000	1.000
樣本數 382 顯著水準 $P = .000 < .05$ (已達顯著標準) F值=758.826 $R^2 = .666$ VIF=1.000 < 10 (無共線性問題)							

資料來源：本研究整理

4.4.2 參與動機對遊憩專門化之影響分析

本研究利用迴歸分析，檢定騎士參與動機對遊憩專門化之影響，參與動機做為自變數，遊憩專門化做為依變數，分析結果如表 4.23，F 值為 244.457， $P=0.000 < 0.05$ ，VIF 值為 $1.000 < 10$ ，決定係數 R^2 等於 .391，表示參與動機可以解釋遊憩專門化 39.1% 的變異量。從分析結果得知，騎士的參與動機對遊憩專門化呈現正向影響，表示當騎士的參與動機越高對休閒效益的感受程度越高。

表 4.23 參與動機對遊憩專門化之迴歸分析表

Anova							
模式	平方和	df	平均平方和	F	顯著性		
迴歸	63.336	1	63.336	244.457	.000		
殘差	98.454	380	.259				
總數	161.790	381					
係數							
模式	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
	B 之估計值	標準誤差	Beta 分配			允差	VIF
(常數)	.515	.215		2.398	.017		
參與動機	.785	.050	.626	15.635	.000	1.000	1.000
樣本數 382 顯著水準 $P = .000 < .05$ (已達顯著標準) F值=244.457							
$R^2 = .391$ VIF=1.000 < 10 (無共線性問題)							

資料來源：本研究整理

4.4.3 遊憩專門化做為參與動機與休閒效益之中介效果分析

中介效果是指自變數透過中介變數來影響依變數的效果，本研究自變數為參與動機，中介變數為遊憩專門化，依變數為休閒效益，分析結果如表 4.24，F 值為 410.096， $P=0.000 < 0.05$ ，VIF 值為 $1.643 < 10$ ，決定係數 R^2 等於 .684，表示參與動機透過遊憩專門化的中介可以解釋休閒效益 68.4% 的變異量。在遊憩專門化中介變數加入後，參與動機對休閒效益的係數從 .811 降低到 .705。經迴歸分析後三個變數均有影響，表示參

與動機會透過遊憩專門化的部份中介效果，對休閒效益呈現正向影響。

表 4.24 遊憩專門化作為參與動機與休閒效益之中介效果迴歸分析表

Anova							
模式	平方和	df	平均平方和	F	顯著性		
迴歸	69.335	2	34.667	410.096	.000		
殘差	32.039	379	.085				
總數	101.373	381					
係數							
模式	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
	B 之估計值	標準誤差	Beta 分配			允差	VIF
(常數)	.801	.124		6.483	.000		
參與動機	.705	.037	.710	19.174	.000	.609	1.643
遊憩專門化	.135	.029	.170	4.598	.000	.609	1.643
樣本數 382 顯著水準 $P = .000 < .05$ (已達顯著標準) F值=410.096							
$R^2 = .684$ VIF=1.643 < 10 (無共線性問題)							

資料來源：本研究整理

第五章結論

自行車騎乘兼具交通、環保、休閒與運動的功效，因此近年來自行車相關議題在國內外都受到極大的重視。而本研究藉由實際的調查來探討騎士的現況以及其參與動機、遊憩專門化與休閒效益之間的關連性與不同背景之差異性。依據資料分析結果，獲得有效的結論並提出相關建議。首先說明研究的發現並進行各項假設之驗證，最後則提出後續相關研究方向給予將來研究者或自行車活動辦理者之策略建議。

5.1 研究結論

本研究問卷採用便利抽樣法，調查美利達公司在2014年10月19日所舉辦的「美利達-瑪吉斯盃2014彰化經典百K」的活動參與者，以統計方法進行分析，並驗證研究假設。研究假設驗證結果如下表5.1 所示，且說明如下：

- 1.自行車騎乘屬於強度稍高的運動，需要體力與耐力，在人口背景上顯示參加活動者男性比例明顯高於女性，且年齡集中在青壯年；職業以工業者最多，可見勞動與運動不同，雖然勞累的工作後，很多人還是會樂於運動；在騎乘經驗上，公路車具有輕快的特性，所以大部分騎士偏向騎乘公路車；而加入車隊對騎士增加參加活動的影響；而騎士活動平均次數為2~3次，可見主要在週休假期騎乘，週休假期的休閒活動對國人的

影響實不可輕忽。

2. 根據 t 檢定與單因子變異數分析的結果，不同背景統計特性之騎士，

其參與動機、遊憩專門化與休閒效益的差異如下：

根據 t 檢定與單因子變異數分析的結果，不同背景之騎士，在「參與動機」和「休閒效益」方面的影響差異均不顯著；而對遊憩專門化的影響則較多，也就是說不同的背景並不會影響到騎士的參與動機和所得的休閒效益，可見人人都適合自行車這項活動。而本研究假設一：不同背景的騎士其參與動機、遊憩專門化與休閒效益有顯著差異，驗證結果為部份成立。

3. 研究結果顯示，當騎士參與動機越高時，休閒效益相對提高，參與動機對休閒效益是呈現顯著正向影響，當騎士對自行車活動的動機越強烈，越想參加相關活動，在活動的過程中，透過對活動的深入瞭解與投入的心血，使得需求獲得滿足，而從中獲得更多的休閒利益。根據本研究假設二：騎士參與動機與休閒效益有顯著正相關，研究結果假設二驗證成立。

4. 分析顯示，當騎士參與動機越高時，越常投入相關活動，最後因為參與的時間增加而趨向專門化；從一開始的初學者經過學習的過程變成專家，而且經由所擁有裝備、技巧經驗及環境偏好等來展現他們的專門化

程度，研究結果說明了參與動機對遊憩專門化有顯著的正向影響。根據本研究假設三：騎士參與動機與遊憩專門化有顯著正相關，假設三驗證結果成立。

5. 根據假設二的成立，雖然表示騎士可以不需經過遊憩專門化的過程，參與動機就會對休閒效益產生正向影響，但以遊憩專門化為中介變數後，騎士的參與動機越高，其遊憩專門化程度也會隨之變高，透過遊憩專門化的中介後，涉入的程度加深，對相關活動也相對感到興趣，而所得的休閒效益也會隨之越高，也就是遊憩專門化在參與動機對休閒效益的影響上有部份中介效果。根據本研究假設四：騎士遊憩專門化在參與動機對休閒效益的影響上有中介效果，因此假設四驗證結果為具部份中介效果。

表 5.1檢定驗證表

假 設	檢定結果	頁次
H1：不同背景的騎士其參與動機、遊憩專門化與休閒效益有顯著差異。	部份成立	P.63-74
H2：騎士之參與動機對休閒效益有顯著正相關。	成立	P.74
H3：騎士之參與動機對遊憩專門化有顯著正相關。	成立	P.75
H4：騎士之遊憩專門化在參與動機對休閒效益的影響上有中介效果。	具部分中介效果	P.76

資料來源：本研究整理

5.2 研究建議

參與活動有些人是希望身心更健康，有些則希望在團體中結識到志同道合的朋友，也有人純粹只是想從中獲得休閒或運動的樂趣。因此瞭解騎士之參與動機，可幫助活動持續進行，在經過遊憩專門化過程之後，動機能因更滿足而獲得休閒效益，對於活動延續之可能性也會提高，因此根據本研究結果提出以下建議：

- 1.根據本研究結果顯示，不同背景對騎士的休閒效益差異並不顯著，表示騎士所獲得的休閒效益並不會因為背景不同而有差別，所以自行車騎乘活動人人皆適合參與，且參與動機對休閒效益有顯著性的正相關，因此鼓勵大家以騎乘自行車當作主要的休閒活動，以獲得健康的身體、愉悅的心情，來充實人生，使生命更完美、更具意義，所以，自行車騎乘實是值得大家支持與推廣的休閒活動。
- 2.休閒活動參與是一種藉由目標指引，有選擇性的行為模式，依據個人需求之層次不同，選擇適合自己之時間、地點、方式從事休閒活動，最主要的目的是藉由參與的過程，尋求各種不同層次之滿足，因此本人認為欲推廣自行車活動，可以更深入探討自行車活動專門化結構，探究其專門化形成過程時所帶來的休閒效益，從中找到更多方法，期能對自行車騎乘活動提供更多助益。

參考文獻

一、 中文部分

1. 中華民國體育學會「教育部體適能網站」，擷取於 2014 年 10 月，網址：<http://www.fitness.org.tw/TW/index.html> 。
2. 朱慧珍、陳冠伶&鍾智偉(2010)，台灣自行車運動發展之探討，2010年國際體育運動與健康休閒發展趨勢研討會專刊，482-491 頁。
3. 余瑋舫(2009)，大臺北地區自行車參與者休閒態度與休閒效益之相關研究，國立臺灣師範大學體育學系碩士論文。
4. 李晶譯(2001)，Applications in recreation & Leisure : for today and the future，2nd ed/Kathleen A. Cordes & Hilmi M. Ibrahim 著，休閒遊憩事業概論，一版三刷，台北，桂魯有限公司。
5. 沈揚恩（2005）。體驗教育專業化程度對參與者健康的影響。亞洲大學休閒與遊憩學系碩士班碩士論文。
6. 吳祈達(2011)，臺北市天母古道登山健行者休閒涉入與休閒效益之研究，臺北市立教育大學體育學系體育教學碩士學位班碩士論文。
7. 吳明隆(2007)，SPSS 統計應用學習實務：問卷分析與應用統計，三版，台北：家樺國際。
8. 林惠忠（2003），台灣單車風情畫，台北：上旗文化。

9. 林宜蔓(2004)，游泳者持續參與在休閒效益與幸福感之研究，國立雲林科技大學休閒運動研究所碩士論文。
10. 林家楨 (2008)，中部地區自行車活動參與者之深度休閒、休閒體驗與休閒承諾、休閒體驗與休閒承諾的影響，國立雲林科技大學休閒運動研究所碩士論文。
11. 林忠濱(2007)，臺北市國小教師休閒運動參與動機及滿意度之研究，臺北市立教育大學體育教學碩士學位班碩士論文。
12. 林富真(2012)，大型重型機車騎乘者參與動機、休閒效益與生活型態之研究，大仁科技大學休閒事業管理研究所碩士學位論文。
13. 林欣怡(2009)，登山自行車道騎士專門化、環境屬性、流暢體驗與場所依戀之關係研究，國立雲林科技大學休閒運動研究所碩士論文。
14. 邱皓政 (2000)，社會與行為科學的量化研究與統計分析，初版一刷，台北：五南圖書。
15. 周紹忠、岑漢康(2000)，體育心理學，初版，台北：亞太圖書。
16. 美利達自行車 MERIDA (台灣)網站，擷取於 2014 年 11 月，網址：
http://www.merida.tw/bike_article.php?op=view&aid=129。
17. 侯錦雄(1990)，遊憩區遊憩動機與遊憩認知間關係之研究，國立台灣大學園藝所博士論文。

- 18.高俊雄(1996)，休閒概念面面觀，國立體育學院論叢，6(1)，69-78 頁。
- 19.高曉光、蔡蘇南 (2009)，探討自行車休閒運動之價值，休閒保健期刊，1，61-6。
- 20.許金聲(1987)，動機與人格，北京市：華夏出版社。
- 21.涂淑芳譯(1996)，Leisure and human behavior/Gene Bammel & Lei Burrus- Bammel 著，休閒與人類行為，初版，台北：桂冠圖書。
- 22.馬啟偉、張力為(1996)，體育運動心理學，台北：東華書局。
- 23.郭宜禎、楊峰州 (2009)，廢鐵道風華再現：以東豐綠廊為例，大專體育，100 期，75-81 頁。
- 24.黃景耀(2009)，東吳大學學生休閒活動參與動機與阻礙因素之研究，臺北市立教育大學體育碩士學位班在職進修在職專班碩士論文。
- 25.黃瓊瑤(2013)，澄清湖自行車道騎乘者運動承諾與休閒效益之研究，國立高雄師範大學體育學系體育碩士專班碩士論文。
- 26.陳中雲(2001)，國小教師休閒參與、休閒效益與工作滿意之相關研究~以台北縣公立國民小學教師為例，國立台灣師範大學運動與休閒研究所碩士論文。
- 27.陳心怡(2004)，騎士專業化程度與場所依戀關係之研究-以台中大度山區騎乘者為例，逢甲大學建築研究所碩士學位論文。

- 28.陳錫平(2008)，中部地區自行車活動參與者的休閒態度、深度休閒對休閒效益的影響，國立雲林科技大學休閒運動研究所碩士班論文。
- 29.陳梅君（2008），自行車參與者遊憩動機、深度休閒與遊憩專門化關係之研究，朝陽科技大學休閒事業管理系碩士論文。
- 30.彭怡憶(2010)，自行車騎士之專業化程度、參與動機與環島自行車道環境屬性重視度之研究，國立體育大學休閒產業經營學系碩士論文。
- 31.康文萍(2012)，大鵬灣環灣自行車道騎乘者之休閒動機、休閒阻礙與休閒促進關係之研究，亞洲大學休閒與遊憩管理學系碩士論文。
- 32.曾毓恩(2009)，騎乘自行車專業化程度與健康自評之關係，亞洲大學休閒與遊憩管理學系碩士論文。
- 33.曾冠宇(2008)，單車休閒者之人格特質、休閒涉入程度與休閒利益知覺關係之探討—以彰化地區為例，大葉大學休閒事業管理研究所碩士論文。
- 34.維基百科，自由的百科全書網站，網址：
<http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E8%87%AA%E8%A1%8C%E8%BB%8A>
- 35.張少熙(1994)，青少年自我概念與休閒活動傾向及其阻礙因素之研究，國立台灣師範大學體育研究所碩士論文。
- 36.張少熙(2000)，臺北市不同層級學生休閒運動之研究，台北：漢文書店。

- 37.張馨文(2005),自行車騎士遊憩環境偏好差異之研究-以北海岸國家風景區為例, 觀光研究學報, 11 卷第 3 期, 259-274 頁。
- 38.張美英(2011), 瑜珈運動參與者專業化程度與其參與動機、阻礙之關係, 亞洲大學休閒與遊憩管理學系碩士論文。
- 39.鄭育雄(2003), 遊憩專門化專門化衡量指標之研究-以自行車活動為例, 靜宜大學觀光事業研究所碩士論文。
- 40.蔡育志(2011),自行車阿信蕭美玉, 單車誌, 56 期, 205-207 頁。
- 41.簡文仁(2012),騎車保健康, 鐵馬拜客, 42 期, 108-109 頁。
- 42.羅文琪(2012), 臺北市慢壘運動者之持續涉入、休閒效益及幸福感之研究, 臺北市立教育大學體育學系體育教學碩士學位班碩士論文。

二、英文部分

1. Bryan, H. (1977). Leisure value systems and recreational specialization: The case of trout fishermen. Journal of Leisure Research, 9(3), 174-187.
2. Bryan, H. (2000). Recreation specialization revisited. Journal of Leisure Research, 32(1), 18-21.
3. Driver, B. (1997). The defining moment of benefits. Parks & Recreation, 32(12), 38-41.
4. Ditton, R. B., Loomis, D. K., & Choi, S. (1992). Recreation specialization: Re-conceptualization from a social worlds perspective. Journal of Leisure Research, 24(1), 33-51.
5. Iso-Ahola, S. E. (1989). Motivation for leisure. In E. L. Jackson & T. L. Burton (Eds.), Understanding leisure and recreation : Mapping the past, charting the future. State College, PA : Venture Publishing Inc.
6. Little, B. R. (1976). Specialization and the varieties of environmental experience : Empirical studies within the personality paradigm. In S. Wapner, S. Cohen, & B. Kaplan (Eds.). Experiencing the environment (pp. 81-116). New York : Plenum Press.
7. Mannell, R. C., & Styness, D. J. (1991). A retrospective : the benefits of leisure. In B. L. Driver, P. J. Brown & G. L. Peterson (Eds.), 461-473. Stage College, PA: Venture Publishing.
8. McIntyre, N. , & Pigram, J. J. (1992). Recreation specialization reexamined : The case of vehicle-based campers. Leisure Sciences, 14, 3-15.
9. Maslow, A. (1943). A theory oh human motivation. Psychological

Review, 50, 370-396.

10.Nunnally, J. C. , (1978), Psychometric Theory, New York: McGraw-Hill.

11.Peterson, G. L. (1998). The benefits of outdoor recreation. Journal of Outdoor Recreation Study, 11(1), 1-21.

12.Roberts, G. C. (Ed.)(1992). Motivation in sport and exercise.

Champaign : Human Kinetics.



附錄 研究問卷

親愛的愛好自行車活動朋友您好：

感謝您在百忙之中撥冗接受訪問，本問卷是以自行車騎乘者為研究對象所進行「參與動機、遊憩專門化與休閒效益相關研究」的問卷調查。您所填寫的問卷採不具名方式，問卷結果僅供學術研究之用，內容絕不對外公開，請放心填答。謹此感謝您惠予寶貴的時間與意見，謝謝！

敬祝

身心健康 萬事如意

南華大學旅遊管理學系休閒環境管理碩士班

指導教授：于 健 博士

研究生：陳懷駿 敬上

【第一部分 基本資料】請勾選您認為最適當的選項(單選)

1. 性別： 男 女
2. 年齡： 20歲以下 21~30歲 31~40歲
 41~50歲 51~60歲 61歲以上
3. 婚姻狀態： 未婚 已婚無小孩 已婚有小孩
4. 教育程度： 國中以下 高中職 大學(專科)以上
5. 職業： 學生 軍警公教 農林漁牧業 商業
 自由業 工業 退休人員 其他_____
6. 月收入：(新台幣:元)
 無 1~2萬 3~4萬 5~6萬 7~8萬 9萬以上
7. 您在自行車上的相關花費約：(新台幣:元)
 不到1萬 1~2萬 3~4萬 5~6萬 7萬以上
8. 您擁有的自行車數量：
 0台 1台 2台 3台 4台以上
9. 您最常騎的自行車種類：
 淑女車 登山車 公路車 折疊車 其他_____
10. 您加入車隊個數：
 0隊 1隊 2隊 3隊 4隊以上
11. 您個人從事騎乘自行車活動的時間有多久？
 未滿1年 1~2年 3~4年 5~9年 10年以上
12. 您每週騎乘自行車的平均次數？
 0~1次 2~3次 4~5次 幾乎天天騎
13. 您每次騎乘自行車的均時間？
 不到1個小時 1~2個小時 3~4個小時 超過4個小時

【第二部分 參與動機】

<p>此部分問題主要是想瞭解您騎乘自行車的動機，請您仔細閱讀下列所敘述的各種狀況，勾選您認為最適當的答案。</p>	<p>非常 不 同 意</p> <p>不 同 意</p> <p>無 意 見</p> <p>同 意</p> <p>非 常 同 意</p>
---	---

1. 您從事自行車活動是為了身體健康-----
2. 您從事自行車活動是為了想增強體能-----
3. 您從事自行車活動是為了想培養終身運動的習慣---
4. 您從事自行車活動是為了想控制體重-----
5. 您從事自行車活動是為了能紓解壓力-----
6. 您從事自行車活動是為了能心情愉快-----
7. 您從事自行車活動是因為想接觸大自然-----
8. 您從事自行車活動是因為想發展人際關係-----
9. 從事自行車活動因為能讓自己有歸屬感-----
10. 您從事自行車活動是因為受到他人影響而參加-----
11. 您從事自行車活動是因為想結交志同道合的朋友---
12. 您從事自行車活動是為想學到更多相關知識-----
13. 您從事自行車活動是因為想學到更多的運動技能---
14. 您從事自行車活動是因為想經歷到不同的體驗-----

15. 您從事自行車活動是因為想探索更多新的事物-----

16. 您從事自行車活動是因為能滿足自我挑戰-----

17. 您從事自行車活動是因為能感到有成就感-----

18. 您從事自行車活動是為了獲得進步的感覺-----

【第三部分 遊憩專門化】

此部分問題主要是想瞭解您對於自行車專門化的程度，請您仔細閱讀下列所敘述的各問題，依照實際的情況與感受，勾選您認為最適當的答案。

非常
不
同
意

不
同
意

無
意
見

非
常
同
意

非
常
同
意

1. 我認為自己在騎乘自行車的技巧已純熟-----

2. 我對自行車的基本構造相當了解-----

3. 我能做到簡易的自行車修理保養-----

4. 我的裝備要達到基本的水準才會上路-----

5. 我願意花錢訂閱或購買有關自行車相關書籍-----

6. 我經常閱覽跟自行車相關的網頁與平面資訊-----

7. 我願意投資經費在購買自行車相關設備上-----

8. 我參加過許多自行車騎乘的活動-----

9. 我經常選擇自行車作為運動的工具-----

10. 我在生活中做任何事都常會想到自行車-----

11. 只要有自行車騎乘活動我都會盡量參加-----
12. 我喜歡和朋友討論有關自行車的事-----
13. 我發覺我的休閒生活圍繞在騎乘自行車活動上-----
14. 當被問題困擾時，我會想騎乘自行車來讓我放鬆-----

【第四部分 休閒效益】

<p>此部分問題主要是想瞭解您參與自行車活動後的感受與看法，請您仔細閱讀下列所敘述的各種狀況，勾選您認為最適當的答案。</p>	<p>非常 不 同 意</p> <p>不 同 意</p> <p>無 意 見</p> <p>同 意</p> <p>非 常 同 意</p>
---	---

1. 從事自行車活動可以使我身體健康減少疾病-----
2. 從事自行車活動可以使我控制體重-----
3. 從事自行車活動可以讓我培養終身運動習慣 -----
4. 從事自行車活動可以讓我感到活力充沛-----
5. 從事自行車活動可以讓我達到運動效果-----
6. 從事自行車活動可以獲得成就感並肯定自己-----
7. 從事自行車活動可以讓我抒解壓力、舒暢身心-----
8. 從事自行車活動可以接觸大自然豐富生活體驗-----
9. 我可以靈活運用所學的技巧，並從中得到樂趣-----
10. 當所學技巧無法征服挑戰時，會想做更多的練習-----

11. 從事自行車活動可以拓展社交圈、結交新朋友-----
12. 從事自行車活動可以促進朋友間的感情-----
13. 從事自行車活動可以增加與他人間互動機會-----
14. 從事自行車活動可以結交到志同道合的朋友-----
15. 從事自行車活動可以讓自己有歸屬某一團體的感覺--

~~~問卷到此結束，感謝您的填答，敬祝健康、順心!~~~

