

國立臺灣體育大學（臺中）
National Taiwan Sport University
體育研究所碩士學位論文

大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗與
休閒效益之研究

A STUDY ON THE RELATIONSHIP BETWEEN
FLOW EXPERIENCE AND LEISURE BENEFITS WITH
LARGE MOTORBIKE RIDERS



研究生：謝政毓 撰

指導教授：謝振榮 教授

中華民國 98年6月

論文名稱：大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗與休閒效益之研究
總頁數 124 頁

院校所組別：國立臺灣體育大學（臺中）體育研究所

畢業及提要別：97學年度第2學期碩士學位論文提要

研究生：謝政毓

指導教授：謝振榮教授

中文摘要

本研究旨在瞭解大型重型機車休閒活動愛好者之參與現況，並探討不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗與休閒效益之差異，以及流暢體驗與休閒效益之相關情形。以立意隨機抽樣方法，對444位參加2009年3月28日全國大型重型機車嘉年華會的大型重型機車休閒活動愛好者進行問卷調查。以描述性統計，獨立樣本t檢定，單因子變異數分析與典型相關，對所得資料進行統計分析。所得結果如下：（一）大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗與休閒效益的感受上皆屬於偏高的情形。（二）不同月收入，婚姻狀況，騎乘資歷，出遊同伴，騎乘時間，與是否加入車隊的大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗感受有顯著差異。（三）不同月收入，婚姻狀況，出遊同伴，投入經費，與是否加入車隊的大型重型機車休閒活動愛好者在休閒效益有顯著差異。（四）大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗與休閒效益之間具有典型相關。本研究除根據所得結果提出解釋外，並針對推廣發展與後續研究提出建議。

關鍵詞：大型重型機車，流暢體驗，休閒效益

Hsieh, Chen Yuh(2009). A Study on the Relationship between Flow Experience and Leisure Benefits with Large Motorbike Riders. Unpublished master thesis, National Taiwan Sport University, Taichung.

Abstract

The purpose of this study is to comprehensively understand the participating status of large motorbike riders with an emphasis on exploring the difference between flow experience and leisure benefits in different demographic variables of large motorbike riders. In this study a purposive random sampling method was used to investigate 444 large motorbike riders. The researcher used descriptive statistics, independent-sample t-test, One-way ANOVA, and canonical correlation to analyse the data by SPSS 12.0. The results of the study are as follows: 1) Both flow experience and leisure benefits of large motorbike riders are high; 2) there are significant distinctions in flow experience and leisure benefits between the riders and; 3) there exists a canonical correlation between flow experience and leisure benefits. The results of this study are helpful to researchers who are interested in understanding the character of large motorbike riders and could be used as references for further studies.

Keyword: large motorbike riders, flow experience, leisure benefits

謝誌

說是百感交集也未免太矯情，說是心如止水又難言盡其意，一言以蔽之，我解脫了！

入學前，每每知曉有人利用假日進修，內心總會肅然起敬。利用休假期間，修補調養上班期間慘遭折磨的身心，是我規律作息的一部份，利用休假進修，想都沒想過！但是，我竟然成為自己佩服的對象，還拿到了自從當學生後，就不覺得有這個可能的碩士學位，我真有那麼厲害嗎！？沒有貴人們的相助，這一切都不可能成真。

指導教授謝振榮教授，不論是在論文寫作上殷切的指導，或是投稿文章上的建議與協助，讓我深深感受找對好的指導教授對學生的重要性。口試委員蔡俊傑教授爽朗談諧的指導，讓我對統計的意義與使用有更進一步的了解。洪贊凱教授親切的口吻，點出研究上疏忽的細節，使得此研究得以更加完整。

體育研究所所長許光庶教授以及所內教授們，對於這群重拾書本的老學生傾囊相授，也是讓我有機會在此致謝的功臣。也感謝所辦的柏慧小姐以及眾工讀生們的熱心幫忙。

同窗共硯2年的96年體碩B班的同學，感謝大家的照顧與幫忙，讓枯燥的學習時間充滿樂趣，讓我的學習之路精采有趣。

回首來時路，不覺淒風慘雨，連帶老婆與2位小公主得過著顛沛流離的生活；為了遷就我假日班的課業，週五晚上就得班師到彰化市娘家過夜，以便我隔天一早上學。在此要深深的對老婆大人雅雯致謝，謝謝妳的幫忙與支持鼓勵。乖巧伶俐的予絮和予榕也有點小貢獻。母親大人壽美女士，岳父

母泰元先生、麗珠女士與小姨子雅慧，讓你們忙了2年的假日，謝謝你們。

螺青國小張樹閔主任、江嘉杰主任以及同學兼同事鄭惠觀老師及其夫婿傅瑞彬教授，在我準備研究所入學考試時，資料的提供與指導，論文寫作時的經驗分享與鼓勵，以及曾經包容體諒過我的同事，都是讓我學業與工作得以兼顧的貴人。

還有陪我四處發放問卷，比我還執著的車友劉錦明先生，畢業後有更多時間可以一起跑跑了。

感謝各位對我的厚愛，沒有你們的幫忙，我不可能成功。

謝政毓

2009年6月

目 錄

中文摘要	I
英文摘要	II
謝 誌	III
目 錄	V
表目錄	IX
圖目錄	XII
第一章 緒論	1
第一節 研究背景與動機	1
第二節 研究目的	4
第三節 研究問題	5
第四節 名詞解釋	5
一 大型重型機車休閒活動愛好者	5
二 流暢體驗	5
三 休閒效益	6
第二章 文獻探討	7
第一節 臺灣大型重型機車發展概況	7
一 臺灣大型重型機車發展現況	7
二 大型重型機車休閒活動發展所面對的阻礙	9
第二節 流暢體驗相關理論探討	12
一 流暢體驗的定義	12
二 流暢體驗的理論模式	14
三 流暢體驗的特徵	17

(一) 挑戰與技能之間的平衡	18
(二) 動作和知覺合一	18
(三) 清晰的目標	18
(四) 清楚的回饋	18
(五) 專注於手上的工作	18
(六) 操縱感	19
(七) 自我意識的喪失	19
(八) 失去時間感	19
(九) 自成性的經驗	19
四 流暢體驗相關研究	20
第三節 休閒效益相關理論探討	23
一 休閒的定義	23
二 休閒效益的定義	25
三 休閒效益的研究面向	27
第三章 研究方法	34
第一節 研究流程	34
第二節 研究架構與假設	36
第三節 研究對象	39
第四節 研究工具	39
一 流暢體驗量表	40
二 休閒效益量表	48
三 個人基本資料	52
第五節 統計方法	52
一 項目分析	52
二 因素分析	52

三	信度分析	52
四	描述性統計分析	53
五	差異性分析	53
六	典型相關分析	53
第四章	結果與討論	54
第一節	有效樣本人口統計變項分析	54
第二節	不同背景變項的大型重型機車愛好者對流暢 體驗感受的差異分析	62
一	實驗參與者在流暢體驗量表各分量表反應情形	62
二	流暢體驗差異分析	63
三	綜合討論	78
第三節	不同背景變項的大型重型機車愛好者對休閒 效益感受的差異分析	82
一	實驗參與者在休閒效益量表各分量表反應情形	82
二	休閒效益差異分析	83
三	綜合討論	92
第四節	流暢體驗與休閒效益之典型相關分析	96
第五章	結論與建議	100
第一節	結論	100
一	大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗，休閒效 益與參與現況	100
二	不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者在 流暢體驗感受有差異	100
三	不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者在 休閒效益感受有差異	102

四 流暢體驗與休閒效益之間呈現正相關	103
第二節 建議	104
一 推廣發展的建議	104
二 後續研究的建議	105
參考文獻	106
附錄一：	115
附錄二：	120

表目錄

表 2-1 機車排氣量區分	9
表 2-2 牌照稅法修正時程	11
表 3-1 流暢體驗項目分析摘要表	41
表 3-1 流暢體驗項目分析摘要表 (續)	42
表 3-2 流暢體驗因素分析摘要表 (初次)	44
表 3-2 流暢體驗因素分析摘要表 (初次)(續)	45
表 3-3 流暢體驗因素分析摘要表 (最終)	46
表 3-3 流暢體驗因素分析摘要表 (最終)(續)	47
表 3-4 流暢體驗量表各分量表與總量表之信度	48
表 3-5 休閒效益項目分析摘要表	49
表 3-6 休閒效益因素分析摘要表	51
表 4-1 性別統計表	55
表 4-2 年齡統計表	55
表 4-3 月收入統計表	56
表 4-4 教育程度統計表	56
表 4-5 職業統計表	57
表 4-6 婚姻狀況統計表	58
表 4-7 騎乘資歷統計表	58
表 4-8 出遊對象統計表	59
表 4-9 改裝保養費用統計表	59
表 4-10 騎乘時間統計表	60
表 4-11 是否擁有大型重型機車統計表	60
表 4-12 是否參加車隊統計表	61
表 4-13 大型重型機車騎士流暢體驗感受分量表分析摘要表	63
表 4-14 不同性別在流暢體驗的 T 檢定分析表	63

表 4-15 不同年齡在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表 ...	65
表 4-16 不同月收入在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表	66
表 4-17 不同教育程度在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表	67
表 4-18 不同職業在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表 ...	68
表 4-19 不同婚姻狀況在流暢體驗的 T 檢定分析表	69
表 4-20 不同騎乘資歷在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表	71
表 4-21 不同騎乘同伴在流暢體驗單因子變異數分析摘要表	72
表 4-22 不同投入費用在流暢體驗單因子變異數分析摘要表	74
表 4-23 不同騎乘時間在流暢體驗單因子變異數分析摘要表	75
表 4-24 是否擁有重車在流暢體驗單因子變異數分析摘要表	76
表 4-25 是否加入車隊在流暢體驗單因子變異數分析摘要表 ...	77
表 4-26 大型重型機車騎士休閒效益分析摘要表	82
表 4-27 不同性別在休閒效益的 T 檢定分析摘要表	83
表 4-28 不同年齡在休閒效益單因子變異數分析摘要表	84
表 4-29 不同月收入在休閒效益單因子變異數分析摘要表	85
表 4-30 不同教育程度在休閒效益單因子變異數分析摘要表	86
表 4-31 不同職業在休閒效益單因子變異數分析摘要表	86
表 4-32 不同婚姻狀況在休閒效益 T 檢定分析摘要表	87
表 4-33 不同騎乘資歷在休閒效益單因子變異數分析摘要表	88
表 4-34 不同騎乘同伴在休閒效益單因子變異數分析摘要表	88
表 4-35 不同投入費用在休閒效益單因子變異數分析摘要表	89
表 4-36 不同騎乘時間在休閒效益單因子變異數分析摘要表	90
表 4-37 是否擁有重車在休閒效益單因子變異數分析摘要表	91
表 4-38 是否參加車隊在休閒效益 T 檢定分析摘要表	91

表 4-39 流暢體驗與休閒效益典型相關分析摘要表 96

圖目錄

圖 2-1 大型重型機車與汽車牌照稅比較圖	10
圖 2-2 流暢體驗原始理論模式	15
圖 2-3 四向度流暢體驗理論模式	16
圖 2-4 八向度流暢體驗理論模式	17
圖 2-5 休閒效益模式	28
圖 2-6 休閒利益三因素模式	30
圖 3-1 研究流程圖	35
圖 3-2 研究架構圖	36
圖 4-1 典型相關分析徑路圖	99

第一章 緒論

本研究目的在探討大型重型機車休閒活動愛好者之流暢體驗，休閒效益及其相關情形。冀望研究結果能增進相關人士或單位對此休閒活動與流暢體驗及休閒效益之了解。本章分為四小節。第一節研究背景與動機，第二節研究目的，第三節研究問題，第四節名詞解釋。

第一節 研究背景與動機

1979年兩伊戰爭爆發，引發世界能源危機。臺灣政府以節約能源為由，禁止150cc以上大型重型機車進口。直到2002年臺灣為求獲准加入世界貿易組織（World Trade Organization, WTO），放寬多項貿易政策，大型重型機車方才又在臺灣重現。

大型重型機車引擎排氣量以近乎汽車水準的設計與製造，其大馬力與高扭力所帶來的駕駛體驗不同於一般交通工具。從2002年7月1日開放進口迄2008年11月為止，已經有超過2萬1千輛掛牌上路，超過7萬3千人通過大型重型機車駕駛訓練與測驗，取得駕照。

大型重型機車特殊的性能屬性，無疑是讓休閒玩家為之著迷的主因。臺灣秀麗俊美的風景，複雜多變的地理環境，最適合機車旅行探索。重型機車迷人之處包括視野開闊，能直接體驗速度感，騎乘技術富挑戰性及樂趣，猛暴的加速感、低沉渾厚排氣聲浪，重車造形體積，成為重型機車族體型魅力的表徵（江澤群，2007）。一切都迥異於其他交通工具的駕駛體驗，無怪乎不分男女老少，投入大型重型機車休閒活動人數有增無減。

在地狹人稠的臺灣，機車是最便利的往來通勤交通工具，截至2008年8月底止，全臺灣250cc以下機車數共計14,168,254輛，平均每1.6人擁有一輛機車(公路總局，2008)。機車缺乏安全防護的設計，致使一旦發生交通事故，常造成高傷亡率。據統計2007年全臺機車肇事死亡事故共計1019件(內政部警政署，2008)，2008年3月份全臺機車肇事死亡率為每一萬輛6%(公路總局，2008)。根據上述統計數字來看，從事大型重型機車休閒活動，風險似乎高於一般休閒活動，但是為什麼從2002年迄2008年11月，仍有超過7萬人為了擁有騎乘大型重型機車駕駛資格，願意花費數仟元接受為期7天的駕駛訓練，通過監理考照測驗後，取得駕駛執照。從事大型重型機車休閒活動是不是有不為局外人所知悉之樂趣或體驗隱含其中，值得分析探討。

Straub (1982) 曾針對冒險活動中的滑翔翼、賽車運動與一般活動中的保齡球，比較參與者在刺激尋求上的差異。結果發現滑翔翼和賽車參與者的刺激尋求傾向高於保齡球參與者。所謂刺激尋求是指個體去尋求變化的、新奇的和複雜的強烈刺激與經驗，而願意去冒身體上、社會上、法律上或財務上的風險的一種人格特質(洪翊芳，2005)。駕馭動力輸出迥異於一般交通工具的大型重型機車，在身心負荷上是一種壓力，也是一種快感，是恐懼，也是樂趣的所在。在活動進行中，興奮與害怕同時出現，既期待又怕受傷害的正負向覺醒或情緒反應，這樣的感覺稱為「雙重經驗」(duality of experience)，是其他非冒險活動比較少見的(Robinson, 1992)。洪翊芳(2005)在對冒險性休閒參與者的研究中即根據Celsi等人(1993)的說法，認為冒險活動參與者最初參

與冒險活動的主因是為了追求活動中興奮、刺激的感覺。但是隨著參與次數增加，興奮與刺激體驗也隨之增加，參與者適應後會將恐懼常模化，因而使恐懼感降低，此時負面情緒也會隨之逐漸遞減。在適應後，技巧愈來愈精熟，使參與者能下意識做出完美的反應動作，進入流暢（flow）狀態。

根據Csikszentmihalyi（1988）的研究，挑戰高於個體自身能力表現時，會使人出現焦慮感，若是活動的挑戰性低於個體自身能力表現時，就會產生生乏味、無趣感。當個體知覺到的挑戰與能力表現都相當高時，個體經驗到的感覺就是流暢體驗（flow experience）。流暢體驗的發生會激發內在動機，進而增強活動的參與意願。一個人是否會投入休閒活動，除其本身之參與動機、興趣之外，端視其個人對於活動的勝任感與掌控感（Iso-Ahola, 1980）。未來是否會再繼續參與，則與流暢（flow）體驗有關（Csikszentmihalyi, 1975；Mannel & Kleiber, 1997）。Csikszentmihalyi針對一般人日常活動的經驗感受所做的調查研究發現，屬於維持類活動的開車經驗中，因為必須用到技巧與專注力，獲得流暢體驗的機率僅次於主動式休閒活動（陳秀娟，1998）。初次體驗大型重型機車駕駛的騎士們一定會被異於平常認知的動力輸出所震懾，經驗過後往往難以忘懷，引發持續參與的動機。為了享受駕駛樂趣，大型重型機車騎士會以提升技術為努力課題，並將之視為樂趣來源。大型重型機車騎士在從事休閒活動騎乘過程中是否能經驗到流暢體驗，是本研究動機之一。

隨著後工業化社會的成型，服務業逐漸取代之工業成為社會經濟發展不可忽略的力量，而服務業中的要角正是休閒產業，這正宣告著21世紀是大眾休閒的時代。位居亞洲經濟四

小龍的臺灣當然不可能無視世界潮流趨向，在1998年實施隔週休二日後，1999年正式與世界脈動同步，推行週休二日制，休閒觀念與風潮於焉展開。林清山（1985）認為休閒對社會具有下列7項功能：1.促進家庭和諧。2.補充學校教育不足。3.預防青少年犯罪。4.增進團隊工作效率。5.增進老年人福利。6.休閒治療。7.增進藝術文化交流。無怪乎不論公部門或是民間，休閒活動受重視的程度與日俱增。

休閒活動參與者在活動參與的過程中，受到環境、活動本身、時間、心境等內外因素的刺激，進而產生生理上、經濟上、環境上、社會上，以及心理上的影響，這些影響經過個體自我評價的過程所產生的結果稱為休閒效益（Mannell & Stynes, 1991）。Ajzen（1991）指出，休閒效益即目標之達成，包括參與休閒能達成的目標，以及參與者相信休閒能幫助他們達成的目標。國內對於休閒效益的相關研究頗多，動態性與靜態性休閒活動皆有蒐羅，但是對於大型重型機車休閒活動究竟能否為參與者帶來流暢體驗與休閒效益，以及流暢體驗與休閒效益感受相關情形的研究付之闕如，是故值得做深入研究探討，此為研究動機之二。

第二節 研究目的

大型重型機車休閒活動在國內屬新興休閒活動，有關其參與者的流暢體驗與休閒效益方面的研究尚未出現。本研究主要在探討大型重型機車休閒活動愛好者之流暢體驗與休閒效益，研究目的敘述如下：

一、不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗感受的差異情形。

二、不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益感受的差異情形。

三、大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗與休閒效益感受的相關情形。

第三節 研究問題

根據研究目的，本研究擬探討下列問題：

一、不同背景變項的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受是否有差異？

二、不同背景變項的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受是否有差異？

三、大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受與休閒效益感受是否有相關性？

第四節 名詞解釋

一、大型重型機車休閒活動愛好者

本研究所稱之大型重型機車休閒活動愛好者係指通過中華民國交通部公路局監理單位考驗，擁有大型重型機車駕照，並有大型重型機車實際道路駕駛經驗。所謂大型重型機車係指引擎排氣量超過251cc以上，馬力輸出超過40匹以上之二輪機車。

二、流暢體驗 (flow experience)

流暢體驗是指個體在活動進行中，因為技術和挑戰達到平衡而產生一種最理想心理狀態的經驗。在這種經驗中，個體可以同時感受到流暢體驗的特徵，包括技巧和挑戰的平衡、動作和知覺合一、清晰的目標、清楚的回饋、專注於手

上的工作、隨心所欲的操控感、時間感的改變、自我意識的消失，以及自成性的經驗等。本研究參照郭肇元（2003）修定編製的休閒心流經驗量表，修編後作為測量流暢體驗的依據，實驗參與者在量表中所獲得總分愈高，表示有愈高的流暢體驗，反之，表示流暢體驗愈低。

三、休閒效益（benefit of leisure）

休閒效益係指在休閒活動參與過程中，參與者在活動參與中以及參與後，個人主觀評斷可以幫助改善身心狀況或滿足需求的感受。本研究參考並修編林宜蔓（2004）編製的休閒效益量表來測量休閒效益。該量表將休閒效益分為生理效益、心理效益與社交效益等三種類型。實驗參與者在量表中所獲得的分數愈高，表示對休閒效益滿意度愈大，分數愈低，表示對休閒效益的滿意度愈低。

第二章 文獻探討

本章共分為三小節。第一節說明臺灣大型重型機車發展概況，第二節為流暢體驗相關理論探討，第三節為休閒效益相關理論探討。

第一節 臺灣大型重型機車發展概況

一、臺灣大型重型機車發展現況

在擁擠的臺灣，機車已經成為市井小民便利的代步工具。截至2008年8月底止，全臺灣250cc以下機車數共計14,168,254輛，平均每1.6人擁有一輛機車(公路總局，2008)。道路設計不良，養護不佳以及以汽車為重的道路路權規範，一再壓縮機車路權空間，使得民眾觀念中早已將機車與危險畫上等號。比汽車便宜的機車售價，簡單的考照制度，縱使技術不良或駕駛道德不佳的人也可以合法上路，衍生眾多交通問題，更加深社會大眾負面印象。陳一昌、葉祖宏與洪憲忠(2005)指出，相較於國際間以駕駛人經驗、技術純熟度與駕駛行為紀錄為對機車駕照考核要件的嚴謹管理制度，臺灣在機車分級管理上定位不夠明確，以及缺乏妥適駕駛教育訓練，都是導致駕駛人缺乏正確行車觀念的原因。在2002年引進大型重型機車後，大型重型機車騎士即背負一般民眾對機車錯誤認知的原罪，將他們與一般所謂「飆車族」畫上等號(陳伊君、陳妍伶、陳盈瑾、陳秀蘭、劉于菁，2003)，忽略大型重型機車性能設計上、功能取向上以及騎士素養與一般機車騎士有明顯的不同。林豐福、王穆衡、葉祖宏與田養民(1998)針對一般社會大眾以及特定學生族群所做的問卷調查結果顯示，購買大型重型機車主要目的皆打算做為休閒

活動所用。陳伊君等針對大型重型機車騎士問卷研究顯示，休閒娛樂是吸引騎士購買大型重型機車最顯著的因素。廖俊雄、李曉娟、葉羿稚（2005）認為大型重型機車的定位為休閒代步工具。潘振豪與張孝銘（2008）也指出，大型重型機車騎士具有深度休閒特質並會影響專業化，而運動觀光參與行為本就是大型重型機車參與者的主軸。大型重型機車設計取向為兼顧舒適與安全，在引擎設計上幾乎與汽車無異，其著眼於休閒旅遊的設計，更是與目前臺灣以機車為通勤代步工具的使用習慣大相逕庭。

2002年1月1日臺灣加入WTO成為第144個會員國，依據WTO規定，一旦成為會員國，臺灣需要解除進口貿易設限，其中就包含開放150cc以上機車進口，因此，從1979年能源危機而管制進口達23年的大型重型機車市場又有了復甦的契機。

在開放重型機車進口後，無論是車重、馬力、扭力或是操控，皆非臺灣市場現有之普通機車所能比擬，舊有機車分級與考照制度因此需要重新劃分。依照2007年12月17日修正之道路交通安全規則第3條，台灣現有機車區分如表2-1。

表 2-1 機車排氣量區分

排氣量	馬力輸出 (HP)	機車分類 別	牌照形式	行駛路權
50cc以上	5HP以下	輕型	綠底白字	機慢車道
51-250cc	5-40HP	普通重型	白底黑字	機慢車道
251-549cc	41HP以上	大型重型	黃底黑字	機慢車道
550cc以上	41HP以上	大型重型	紅底白字	除禁行高速公路 及八卦山隧道 外，其餘路權比 照自小客車

資料來源：交通部公路總局

二、大型重型機車休閒活動發展所面對的阻礙

Jackson(1988)將阻礙明確的界定在：凡偏好一項活動，但受到干擾以致無法參與此項活動的任何因子，皆視為阻礙。陳秀卿(2008)認為「休閒阻礙」為個體知覺，因任何內在或外在原因，而干擾或抑制個體參與休閒活動機會；或個體於活動期間無法獲得滿足感之所有阻礙因子稱之為休閒阻礙。一般而言，阻礙可分為內在阻礙，人際阻礙與結構性阻礙。大型重型機車休閒活動的阻礙可歸類於結構性阻礙，肇因於政府政策失衡，以汽車主義觀點來看待大型重型機車，造成有興趣從事此一休閒活動者裹足不前。

重型機車開放進口後，政府採用以價制量的觀念課徵牌

照稅，依排氣量不同，分為3個徵收標準。251cc到500cc機車課徵5400元，501cc到600cc機車課徵10080元，601cc以上機車一律課徵23040元（圖2-1）。

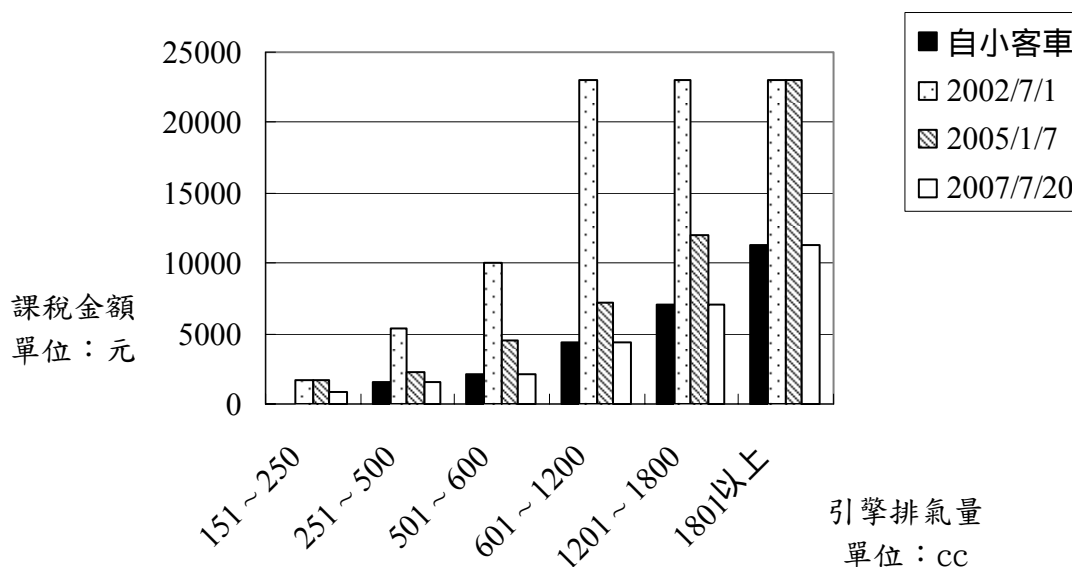


圖 2-1 大型重型機車與汽車牌照稅比較圖

註：自小客車在1801cc以上級距中代表1801cc-2400cc

資料來源：研究者整理

在開放之初，政府對於601cc以上大型重型機車一率課以單一稅率23040元，對照601cc以上，1200cc以下汽車則僅需繳納4320元，兩者之間稅金相差接近6倍。加上未將大型重型機車行駛路權重新定義規範，使得重車騎士繳納6倍於自用小客車等級的稅金，卻只能和一般機車在慢車道上並行，無快車道使用路權，明顯不公，政府消極漠視的作為極其明顯。為喚起政府重視，重車騎士數度走上街頭，以「還我路權，降我牌稅」為活動口號，向政府提出稅金過高，要求降稅，開放路權的訴求。為順應民意，合乎公平原則，政府2次修正

牌照稅金課稅法案（表 2-2）。在大型重型機車休閒活動愛好者引頸期盼下，現行大型重型機車稅率已比照相同引擎排氣量汽車標準徵收，合乎公平原則。

表 2-2 牌照稅法修正時程

修正時間	修正後內容	結果
2005.1.7	將 600cc 以上重型機車，改分為 601cc 到 1200cc，1201cc 到 1800cc 以及 1801cc 以上，等三個層級課稅。	稅金高於汽車，路權比照一般機車。
2007.7.20	同排氣量大型重型機車與小客車，課徵相同金額牌照稅。	課稅標準比照汽車，路權除高速公路外，其餘路權原則開放

資料來源：本研究整理

然而，妾身不明的定位是現今大型重型機車騎士最感無助的問題。在定位上比照汽車的角色看待，開放快車道與快速道路的同時，卻禁止行駛高速公路，也禁止大型重型機車行駛機車道，並要求大型重型機車需停放在汽車停車格，機車靈活的運動性因為這樣的規範大打折扣，造成大型重型機車騎士和汽車駕駛人雙方的不便。自小客車停車格長寬分別為 5 公尺，2.5 公尺，僅停一部長不超過 2.5 公尺，寬不超過 1 公尺的大型重型機車實屬浪費空間。以臺北市為例，到 2008 年 2 月底臺北市自用小客車停車位計有 518439 個（臺北市停車

管理處，2008），但是至2008年1月底，臺北市自小客車的掛牌數計有716724輛（公路總局，2008），以此數據來看，停車位即已短缺近20萬個，倘若再加上3897輛大型重型機車，將會使停車問題更加嚴重。

在歷經23年的管制後，臺灣重新開放大型重型機車進口，這對整個經濟活動而言，無異是提振刺激的開端，政府當局也應積極面對，傾聽民眾的聲音，了解民眾需求，製造雙贏的局面。

第二節 流暢體驗相關理論探討

一、流暢體驗的定義

洪翊芳（2005）根據Celsi等人（1993）的研究，認為冒險活動參與者最初參與冒險活動的主因是為了追求活動中興奮、刺激的感覺。但是隨著參與次數增加，興奮與刺激體驗也隨之增加，參與者適應後會將恐懼常模化，因而使恐懼感降低，此時負面情緒也會隨之逐漸遞減。在適應後，技巧愈來愈精熟，使參與者能下意識做出完美的反應動作，進入流暢（flow）狀態。所謂流暢體驗（flow experience）是指活動參與者在參與過程中，外在的挑戰和內在的技能之間達成平衡，且在平常表現水準之上，是參與者身心完全投入，全神貫注，事後感到印象深刻，價值非凡的一種心理狀態或體驗。流暢體驗也被稱為最理想經驗（optimal experience）（Csikszentmihalyi, 1975,1990; Jackson, 1992）。

Csikszentmihalyi（1990）在觀察訪談包括藝術工作者、棋手與外科醫生等為主要研究對象的研究後發現，這些研究對象在工作時的專心一致的表現，與工作完成後即刻失去興

趣之間，有一種不是用外在的酬庸論點可以解釋的關係，換句話說，是因為持續的內在動力才使得研究對象能專心一意的投入於工作中，此來自於內在動力所引發的樂趣非金錢或其他外在名利可以取代的。唯一可用來合理詮釋的是，從工作的過程所感受到的自我實現就是一種獎賞，而這種內在的獎賞就是促使藝術工作者不斷投入作品創作的動力來源。Maslow在需求層次理論中認為自我實現是健全人格的表徵，也是個體邁向成熟人格的主要特徵，具有主動積極的意義。而促發個人能力極致發揮的自我實現因子就是，個體深度、持續、自我控制地投入一個活動中。所以自我實現成為流暢體驗的研究基礎（郭肇元，2003）。

感受流暢體驗的兩個要件就是技能與挑戰。惟有當內在的技能與外在挑戰之間達到平衡時，才能感受到流暢體驗。流暢體驗無所不在，我們平日的活動依其特性可區分為生產類活動、維持類活動與休閒類活動等三大類，在每一類活動中都可以發現流暢體驗的存在（陳秀娟，1998）。被動式休閒娛樂，諸如看電視、逛街、與朋友聊天等，因為缺乏來自外在的挑戰，加上表現自身技能的機會極低，流暢體驗不易出現。雖然流暢體驗是最理想的經驗，但是人類尋求安樂與舒適的本性，卻更深深吸引人，所以被動式休閒活動比較為人所接受（Jackson & Csikszentmihalyi, 1999）。在一項間隔2年，以青少年為對象的流暢體驗追蹤調查研究中發現，60%的青少年其流暢體驗發生頻率並無不同，有20%的青少年感受到流暢體驗頻率明顯增加。深入研究後發現，他們的時間大多花在課業上，較少用於被動式休閒（陳秀娟，1998）。只有在從事主動式休閒或是運用到心智的工作時，因為需要

發展自身的技能以應付外來的挑戰，才有較高的機會體驗流暢體驗。流暢體驗也會因為個體主觀認知的差異而有所不同，Ellis、Voelkl 與 Morris (1994) 將流暢體驗應用於個體生活經驗的分析發現，發現「個別差異」(Individual Difference) 是影響流暢體驗指標的重要變因。此時技能與挑戰並非是一種絕對的能力，除了個體主觀認知外，還會因為動機，環境背景，生活經歷，等程度上的不同而受影響。

二、流暢體驗的理論模式

Csikszentmihalyi (1975) 依據研究訪談及問卷資料，提出流暢體驗原始理論模式(圖 2-2)。他認為，當一個人具有的內在技能高過於外在挑戰時，就會覺得無聊(boredom)。在此當下，個體會尋求與技能相匹配的更高水準挑戰，以追求流暢體驗。當外在挑戰高於內在技能時，就會覺得焦慮(anxiety)。個體會充實並提升自我能力，克服挑戰，以達到流暢體驗的境界。也就是說惟有當外在挑戰與內在技能達到平衡時，才會產生流暢體驗。個體在挑戰與技能達到平衡時，外顯狀態會變為積極主動、精神十足、充滿專注、愉快、滿意與創意(Csikszentmihalyi & LeFevre, 1989)。為了享受這樣的最理想經驗，個體願意持續不斷向上提升技能與挑戰。

Csikszentmihalyi 和 Massimini (1985) 發現當內在技能與外在挑戰皆低時，個體並不會感受到流暢體驗，反倒是會出現冷漠(apathy)的反應。也就是說只有在個體知覺到內在技能與外在挑戰皆高時，才能感受到流暢體驗。所以他們認為應該在原始理論模式下再加上冷漠，使成為流暢，無聊，冷漠，焦慮四向度模式，這個概念對流暢體驗理論而言是一

個重要的發展（Csikszentmihalyi & Csikszentmihalyi, 1988）。（圖 2-3）

Massimini 和 Carli (1988) 將四向度模式中，技能與挑戰的程度區分為高度，中度與低度。在原本的四向度中再加入高度挑戰與中度技能下的覺醒（arousal），高度技能與中度挑戰下的掌控（control），中度技能與低度挑戰下的鬆懈（relaxation），中度挑戰與低度技能下的擔憂（worry），使成為八向度的流暢體驗模式。

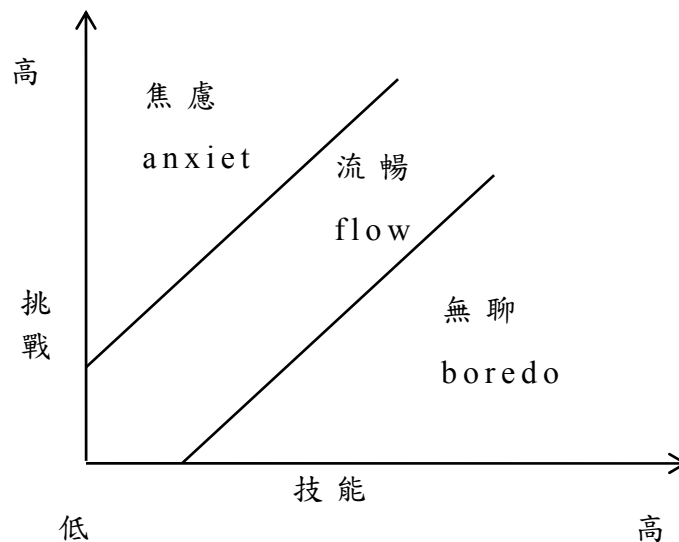


圖 2-2 流暢體驗原始理論模式

資料來源：Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety*. San Francisco: Jossey-Bass. P.49.

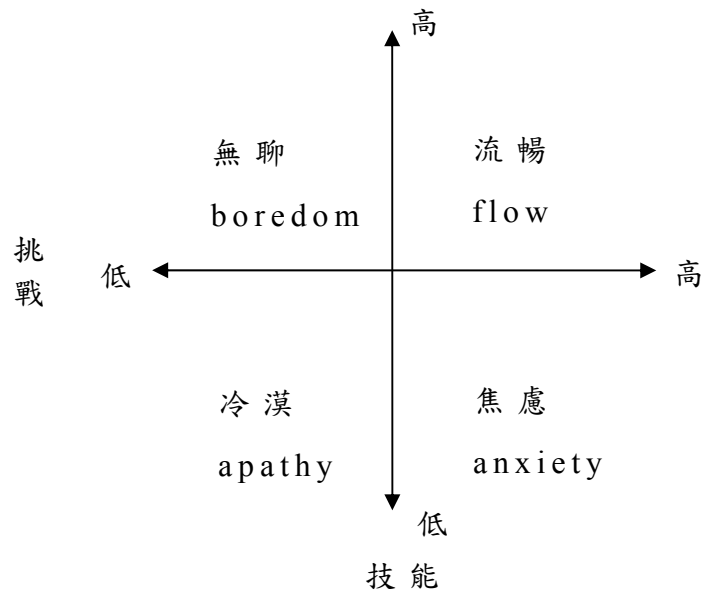


圖 2-3 四向度流暢體驗理論模式

資料來源：“ The flow experience and its significance for human psychology ” , by Csikszentmihalyi, M. 1988, *Optimal experience: Psychological studies of flow in consciousness*, p.261.

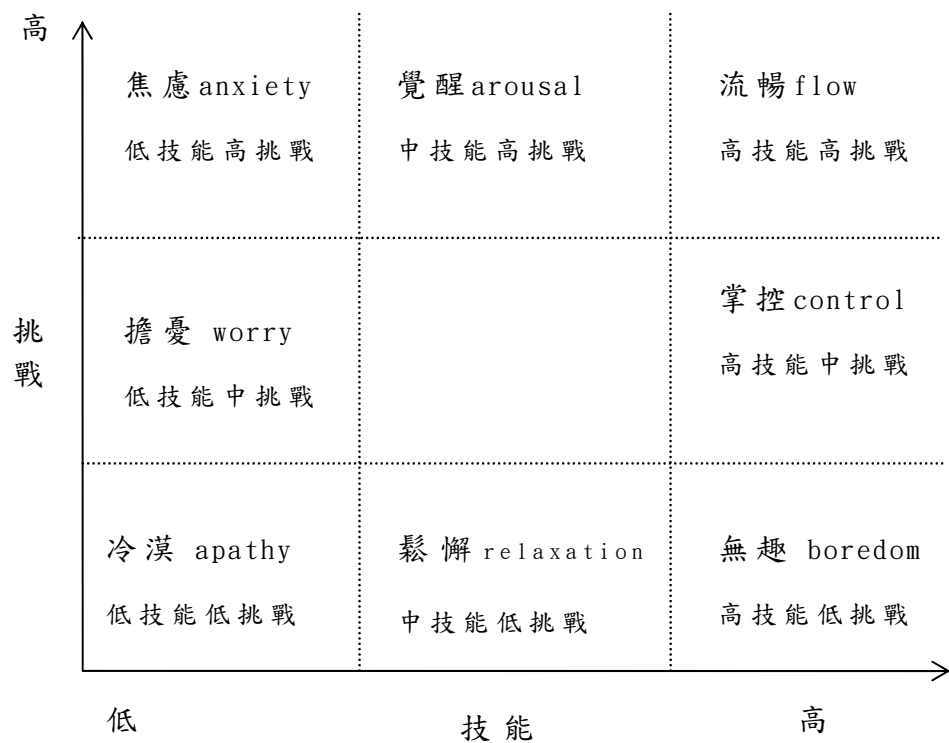


圖 2-4 八向度流暢體驗理論模式

資料來源：Massimini, F., & Carli, M. (1988). The systematic assessment of flow in daily experience. In M. Csikszentmihalyi & I. Csikszentmihalyi (Eds.), *Optimal experience: Psychological studies of flow in consciousness*. New York: Cambridge University Press. P.270.

三、流暢體驗的特徵

Csikszentmihalyi (1990) 在以包括藝術工作者、棋手與外科醫生等為主要研究對象的有關流暢體驗研究時，歸納出

流暢體驗的九個特徵：

(一) 挑戰與技能之間的平衡 (challenge-skills balance)

流暢體驗只有在技能和挑戰之間達到平衡時才會出現，在最初的理論模式中，Csikszentmihalyi認為挑戰高於技能會使參與者感覺焦慮，技能高於挑戰時，參與者會感覺無聊。隨後的研究中隨挑戰與技能的高低程度，又陸續加入覺醒、擔憂、掌控、鬆懈與冷漠。惟有當技能與挑戰達成一平衡狀態時，而且常常出現在高挑戰高技能時，參與者才會有流暢體驗的感受出現。

(二) 動作和知覺合一 (action-awareness merging)

當參與者展現技能以克服挑戰時，參與者的注意力會全神貫注於挑戰上，他所想的，所做的事都是為了克服迎面而來的挑戰。所有的動作幾乎都是不假思索，自然而然產生出來的反應。

(三) 清晰的目標 (clear goal)

在感受到流暢體驗時，參與者身心完全投入在活動中，這是因為目標相當明確，所以參與者永遠知道他的下一步該怎麼做。

(四) 清楚的回饋 (clear feedback)

參與者會對完成的動作立即產生清楚與具體的回饋，從而明瞭自己的動作做的好或是不好。就如同籃球選手投籃時，在一出手的瞬間，他就可以判定球是會投進還是需要跟進搶籃板球。

(五) 專注於手上的工作 (concentration on the task at hand)

Csikszentmihalyi (1990) 指出，流暢體驗最常感受到的

特徵就是把所有不快樂的事忘掉。彷彿進入知覺的資訊受到嚴格控管，平時任意闖進意識中的思想和憂慮等不相干的資訊都被排除在外，唯一專注的事是面對眼前的挑戰。

(六) 操縱感 (sense of control)

參與者覺得自己有無窮的資源可以幫助自己掌控所有的事物，克服挑戰。Csikszentmihalyi (1990) 認為，此處所謂的掌控是指控制的「可能性」，並非控制的「實況」。理論上，在流暢的世界裡，完美是可能的。

(七) 自我意識的喪失 (loss of self-consciousness)

當參與者完全投入活動的參與時，沒有多餘的精力去考慮活動之外的事物，「自我」也從知覺中消失。所謂自我意識的消失，並不代表自我隨著消逝，事實上意識還是存在著。在流暢體驗出現的當下，個體不斷因應挑戰作出反應，以致無暇反思動作對自我的意義。

(八) 失去時間感 (transformation of time)

流暢體驗的感受最常被提到是時間感與平常不同。往往幾個小時的時間，感覺上卻只有幾分鐘，但是有時候也會有相反的感覺出現 (Csikszentmihalyi, 1990)。

(九) 自成性的經驗 (autotelic experience)

所謂自成性的經驗是指活動本身就是目標，做這件事本身就是最大的回饋。例如社會志工享受的是幫助他人所獲得的快樂感，而不是為了來自社會對其行為的讚美或表揚。

流暢體驗的發生是以個體主觀對於所知覺到的挑戰與技術是否達到平衡來界定，而不是以活動本身所具備的客觀特性來定義。流暢體驗的必備要件是，個體主觀所知覺到的挑戰與技術達到平衡。流暢體驗產生時，我們感受到的經驗過

程更勝於結果，此時的滿足感與成就感也因為過程本身所帶來的酬賞，相對使我們感到幸福與快樂（Rebeiro & Polgar, 1999），也會使個體想一再重複經歷這樣的過程。經由上述9項流暢體驗特徵的描述，參與者對流暢體驗感受的認知將會有更清晰的概念。

四、流暢體驗相關研究

Csikszentmihalyi與LeFevre（1989）指出，工作時所經驗到的流暢經驗比休閒時所感受到的更多。Csikszentmihalyi認為工作時間出現的挑戰機會遠大於休閒，它有明確的目標及實行規則，藉由完成工作可獲得的回饋。工作常使人全神貫注，也給人操控感，另一重點是工作難度往往與工作者能力相近（陳秀娟，1998）。Fave與Massimini（2003）以運動員和學校老師為研究對象，探討工作、休閒活動和最理想經驗（optimal experience）的關係。其結果顯示較複雜的工作涉入與大多數的最理想經驗有相關。由上述研究可以發現，一般人以為枯燥無趣的工作時間卻是感受流暢體驗的絕佳機會，這又再度說明流暢體驗的兩個要項：技能與挑戰，互相匹配的重要程度，只有在高挑戰高技能時，流暢體驗才會伴隨出現。

Jackson和Roberts（1992）對200位大學運動員所做的研究發現，當運動員在巔峰表現時，會產生「專注於手上的工作」的流暢體驗特徵，同時也發現「工作目標取向」的運動員，比過度關心比賽結果的「競爭目標導向」運動員更容易感受到流暢體驗。Jackson（1995）再以分列7種不同運動項目，28位來自紐西蘭與澳洲的菁英運動員為研究對象。結果發現流暢體驗與動機之間相互影響，當運動員在經歷到流暢

體驗時，動機較高、對自我有信心、以及正面的心理態度。

Stavrou, Jackson, Zervas, 和 Karterliotis (2007) 以 220 位運動員為對象，研究四向度流暢體驗模式中，4 個指標的差異、流暢體驗和選手表現的差異以及挑戰、技能與流暢體驗之間的關係。研究結果發現，運動員的流暢體驗與表現量測上呈現正相關，表示正向的情緒狀態與高層次的表現有相關性。運動員表現和競賽挑戰之間沒有相關，但是運動員的技能和流暢體驗有中度相關。

國內流暢經驗理論的研究當中，大多數研究者將 flow 稱為「流暢」，如聶喬齡 (2000)、洪翊芳 (2005)、許家禎 (2007)。也有研究者稱之為「沉浸」，如王秀玲 (2004)、陳虹曲 (2005)。或稱為「心流」，如郭肇元 (2003)、洪錦堂 (2008)。

聶喬齡 (2000) 以大專運動會田徑選手為對象，探討心理技能、運動表現與流暢經驗之關係。結果顯示，心理技能與流暢經驗呈現正相關，運動成績表現與整體流暢經驗呈現正相關。值得一提的是，研究者認為流暢體驗 9 項特徵中的挑戰與技能之間的平衡、動作和知覺合一、清晰的目標、清楚的回饋、專注於手上的工作與操縱感等 6 項，對國內選手而言是融合並無法區分的。他將此項特徵融合成 1 項並重新命名為「專注與回饋」，與「自我意識的喪失」、「失去時間感」及「自成性的經驗」合併成流暢體驗的 4 項特徵。

郭盈均 (2007) 在探討單車休閒者之遊憩動機、持久涉入與其心流體驗之關係的研究中得到：單車休閒者性別、年齡、婚姻及月收入不同，在其心流體驗上有顯著差異。單車休閒者之參與行為特性與其心流體驗，部分呈現顯著線性正相關。單車休閒者之遊憩動機、持久涉入及心流體驗兩兩之

間有顯著線性正相關。

蔡苡澂（2007）探討高爾夫假期參與者之內在動機對心流體驗之影響，與涉入程度對兩者關係之干擾情形。研究發現內在動機與心流體驗之間，呈現正相關。涉入程度、內在動機與心流體驗之間，呈現正相關。內在動機會正向影響心流體驗。

洪錦堂（2008）從動機理論探討志工之心流經驗，結果發現守望相助志工之年齡、家庭狀況、教育程度及服務年資不同，其心流經驗皆有顯著的差異，參與動機與心流經驗各構面成典型相關。

江書杰（2008）以社區大學瑜珈學員為研究對象，瞭解瑜珈參與者自覺健康狀況、社會支持與流暢體驗之關係。不同參與行為特性的瑜珈參與者在流暢體驗上有顯著差異。自覺健康狀況與整體流暢體驗呈現顯著正相關。社會支持與流暢體驗呈現顯著正相關。參與行為特性、自覺健康狀況及社會支持對於整體流暢體驗有顯著預測力。

綜合中外研究者對流暢體驗的研究，可以發現，流暢體驗會單向影響外在表現；當感受到流暢體驗時，個人滿意的表現會伴隨出現，但是有完美表現時，不一定能感受到流暢體驗。而流暢體驗又受內在心理能力所左右，當動機不足或缺乏信心時，不容易感受到流暢體驗。流暢體驗能幫助個體將能力伸展到極限，以隨時接受下一個挑戰。在挑戰高於技能而出現焦慮時，會激勵個體尋求技能提升的管道，來克服挑戰，享受流暢體驗。當個體發現技能高於挑戰而出現無聊感時，內在動機會驅使個體尋求與內在技能相匹配的更高層次挑戰。在挑戰與技能交疊提升下，不但可以得到流暢感，

個體更因而得以不斷自我成長。

第三節 休閒效益相關理論探討

一、休閒的定義

Russell (1982) 指出休閒活動乃是個人在自由的時間與自由的意志下所選擇參與的有意義性活動。Mannell 和 Kleiber (1997) 指出，休閒具有以下幾種特性，具體的活動形式，義務責任如報酬性工作或家庭照護外的自由時間，有意義愉悅的經驗，如感覺滿足，有趣，興奮，和團體成員間親密安全感以及活動、經驗、時間的組合體。Godbey (1999) 認為休閒即是個人在工作、義務責任和生存時間以外，擁有相對的自由時間，可自由地從事個人想做的事。高俊雄(1996) 綜合時間、活動、體驗、行動與自我實現等觀點，認為休閒是一種基於主動，自我選擇後的行動，並且參與者能從行動過程中體驗感受到行動的意義。林欣慧 (2002) 將休閒定義為在自由時間中，依據個人意願所選擇從事的活動，休閒不論以何種形式存在，都能為個人身心帶來愉悅感和成長，同時能建立和諧的人際關係。由以上學者對休閒的定義來看，可以清楚的發現定義休閒的兩個重點，一是自主的時間，一是自由的意志，這同時也是工作與休閒間最簡易也最重要的區隔。對大型重型機車休閒活動愛好者而言，在閒暇之餘，邀集三五好友，在優閒輕鬆的心情下參與活動享受樂趣，體驗人車一體的舒暢感受，是一件美好的休閒活動。但是對於頂級機車賽事MotoGP的賽車手來說，騎車是他的工作，是相對於高額薪資應盡的責任，他騎乘機車的目的是為了獲勝，騎乘的過程對他而言，是工作壓力，不具任何娛樂放鬆心情

的性質。整理學者對休閒的看法，本研究認為，休閒意指個體在自由的時間內，依自由意志所選擇的活動，其目的是為了放鬆身心，紓解壓力，消除疲憊。

休閒非現代社會的產物，早在古羅馬時代即有休閒活動，只不過當時的社會型態是功利主義傾向，休閒活動被執政者視為維持社會秩序的工具，不但是上流階層所專享，也被這些人用來當作控制下層階級的一種機制（吳英偉、陳慧玲，2006）。在不同文化中，對休閒也有不同的認定。中國古代文學家韓愈曾言，「業精於勤荒於嬉，行成於思毀於隨」，即對休閒有截然不同的看法。在農業時代，人力是生產力的同義辭，將精力耗費在無益於生產的活動上，是不為當時社會所認同，工作與休閒因而難以明確界定。這樣的見解在工業革命後有了重大變化，機器取代人力，工作時間縮短，自由時間增加，促成了工作與休閒的分離。

Tillman (1974) 認為人類從事休閒遊憩行為的動機在於獲取新體驗，放鬆心情、逃避現實、自我幻想，認知與認同，安全，支配事物，對社會的回應或回饋，心智活動，創造力，團體活動與滿足。Iso-Ahola (1989) 認為，藉參與休閒活動逃離一成不變的日常生活與追求參與休閒活動所獲得的心理滿足，是個體參與休閒活動的兩個基本動機。馬上鈞 (2002) 引述國外學者 (Monat & Lazarus, 1977) 的研究，認為有關壓力的因應可分為「直接行動策略」(direct action strategies) 及「間接方法」(palliative method) 兩種方式。直接行動策略指的是當事人去改變造成壓力的原因，間接方法指的是將當事人的注意力暫時從壓力中轉移。馬上鈞 (2002) 根據學者 (Hogan & Santomier, 1982; Kleiber, 1985) 的研究，認

為休閒參與於處理壓力的角色中較符合間接策略，也就是將當事人的注意力從壓力中轉移，以放鬆身心。在面對日常生活與工作中積壓難解的壓力時，暫時離開當下的環境，轉而尋求心理滿足與成就感的追尋，是現代人紓壓再充實的途徑之一。我們也可以這樣認為，休閒的消極特性是離開社會責任，積極特性是個人在休閒時自我實現的完成（羅依理，2007）。

二、休閒效益的定義

顯而易見，休閒對於個人最大的助益在於逃離現實，放鬆心情，使身心獲得滿足。在專業分工日益精細的現代化社會，沉重的工作責任對生、心理皆造成巨大的壓力，不只如此，人際關係也因為過度投入工作，疏忽經營維繫而產生疏離現象。為了紓解高漲的有形無形壓力，參與休閒活動逐漸成為眾人採用的解套方式。休閒活動可以用來調節壓力，且讓人們重新回復活力與維持健康（王美晶，2006）。如今「休閒」不僅已成為現代人所共同追求的一種現象（李明榮，1997），更是人類生活中非常重要的一環（柯政利，2008）。可是參與休閒活動不是必然能提高生活滿意，惟有在休閒參與過程中對自己的生活有所助益並獲得滿意時，生活滿意才會隨之提高。這種在參與休閒遊憩的過程中，可以幫助參與者個人改善身心狀態，或滿足個人需求的現象，稱之為休閒效益。當參與者從活動過程感受到利益愈高時，參與的傾向會愈明顯，行為表現也會愈積極，也愈能從活動中感受到流暢的體驗（高俊雄，1995）。

Tinsley and Tinsley（1986）指出，個人的休閒效益的獲

得並非來自於活動的本身，主要是受到個人活動經驗主觀感受的影響，因此個人的心理需求滿足程度成為影響休閒效益感受的主要因素。Ajzen (1991) 指出休閒效益即休閒目標之達成，包括參與休閒所能達成之目標，以及參與者相信休閒能幫助他們達成之目標。對大型重型機車休閒活動愛好者而言，在騎乘活動進行中所投入的專注程度，自在流暢的操控，技巧的精進，目標達成後的舒暢感以及活動後精神上的鬆弛紓壓，都是吸引他們一再參與此休閒活動的主因，這些都屬於上述有關參與休閒所能達成的目標。此外，在騎乘出遊過程中互相信賴，彼此關懷扶持，所培養出來的友情，親情，愛情等人際關係的提升，則屬於參與者相信休閒能幫他們達成之目標。

Ajzen (1991) 認為休閒能幫助活動參與者達成的目標的重要性更甚於參與休閒所能達成之目標。基於這項特點，休閒效益常常無法經由直接觀察而得知，是一種屬於參與者主觀認定的價值評斷。所以我們可以了解，評估休閒效益最重要的是去評估休閒活動是否能夠幫助參與者達成其預設目標。本研究採用問卷量表方式，以大型重型機車休閒活動愛好者為研究對象，填答相關問卷，以評估參與者從該項休閒活動獲得休閒效益的程度。

洪煌佳 (2002) 認為休閒效益係針對個人參與休閒活動過程中以及參與休閒活動後的經驗，探討可以幫助個人改善身心狀況或滿足需求的個人主觀感受。李詩鎮 (2003) 認為休閒效益，是指在活動參與的過程中，可以協助參與者個人改善身心狀態，激發個人潛能，提升人際關係與社交技能，或滿足個人需求的現象。余玥林 (2004) 認為休閒效益是意

指個人參與休閒活動過程中及活動後，個人知覺可以改善身心狀況或滿足需求的個人主觀感受。徐新勝（2007）將休閒效益定義為參與休閒活動過程中及活動後，個人認知可以改善身心狀況或滿足需求的個人主觀感受。鄭天明、吳國清與陳美存（2007）認為休閒效益及是一種個人能從活動中獲得的好處。

綜合國內外學者對休閒效益的研究後，研究者認為從活動參與中或活動結束後，參與者認定需求已獲得滿足，或身心狀況獲得提升，即是休閒效益的獲得。

三、休閒效益的研究面向

在Mannell與Stynes（1991）的休閒效益系模式中指出，休閒活動參與者在活動參與的過程中，受到環境、活動本身、時間、心境等內外因素的刺激，進而產生生理上、經濟上、環境上、社會上，以及心理上的影響，這些影響透過個人自我評價的過程，就產生所謂的休閒效益（圖2-5）。

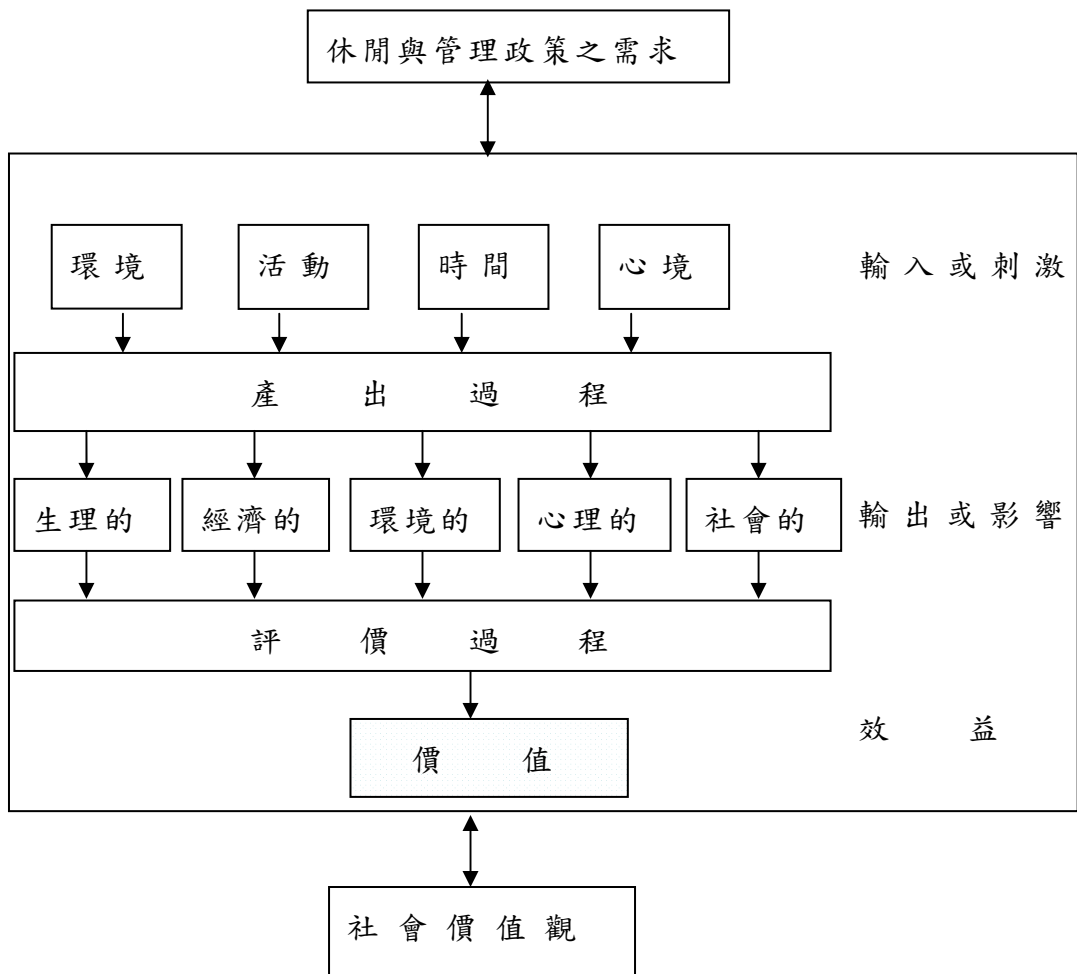


圖 2-5 休閒效益模式

資料來源：Mannell, R. C., & Stynes, D. J.(1991). A Retrospective: the Benefits of Leisure. In B. L. Driver, P. J. Brown & G. L.Peterson (Eds.), *Benefits of leisure*. Stage College, PA: Venture Publishing. p.464

Bammel & Burrus-Bammel(1992)認為個人可以從休閒活動的參與中獲得生理效益 (Physiological Benefits)、社交效益 (Social Benefits)、放鬆效益 (Relaxation Benefits)、教

育效益 (Educational Benefits)、心理效益 (Psychological Benefits) 及美學效益 (Aesthetic Benefits) 等六大效益。

生理效益：意指經由休閒活動中，肢體的活動而能保持個人體適能水準，減少心肺血管之疾病。

社交效益：意指透過休閒活動的參與，而能與同好培養感情，相互交誼，並能增加家人與朋友間的了解與情誼。

放鬆效益：由於休閒活動可使參與者遠離壓力環境、解除憂慮、恢復精力、可有新奇的體驗，因而達到放鬆的目的。亦能經由精神上或實質上的活動而使肌肉、關節獲得放鬆，以保持個人身心及精神的平衡發展。

教育效益：休閒提供多元的興趣領域，藉由正式或非正式參與，滿足個人求知慾、創作慾、並經由人際交流拓展知識領域。

心理效益：意指個人可以經由活動參與而得到肯定、認同的感受及價值，也可藉由情境角色轉換獲得成就。

美學效益：美學效益是一個容易被忽略的效益。意指從休閒活動中學習美的欣賞，獲得心靈、情感及靈性的充實及滿足，並可確認個人價值觀念。

高俊雄 (1995) 認為休閒效益可分為三個構面，分別是均衡生活體驗，健全生活內涵，提升生命品質 (圖 2-6)。

均衡生活體驗：紓解生活壓力、豐富生活經驗、調劑精神情緒。

健全生活內涵：維持健康體適能、啟發心思智慧、增進家庭親子關係、促進社會交友關係、關懷生活環境品質。

提升生命品質：欣賞創造真善美、肯定自我能力、實踐自我理想。

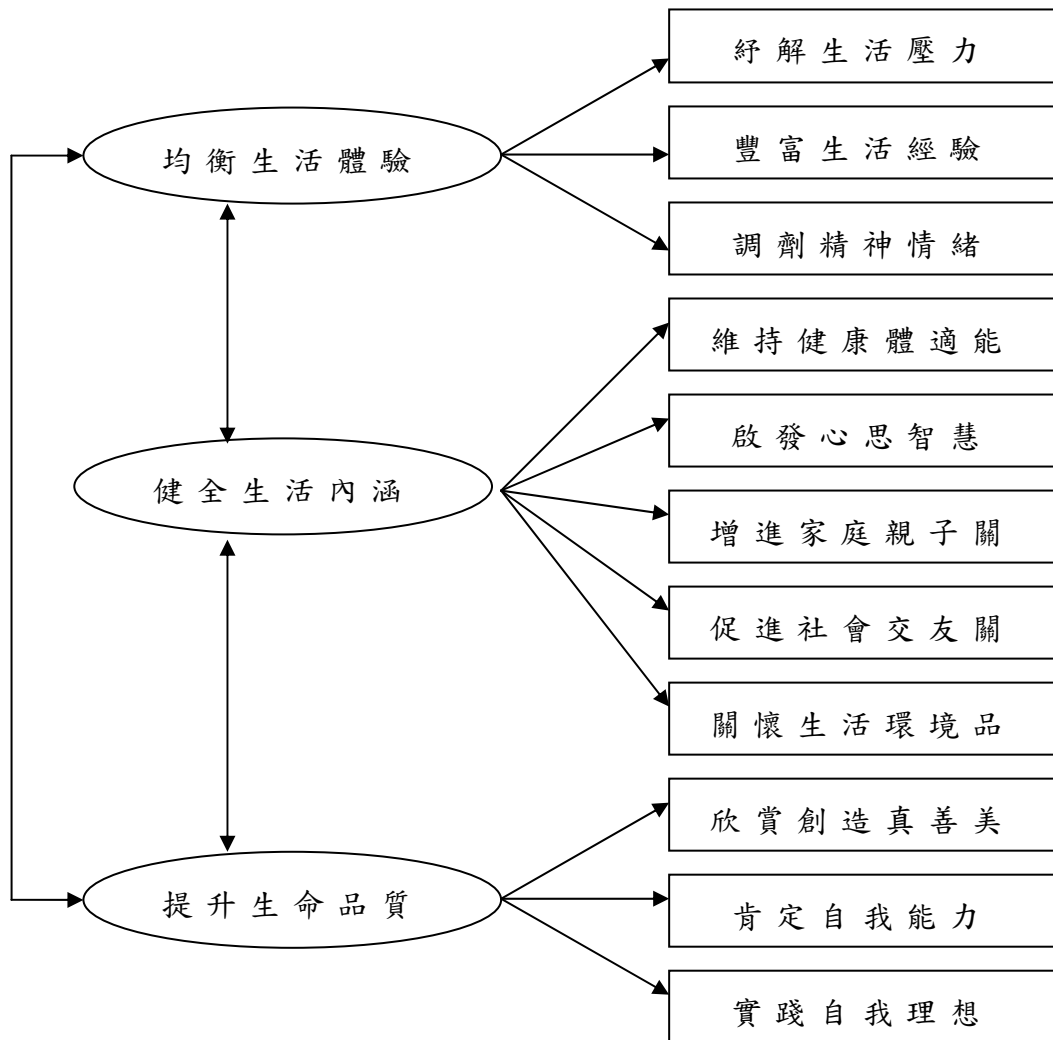


圖 2-6 休閒利益三因素模式

資料來源：高俊雄（1995）。休閒利益三因素模式。戶外遊憩研究，8（1），p.19.

陳中雲（2001）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：

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。

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。

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。

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。

林欣慧（2002）將休閒效益定義為個人或團體在自由時間從事休閒行為的過程中，對從事的活動有所體驗，並且對個人或社會產生有益的影響。她將休閒效益分為「個人層面」與「社交層面」兩部分探討，個人層面包含生理效益與心理效益，社交層面指的是社交效益。

生理效益：維護健康、鍛鍊機能的生理效益。

心理效益：輕鬆的、休息的、娛樂的、求新的心理效益。

社交效益：人與人、人與環境的關係。

洪煌佳（2002）參考中外學者研究，將休閒效益歸納整理為生理效益、心理效益及社交效益三個構面。

生理效益：包含維持體能、活力充沛、增進活動技巧、得到適度休息、消除疲勞、激發潛力、考驗自己的活動能力及宣洩多餘體力等。

心理效益：包括紓解生活壓力、放鬆心情、創造性思考、發

洩情緒與舒暢身心、獲得成就感、心情愉快與增添生活樂趣、平衡精神情緒、培養挑戰性、培養獨立性、得到滿足感及啟發心思和智慧等。

社交效益：包括了解週遭事物、促進和諧關係、結交朋友、體貼別人、了解同伴的感受、與同伴分享想法、和同伴之間相處的更親近、得到同伴的支持、支持同伴的想法、得到別人的信任等效益。

馬上鈞（2002）在對登山者之休閒效益的研究中，將休閒效益分為生理效益、心理效益及社交效益等方面。

生理效益：包含促進心肺耐力功能、降低血壓及膽固醇、促進血脂肪的改善、增加最大氧攝取量等。

心理效益：包含降低疲勞及恢復活力、降低緊張、焦慮與憂鬱的降低、失眠及沮喪、調解壓力、增加幸福感及提高自尊心、愉悅放鬆、自我認同、促進自我實現等。

社交效益：包含有增進友誼（家人、朋友）、養成團隊精神及人際關係之處理（拓展社交）等。

鄭天明、吳國清與陳美存（2007）將休閒效益分為生理、心理、社交、教育與美學等五個構面來衡量。其題項內容包括「消除疲勞感到活力」、「發洩情緒紓解壓力」、「放鬆心情增添生活情趣」、「得到滿足感」、「促進同儕及朋友間感情」、「增進家人感情」、「學習及增進活動的技巧及技能」、「欣賞及創造真善美的事物」等共16個問項。

綜合各學者所研究之休閒效益構面，從3到6項皆有。但仔細推敲可以歸納成心理效益、生理效益及社交效益三大類。本研究將休閒效益區分為3個面向，即生理效益、心理效

益與社交效益，包括15個項目，詳列如下：

生理效益：維持健康的體能、身體感到活力充沛、增進活動的技巧、消除疲勞、考驗自己的活動能力等5項。

心理效益：紓解壓力、發洩情緒、獲得成就感、平衡精神情緒、得到滿足感等5項。

社交效益：促進朋友之間的和諧關係、結交新朋友、與同伴分享相同的看法、同伴之間相處得更親近、得到同伴之間的支持等5項。

第三章 研究方法

本章說明研究流程與研究架構，以及研究採用的量表等相關資訊。共分為五小節，第一節為研究流程介紹，第二節為研究架構與研究假設，第三節為研究對象介紹，第四節為研究工具介紹，第五節為本研究所使用之統計方法。

第一節 研究流程

本研究依據研究目的，提出研究問題，在蒐集閱讀相關文獻資料後確定研究問題與研究方法。本研究參考郭肇元（2003）休閒心流經驗量表與林宜蔓（2004）休閒效益量表，修編成大型重型機車休閒活動愛好者調查問卷，進行預試。藉由因素分析與項目分析，刪除不具代表性題項後，實施正式施測。以套裝統計軟體 SPSS 12.0 進行資料分析與處理，依資料分析結果，撰寫本研究之結論與建議。本研究流程如圖 3-1。

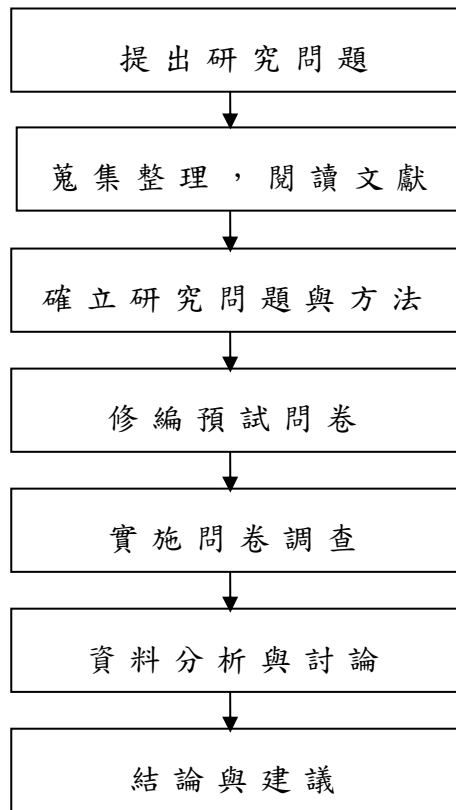


圖 3-1 研究流程圖

第二節 研究架構與假設

本研究旨在瞭解不同人口統計變項對大型重型機車休閒活動愛好者之流暢體驗與休閒效益有何差異，以及流暢體驗與休閒效益之間的關係。本研究架構如圖 3-2：

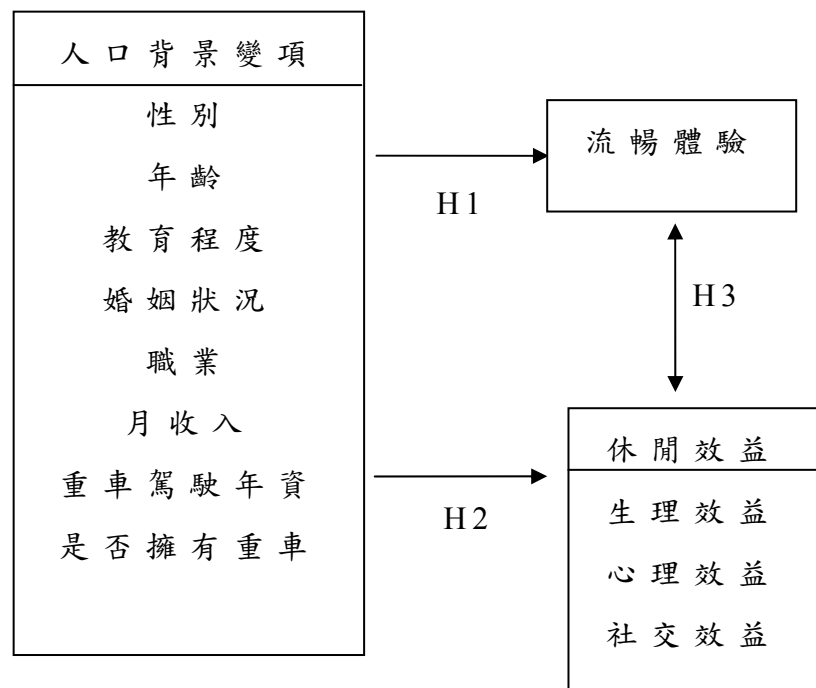


圖 3-2 研究架構圖

依上述研究架構，本研究假設為：

H1 不同背景變項的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。

H1-1 不同性別的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。

H1-2 不同年齡的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗

- 的感受有顯著差異。
- H1-3 不同收入的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-4 不同教育程度的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-5 不同職業的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-6 不同婚姻狀況的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-7 不同騎乘經驗的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-8 不同騎乘遊伴的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-9 不同投入費用的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-10 不同騎乘時間的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-11 是否擁有大型重型機車的的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H1-12 是否參加車隊的大型重型機車休閒活動愛好者對流暢體驗的感受有顯著差異。
- H2 不同背景變項的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-1 不同性別的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。

- H2-2 不同年齡的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-3 不同收入的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-4 不同教育程度的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-5 不同職業的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-6 不同婚姻狀況的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-7 不同騎乘經驗的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-8 不同騎乘遊伴的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-9 不同投入費用的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-10 不同騎乘時間的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-11 是否擁有大型重型機車的的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H2-12 是否參加車隊的大型重型機車休閒活動愛好者對休閒效益的感受有顯著差異。
- H3 大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受與休閒效益感受之間有顯著相關性存在。
- H3-1 大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受與生理

效益感受之間達顯著相關。

H3-2 大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受與心理效益感受之間達顯著相關。

H3-3 大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受與社交效益感受之間達顯著相關。

第三節 研究對象

本研究所稱之大型重型機車休閒活動愛好者係指擁有大型重型機車駕駛執照，並擁有實際道路駕駛經驗者。問卷發放採取立意隨機取樣方式，預試問卷在2009年1月至2月間，以彰化縣反飆車聯盟車隊為實施對象，以及2009年1月29日、2月8日到中部大型重車騎士聚集處-南投縣國姓鄉長流加油站發放問卷。共計發放200份，回收182份，扣除漏答與填答不完整之無效問卷後，計得160份有效問卷。回收率為80%。

吳明隆（2005）指出，預試對象人數以問卷中最多題項的量表之3-5倍人數為原則。本研究問卷以流暢體驗量表36個題項為最多，故160份有效問卷是可以接受的數量。

第四節 研究工具

依據文獻回顧與相關理論探討，研究者編製「大型重型機車休閒活動愛好者調查問卷」。問卷內容分為「流暢體驗量表」、「休閒效益量表」與「個人基本資料」等三部份。量表部分均採Likert五點尺度（5-point Likert scale）計分，從「非常不同意」到「非常同意」分別給予1-5分。而總分愈高者，表示實驗參與者之流暢體驗與休閒效益感受之程度愈高。

一、流暢體驗量表

(一) 量表來源

本研究之流暢體驗量表係參考郭肇元(2003)「休閒心流經驗量表」修編而成。該量表依Jackson和Marsh(1996)心流狀態量表編譯修訂而來。包含流暢體驗的九個向度，共計45個題項。分析Cronbach's α 內部一致性進行信度檢驗，總量表的信度係數為.94，顯示此量表具有可接受的內部一致性。

本研究使用之預試量表以流暢體驗9項特徵為構面，每個構面編製4題，共計有36個題項。回收之預試量表採用項目分析，探索性因素分析以及信效度考驗，刪除不適用題項，以訂定正式問卷題項。

(二) 項目分析

流暢體驗量表在項目分析採內部性一致效標法，亦即極端組檢驗法。將流暢體驗量表各題項得分依高低排序，取總分最高分之前27%為高分組，總分最低分之27%為低分組。再以t考驗逐題進行兩組間平均差異數檢定，即決斷值(Critical Ratio, CR值)，取決斷值大於3以上且達顯著水準($p < .05$)，用以決定是否具有鑑別度之依據。此外，以題項與量表總和積差相關值未達.4，作為刪題依據(吳明隆，2005)。依此刪題原則，第36題決斷值為-1.60，未大於3，而且與量表總和相關係數為.21，未達.4，所以先予以刪除。其餘各題項決斷值介於-4.65--12.06之間， $p < .05$ 達顯著差異水準。與量表總和積差相關在.42-.75之間。保留剩餘35題進行因素分析。

表 3-1 流暢體驗項目分析摘要表

題 項	決斷值	與量表總 和相關
1.我相信自己的能力應該可以應付騎乘時的任何挑戰	-7.62*	.60
2.我不需思考就做出了適當的行為反應或動作	-6.54*	.55
3.我清楚地知道自己想要做些什麼	-9.52*	.62
4.我非常專心	-8.80*	.65
5.我感到可以掌控手上的所有事務	-5.84*	.51
6.我很喜歡這樣的休閒活動經驗	-10.00*	.65
7.我的行為反應或動作能夠自然地表現出來	-8.69*	.69
8.我知道自己在活動過程中要做些什麼	-9.27*	.70
9.我感覺到可以掌控自己的行為反應或動作	-12.06*	.74
10.我不會為自己的表現好壞而擔心	-6.34*	.50
11.我知道自己表現的程度水準	-7.02*	.58
12.我是全神貫注的	-7.05*	.59
13.我覺得時間好像停止了	-6.33*	.54
14.活動的挑戰性與我的技術水準旗鼓相當	-9.52*	.67
15.我可以辨別自己在活動過程中做得好不好	-9.81*	.68
16.我感覺到能全然地掌控自己的身體或能力	-8.73*	.66
17.我覺得這樣的休閒活動經驗是相當值得的	-8.47*	.61
18.我常能融入其中	-9.72*	.68
19.我暫時忘記其他煩惱的問題	-7.61*	.59

* $p < .05$

表 3-1 流暢體驗項目分析摘要表 (續)

題 項	決斷值	與量表總 和相關	
20.我似乎暫時忘卻了自己是誰	-4.65*	.42	
21.令我感到樂趣十足	-7.89*	.60	
22.我自然而然地就能表現出該有的行為反應或動作	-10.51*	.72	
23.我知道自己在活動中要達成的目的	-10.88*	.71	
24.我對於活動中所可能發生的每個步驟都瞭若指掌	-10.64*	.64	
25.我並不擔心別人對我的看法	-7.14*	.52	
26.我會感覺到時間似乎慢下來或過得很快	-8.13*	.55	
27.雖然活動有些挑戰性，但我還是可以將它克服的	-9.33*	.73	
28.我知道從事這個活動的清楚目標	-11.55*	.73	
29.我能體會到自己在活動中的行為反應或動作做得如何	-8.29*	.75	
30.除了專注當下的活動之外，我不會有其他想法	-8.64*	.66	
31.活動結束後，我常覺得時間過的很快	-7.41*	.57	
32.我喜愛這種休閒活動的感覺，並希望常有機會經歷	-7.91*	.61	
33.我覺得自己具備活動所要求的能力	-8.17*	.64	
34.我清楚地知道自己做得很好	-8.95*	.66	
35.我不需勉強自己就能專心於活動當中	-8.28*	.65	
36.我似乎失去了對時間的概念	-1.60	.21	刪除

* $p < .05$

(三) 因素分析

首先以求 KMO 值與 Barlett 球形檢定來進行因素適切性檢定，以確定量表資料結構是否適當。本量表 KMO 值為 .92，邱皓政（2007）認為，KMO 值達 .90 以上，有極佳的因素分析適合性。Barlett 球形檢定值為 3490.52， $p < .05$ ，達顯著水準，表示適合做為因素分析抽取因素之用。

將量表 35 個題項進行因素分析，以主成分分析法萃取共同因素，選取特徵值大於 1.0 以上的共同因素。再以最大變異法進行直交轉軸處理，並以因素負荷量大於 .45 之因素，來解釋大型重型機車騎士騎乘活動時的流暢體驗。邱皓政（2007）認為，因素負荷量大於 .45 時，可以解釋觀察變項 20% 的變異量，屬於可以接受的狀況。35 個題項可抽取出 6 個因素，其解釋總變異量為 63.89%。

表 3-2 流暢體驗因素分析摘要表 (初次)

題號	因素1	因素2	因素3	因素4	因素5	因素6	M	SD
33	.78						4.12	0.74
34	.75						3.98	0.84
24	.63						3.81	0.87
28	.61						4.16	0.68
11	.56						4.09	0.66
23	.56						4.14	0.71
35	.54						4.13	0.89
14	.53						3.71	0.90
27	.51						4.09	0.71
15	.49						4.11	0.67
22	.46						4.21	0.66
21		.79					4.46	0.67
17		.75					4.43	0.69
6		.69					4.52	0.63
32		.67					4.35	0.69
18		.57					4.34	0.65
8		.54					4.23	0.63
3		.50					4.29	0.60

* $p < .05$

表 3-2 流暢體驗因素分析摘要表（初次）（續）

題號	因素1	因素2	因素3	因素4	因素5	因素6	M	SD
4			.73				4.42	0.65
12			.69				4.51	0.64
29			.57				4.16	0.67
30			.53				4.08	0.89
19			.48				4.29	0.84
5				.76			3.83	0.86
1				.68			3.71	1.08
2				.62			3.54	1.05
7				.53			4.16	0.64
16				.46			4.08	0.75
9				.44			4.19	0.65
10					.78		3.68	1.11
25					.76		3.63	1.08
20						.71	3.08	1.15
26						.62	3.85	0.89
31						.62	4.18	0.88
13						.59	3.24	1.12
特徵值	5.48	5.10	3.43	3.22	2.66	2.48		
解釋變異量%	15.65	14.57	9.80	9.21	7.59	7.08		
累積解釋變異量%	15.65	30.22	40.01	49.22	56.81	63.89		

* $p < .05$

刪除僅出現2個題項（第10、25題）的因素5後，在相同條件下再施以因素分析，解釋總變異量上升為65.05%，共抽

取出6個因素，分別命名為不自覺的正確反應、自成性的經驗、清晰的目標與回饋、專注與自我意識、操控動作與技能平衡和失去時間感。

表 3-3 流暢體驗因素分析摘要表（最終）

題號	因素1	因素2	因素3	因素4	因素5	因素6	M	SD
33	.78						4.12	0.74
34	.76						3.98	0.84
24	.64						3.81	0.87
11	.58						4.09	0.66
35	.54						4.13	0.89
23	.52						4.14	0.71
28	.51						4.16	0.68
22	.45						4.21	0.66
21		.80					4.46	0.67
17		.73					4.43	0.69
32		.73					4.35	0.69
6		.60					4.52	0.63
19		.57					4.29	0.84
18		.47					4.34	0.65
3			.60				4.29	0.60
15			.58				4.11	0.67
8			.57				4.23	0.63
9			.53				4.19	0.65

* $p < .05$

表 3-3 流暢體驗因素分析摘要表 (最終) (續)

題號	因素1	因素2	因素3	因素4	因素5	因素6	M	SD
14			0.50				3.71	0.90
4				0.72			4.42	0.65
12				0.69			4.51	0.64
29				0.57			4.16	0.67
30				0.53			4.08	0.89
27				0.48			4.09	0.71
5					0.76		3.83	0.86
1					0.67		3.71	1.08
2					0.60		3.54	1.05
7					0.53		4.16	0.64
16					0.46		4.80	0.75
20						0.68	3.08	1.15
13						0.68	3.24	1.12
26						0.67	3.85	0.89
31						0.54	4.18	0.88
特徵值	4.76	4.20	3.39	3.33	3.26	2.53		
解釋變異量%	14.42	12.74	10.26	10.08	9.89	7.66		
累積解釋變異量%	14.42	27.16	37.42	47.50	57.39	65.05		

* $p < .05$

(四) 信度分析

量表總和整體信度 Cronbach's α 為 .95。因素 1 不自覺的正確反應 Cronbach's α 數值為 .88。因素 2 自成性的經驗 Cronbach's α 數值為 .88。因素 3 清晰的目標與回饋 Cronbach's α 數值為 .84。因素 4 專注與自我意識 Cronbach's α 數值為 .85。因素 5 操控動作與技能平衡 Cronbach's α 數值為 .80。因素 6 失去時間感 Cronbach's α 數值為 .71。本量表之各 α 係數皆高於 .70，顯示本量表具有可靠的信度。

表 3-4 流暢體驗量表各分量表與總量表之信度

分量表	因素1	因素2	因素3	因素4	因素5	因素6
題號	11,22,23, 24,28,33, 34,35	6,17,18, 19,21,32	3,8,9,14 15	4,12,27, 29,30	1,2,5,7,16	13,20, 26,31
Cronbach's α	.88	.88	.84	.85	.80	.71
總量表	.95					

二、休閒效益量表

(一) 量表來源

本研究使用休閒效益量表主要目的，是量測大型重型機車休閒活動愛好者在騎乘大型重型機車活動時，休閒效益的感受情形。該量表依據林宜蔓(2004)「休閒效益感受量表」加以重新修定編製。量表分為生理效益、心理效益與社交效益等3個構面。總量表 Cronbach's α 係數為 .94，顯示此量表具有一定的內部一致性。本研究使用之預試量表將休閒效益亦分為生理效益、心理效益與社交效益三個面向，每個面向選

用 5 題，共計 15 個題項。回收之預試量表採用項目分析，探索性因素分析以及信效度考驗，刪除不適用題項，以訂定正式問卷題項。

(二) 項目分析

休閒效益量表在項目分析採內部性一致效標法，亦即極端組檢驗法。將休閒效益量表各題項得分依高低排序，取總分最高分之前 27% 為高分組，總分最低分之 27% 為低分組。再以 t 考驗逐題進行兩組間平均差異數檢定，即決斷值 (Critical Ratio, CR 值)，用以決定是否具有鑑別度。本量表的 CR 值均達顯著水準 ($p < .05$)，且各題項與量表總和的積差相關值在 .5 以上，表示量表各題項均具有良好鑑別度。

表 3-5 休閒效益項目分析摘要表

題	項	決斷值	與量表總和相關
1	我覺得可以維持健康的體能	-6.88*	.61
2	我覺得可以紓解生活壓力	-6.18*	.68
3	我覺得可以讓身體感到活力充沛	-9.64*	.69
4	我覺得可以發洩情緒	-8.55*	.53
5	我覺得可以促進朋友之間的和諧關係	-7.84*	.66
6	我覺得可以增進活動的技巧	-9.57*	.75
7	我覺得可以獲得成就感	-10.78*	.77
8	我覺得可以結交新朋友	-10.33*	.67
9	我覺得可以平衡精神情緒	-10.17*	.77
10	我覺得可以消除疲勞	-6.82*	.60
11	我覺得能與同伴分享相同的看法	-11.73*	.75
12	我覺得能和同伴之間相處得更親近	-10.31*	.73

表 3-5 休閒效益項目分析摘要表 (續)

題 項	決斷值	與量表總和相關
13 我覺得可以得到同伴之間的支持	-12.07*	.73
14 我覺得可以考驗自己的活動能力	-8.42*	.62
15 我覺得可以得到滿足感	-9.61*	.64

* $p < .05$

(三) 因素分析

首先以求 KMO 值與 Barlett 球形檢定來進行因素適切性檢定，以確定量表資料結構是否適當。本量表 KMO 值為 .91，邱皓政 (2007) 認為，KMO 值達 .90 以上，有極佳的因素分析適合性。Barlett 球形檢定值為 1314.00， $p < .05$ ，達顯著水準，表示適合做為因素分析抽取因素之用。

接著將量表 15 個題項進行因素分析，以主成分分析法萃取共同因素，選取特徵值大於 1.0 以上的共同因素。再以最大變異法進行直交轉軸處理，並以因素負荷量大於 .5 之因素，來解釋大型重型機車騎士騎乘活動時的休閒效益。結果 15 個題項可抽取出 3 個因素，其解釋總變異量為 64.35%，分別命名為社交效益、生理效益與心理效益。

(四) 信度分析

本量表經 Cronbach's α 進行內部一致性檢測。整體休閒效益 Cronbach's α 數值為 .91。社交效益 Cronbach's α 數值為 .89，心理效益 Cronbach's α 數值為 .81，生理效益 Cronbach's α 數值為 .74。邱皓政 (2007) 認為，信度評量可說是量表堪用程度的必要條件，如果信度不良 (一般指各種係數低於 .7 以下為準)，則表示該量表的可靠性不佳。本量表之各 α 係

數皆高於 .7，顯示本量表具有可靠的信度。

表 3-6 休閒效益因素分析摘要表

題項	社交 效益	生理 效益	心理 效益	平均 數	標準差
13 我覺得可以得到同伴之間的支持	.83			4.14	0.75
12 我覺得能和同伴之間相處得更親近	.82			4.26	0.71
5 我覺得可以促進朋友之間的和諧關係	.81			4.34	0.68
6 我覺得可以增進活動的技巧	.68			4.22	0.82
11 我覺得能與同伴分享相同的看法	.66			4.29	0.72
8 我覺得可以結交新朋友	.65			4.47	0.59
14 我覺得可以考驗自己的活動能力	.58			4.22	0.78
3 我覺得可以讓身體感到活力充沛		.78		4.44	0.73
1 我覺得可以維持健康的體能		.77		4.19	0.93
2 我覺得可以紓解生活壓力		.62		4.66	0.70
9 我覺得可以平衡精神情緒		.56		4.32	0.76
10 我覺得可以消除疲勞			.71	3.39	1.17
4 我覺得可以發洩情緒			.71	4.19	1.18
15 我覺得可以得到滿足感			.66	4.32	0.80
7 我覺得可以獲得成就感			.60	3.96	0.94
特徵值	4.41	2.69	2.55		
解釋變異量%	29.39	17.94	17.02		
累積解釋變異量%	29.39	47.33	64.35		
各分量表 Cronbach's α	.89	.81	.74		
總量表 Cronbach's α		.91			

* $p < .05$

三、個人基本資料

主要內容有性別、年齡、月收入、教育程度、職業、婚姻狀況、騎乘資歷、騎乘同伴、投入費用、每次騎乘時間、擁有大型重型機車與否、是否加入車隊等人口統計變項。

第五節 統計方法

問卷回收後，刪除填答不完整之無效問卷，將有效資料編碼登錄。以套裝統計軟體 SPSS 12.0 進行資料分析與處理，採用的統計方式如下：

一、項目分析

在項目分析採內部性一致效標法，亦即極端組檢驗法。將流暢體驗量表各題項得分依高低排序，取總分最高分之前 27% 為高分組，總分最低分之 27% 為低分組。再以 t 考驗逐題進行兩組間平均差異數檢定，即決斷值 (Critical Ratio, CR 值)，取決斷值大於 3 以上且達顯著水準 ($p < .05$)，用以決定是否具有鑑別度之依據。此外，以題項與量表總和積差相關值未達 .4，作為刪題依據 (吳明隆，2005)。

二、因素分析

以主成分分析法萃取共同因素，選取特徵值大於 1.0 以上的共同因素。再以最大變異法進行直交轉軸處理，並以因素負荷量大於 .45 之因素，來解釋大型重型機車騎士騎乘活動時的流暢體驗與休閒效益。

三、信度分析

以 Cronbach's α 法來檢測量表內部一致性信度， α 值愈大表示內部一致性愈高，Nunnally (1978) 認為在 .70 以上是可接受的最小信度值。

四、描述性統計分析

針對實驗參與者之性別、年齡、月收入、教育程度、職業、婚姻狀況、騎乘資歷、活動參與同伴別、投入相關經費、每次騎乘時間、是否擁有大型重型機車與有無加入車隊等12項資料，計算次數分配、百分比，以了解樣本特性與資料分布情形。

五、差異性分析

針對研究假設，採獨立樣本t檢定、單因子變異數分析，了解不同人口背景變項在流暢體驗與休閒效益是否有顯著差異。

六、典型相關分析

以典型相關來探討流暢體驗與休閒效益之間的關係。

第四章 結果與討論

本研究採用問卷調查方式，以「流暢體驗量表」與「休閒效益量表」，對大型重型機車騎士進行資料蒐集，並將所得資料依據研究假設進行統計分析。

本章共分為四小節。第一節為有效樣本人口統計變項分析。第二節為不同背景變項的大型重型機車愛好者對流暢體驗的感受差異分析。第三節為不同背景變項的大型重型機車愛好者對休閒效益的感受差異分析。第四節為流暢體驗與休閒效益之典型相關分析。

第一節 有效樣本人口統計變項分析

2009年3月28日臺中市政府於臺中洲際棒球場舉辦全國大型重型機車嘉年華會，本研究於會場現場發放問卷，共計發放500份問卷，回收後扣除填答不完整之無效問卷後實得444份有效問卷，回收率為89%。

人口背景變項的內容為性別、年齡、月收入、教育程度、職業、婚姻狀況、騎乘資歷、活動參與同伴別、投入相關經費、每次騎乘時間、是否擁有大型重型機車與有無加入車隊等12項。以描述性統計與次數百分比計算，分項敘述如下。

一、性別

男性有 435 位，占樣本總數的 98%，女性有 9 位，占樣本總數的 2%。

表 4-1 性別統計表

性別	人數	百分比
男	435	98%
女	9	2%
合計	444	100%

二、年齡

年齡分布以 31-35 歲為最多，共有 122 人，占樣本總數的 27.5%。其次為 26-30 歲，共有 97 人，占樣本總數的 21.8%。人數最少的是 51 歲以上，只有 20 人，占總樣本數的 4.5%。大型重型機車休閒活動參與者的主要年齡層分布在 26-35 歲之青壯年年齡層，累計占總樣本數的 49.3%。

表 4-2 年齡統計表

年齡層	人數	百分比
25 歲以下	47	10.6%
26-30 歲	97	21.8%
31-35 歲	122	27.5%
36-40 歲	63	14.2%
41-45 歲	72	16.2%
46-50 歲	23	5.2%
50 歲以上	20	4.5%
合計	444	100%

三、月收入

月收入以35001-50000元之間人數為最多，達140人，占總樣本數的31.5%。其次是20001-35000元之間，有129人，占總樣本數的29.1%。月收入在20000元以下的人數最少，有31人，占總樣本的7%。

表4-3月收入統計表

月收入	人數	百分比
20000元以下	31	7%
20001元-35000元	129	29.1%
35001元-50000元	140	31.5%
50001元-65000元	91	20.5%
65000元以上	53	11.9%
總計	444	100%

四、教育程度

在教育程度方面，具有大專學歷的有225人，占總樣本數的50.7%。其次是高中職學歷，有177人，占總樣本數的39.9%。碩士以上學歷也有30人，占總樣本數的6.8%。

表4-4教育程度統計表

教育程度	人數	百分比
國中以下	12	2.7%
高中職	177	39.9%
大專院校	225	50.7%
碩博士	30	6.8%
總計	444	100%

五、職業

從事工商服務業的人數占總樣本數的55%，達244人。其次為其他，占總樣本數的18%，有80人。有44人從事自由業，占總樣本數的9.9%。除此3個選項，其他選項人數均未過20人，所佔百分比未超過5%。

表 4-5 職業統計表

職業別	人數	百分率
學生	16	3.6%
軍職	13	2.9%
公務人員	18	4.1%
教師	15	3.4%
農林漁牧	5	1.1%
家管	0	0%
工商服務業	244	55%
自由業	44	9.9%
醫護人員	9	2%
其他	80	18%
總計	444	100%

六、婚姻狀況

婚姻狀況以已婚者最多，總計有252人，佔總樣本數的56.8%。未婚者有186人，占總樣本數的41.9%。

表 4-6 婚姻狀況統計表

婚姻狀況	人數	百分比
已婚	252	56.8%
未婚	186	41.9%
離婚	5	1.1%
分居	0	0
喪偶	1	0.2%
總計	444	100%

七、騎乘資歷

騎乘資歷 1-3 年的人數為最多，達 157 人，占總樣本數的 35.4%。騎乘資歷在 3-5 年的有 121 人，占總樣本數的 27.3%。騎乘資歷在 10 年以上的人數最少，只有 49 人，占總樣本數的 11%。

表 4-7 騎乘資歷統計表

騎乘資歷	人數	百分比
未滿 1 年	59	13.3%
1-3 年	157	35.4%
3-5 年	121	27.3%
5-10 年	58	13.1%
10 年以上	49	11%
總計	444	100%

八、騎乘同伴

與車隊結伴出遊的人數為最多，有214人，占總樣本數的48.2%。其次是與朋友同行，有175人，占總樣本數的39.4%。習慣單獨出遊的人數最少，有44人，占總樣本數的9.9%。

表 4-8 出遊對象統計表

出遊對象	人數	百分比
朋友	175	39.4%
親人	11	2.5%
車隊	214	48.2%
獨走	44	9.9%
總計	444	100%

九、相關花費

有223人已經花費10萬元以上在保養與改裝費上，占總樣本數的50.2%。花費在7萬元以內的人最少，只有34人，占總樣本數的7.7%。

表 4-9 改裝保養費用統計表

改裝保養費用	人數	百分比
3萬元以內	62	14%
5萬元以內	81	18.2%
7萬元以內	34	7.7%
10萬元以內	44	9.9%
超過10萬元	223	50.2%
總計	444	100%

十、騎乘時間

每次騎乘時間在8小時以內的人數最多，有176人，占總樣本數的39.6%。其次是花費時間在5小時以內，有132人，占總樣本數的29.7%。人數最少的是騎乘時間在3小時以內，有64人，占總樣本數的14.4%。

表 4-10 騎乘時間統計表

騎乘時間	人數	百分比
3小時以內	64	14.4%
5小時以內	132	29.7%
8小時以內	176	39.6%
超過8小時	72	16.2%
總計	444	100%

十一、是否擁有大型重型機車

有高達411人擁有自己的大型重型機車，占總樣本數的92.6%。沒有大型重型機車的樣本中，向朋友借的有23人，占總樣本數的5.2%。租車的有10人，占總樣本數的2.3%。

表 4-11 是否擁有大型重型機車統計表

大型重型機車擁有狀況	人數	百分比
自己擁有大型重型機車	411	92.6%
向朋友借	23	5.2%
車行租	10	2.3%
總計	444	100%

十二、是否參加車隊

有346人參加車隊，占總樣本數的77.9%。未參加車隊的有98人，占總樣本數的22.1%。

表4-12是否參加車隊統計表

是否參加車隊	人數	百分比
是	346	77.9%
否	98	22.1%
總計	444	100%

根據上述資料顯示，大型重型機車休閒活動主要參與者為男性（435人，98%），年齡主要分布在31-35歲（122人，27.5%），月收入在35001元-50000元（140人，31.5%），大專院校畢業（225人，50.7%），從事工商服務業（244人，55%），已婚（252人，56.8%），騎乘經驗在1-3年內（157人，35.4%），最常和車隊團體出遊（214人，48.2%），保養改裝費用超過10萬元（223人，50.2%），每次出遊時間8小時內（176人，39.6%），自己擁有大型重型機車（411人，92.6%），且加入車隊（346人，占77.9%）。

本研究結果在性別，年齡，月收入，教育程度，職業，婚姻狀況，同遊對象等方面與江澤群（2006），詹博閔（2006），李富祥（2007），吳家瑞（2008），李柏宏（2008）等人的研究結果相近似。

第二節 不同背景變項的大型重型機車愛好者 對流暢體驗感受的差異分析

為瞭解不同背景變項對流暢體驗感受的差異情形，本研究分別以單因子變異數分析（one-way ANOVA）以及獨立樣本t檢定（t-test）來考驗背景變項與流暢體驗感受，並以薛費法（scheffe method）進行事後比較分析，以回答研究問題一，並驗證假設一。

一、實驗參與者在流暢體驗量表各分量表反應情形

本研究所採用之「流暢體驗量表」採Likert五點尺度（5-point Likert scale）計分。每題最高分為5分，最低分為1分。實驗參與者在流暢體驗量表總表的平均得分為4.21。各分量表依得分高低排序為自成性的經驗（M=4.50），專注與自我意識（M=4.35），不自覺的正確反應（M=4.23），清晰的目標與回饋（M=4.22），操控動作與技能平衡（M=4.05）與失去時間感（M=3.75）。顯示大型重型機車騎士在從事騎乘活動時的流暢體驗感受以自成性的經驗感受最高，而以失去時間感的感受最低。

表 4-13 大型 重型 機車 騎士 流暢 體驗 感受 分量 表 分析 摘要 表

流暢體驗	M	SD	題數
自成性的經驗	4.50	0.51	6
專注與自我意識	4.35	0.53	5
不自覺的正確反應	4.23	0.56	8
清晰的目標與回饋	4.22	0.54	5
操控動作與技能平衡	4.05	0.61	5
失去時間感	3.75	0.76	4
流暢體驗總量表	4.21	0.48	33

二、流暢體驗差異分析

(一) 性別

本研究以獨立樣本 t 檢定來驗證研究假設一，以瞭解不同性別的大型 重型 機車 騎士 在 流暢 體驗 感受 的 差異 情形。由結果可知，不同性別在流暢體驗各分量表上並無顯著差異。男性 (M=4.49) 僅在「自成性的經驗」平均得分低於女性 (M=4.67)，其餘 5 個分量表均高於女性。惟因女性樣本數太少，本項結果列表僅供參考，不做評論。

表 4-14 不同性別在流暢體驗的 t 檢定分析表

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
不自覺的正確反應	男	435	4.24	0.56	0.97
	女	9	4.06	0.53	
自成性的經驗	男	435	4.49	0.51	-1.13
	女	9	4.67	0.54	

表 4-14 不同性別在流暢體驗的 t 檢定分析表 (續)

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
清晰的目標與回饋	男	435	4.23	0.54	1.27
	女	9	4.00	0.47	
專注與自我意識	男	435	4.35	0.53	0.62
	女	9	4.24	0.55	
操控動作與技能平衡	男	435	4.05	0.61	1.02
	女	9	3.84	0.63	
失去時間感	男	435	3.75	0.76	0.54
	女	9	3.61	0.78	

(二) 年齡

使用單因子變異數分析法，以了解實驗參與者的年齡在流暢體驗感受上的差異情形。根據各分量表資料分析結果，「51歲以上」組別在各分量表得分均最高，「不自覺的正確反應」 $M=4.39$ 。「自成性的經驗」 $M=4.69$ 。「清晰的目標與回饋」 $M=4.45$ 。「專注與自我意識」 $M=4.55$ 。「操控動作與技能平衡」 $M=4.24$ 。「失去時間感」 $M=4.07$ 。

各分量表間並未達顯著差異，研究結果顯示流暢經驗感受不受年齡影響。也就是說不同年齡的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗的感受並無顯著差異。

表 4-15 不同年齡在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	1.31	6	0.22	0.70	.65
	自成性的經驗	1.29	6	0.22	0.83	.55
	清晰的目標與回饋	1.67	6	0.28	0.97	.45
	專注與自我意識	0.96	6	0.16	0.57	.75
	操控動作與技能平衡	1.30	6	0.22	0.57	.75
	失去時間感	2.64	6	0.44	0.75	.61
組內	不自覺的正確反應	136.47	437	0.31		
	自成性的經驗	113.12	437	0.26		
	清晰的目標與回饋	125.72	437	0.29		
	專注與自我意識	121.71	437	0.28		
	操控動作與技能平衡	164.89	437	0.38		
	失去時間感	254.67	437	0.58		

* $P < .05$

(三) 月收入

從不同月收入的大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗感受各分量表資料分析結果得知，在各分量表上均以「65001元以上」得分為最高，「不自覺的正確反應」 $M=4.39$ 。「自成性的經驗」 $M=4.56$ 。「清晰的目標與回饋」 $M=4.31$ 。「專注與自我意識」 $M=4.47$ 。「操控動作與技能平衡」 $M=4.23$ 。「失去時間感」 $M=3.96$ 。

根據不同月收入的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受結果可以發現，不同月收入的大型重型機車休閒活動愛好者在「操控動作與技能平衡」($F=3.22$, $p < .05$)

與「失去時間感」(F=3.30, $p < .05$)有顯著差異，與林晏新(2008)的研究結果相同。進行事後比較結果，在不同分量表之間並無顯著差異。

表 4-16 不同月收入在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	2.59	4	0.65	2.11	.08
	自成性的經驗	1.29	4	0.32	1.25	.29
	清晰的目標與回饋	1.19	4	0.30	1.04	.39
	專注與自我意識	2.59	4	0.65	2.37	.05
	操控動作與技能平衡	4.74	4	1.19	3.22	.01*
	失去時間感	7.52	4	1.88	3.30	.01*
組內	不自覺的正確反應	135.18	439	0.31		
	自成性的經驗	113.12	439	0.26		
	清晰的目標與回饋	126.19	439	0.29		
	專注與自我意識	120.07	439	0.27		
	操控動作與技能平衡	161.45	439	0.37		
	失去時間感	249.79	439	0.57		

* $P < .05$

(四) 教育程度

從不同教育程度的大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗感受各分量表資料分析結果得知，在「不自覺的正確反應」以「國中以下」得分最高， $M=4.36$ 。在「自成性的經驗」以「高中職」得分最高， $M=4.52$ 。在「清晰的目標與回饋」，「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」以及「失去

時間感」等因素構面上，均以「國中以下」得分最高， $M=4.37$ ， $M=4.43$ ， $M=4.20$ ， $M=4.13$ 。

各分量表之間並無顯著差異存在，此與余明錦（2008）研究結果相同。表示大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗的感受上，並不因教育程度的不同而有所差異。

表 4-17 不同教育程度在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	1.17	3	0.39	1.25	.29
	自成性的經驗	0.18	3	0.06	0.23	.88
	清晰的目標與回饋	0.45	3	0.15	0.52	.67
	專注與自我意識	1.44	3	0.48	1.75	.16
	操控動作與技能平衡	1.90	3	0.63	1.69	.17
	失去時間感	3.13	3	1.04	1.80	.15
組內	不自覺的正確反應	136.61	440	0.31		
	自成性的經驗	114.23	440	0.26		
	清晰的目標與回饋	126.94	440	0.29		
	專注與自我意識	121.22	440	0.28		
	操控動作與技能平衡	164.30	440	0.37		
	失去時間感	254.18	440	0.58		

* $P < .05$

(五) 職業

依不同職業別，在騎乘大型重型機車時的流暢體驗感受資料統計顯示，在6個分量表均以「軍職」得分最高，分別是「不自覺的正確反應」 $M=4.51$ 。「自成性的經驗」 $M=4.77$ 。「清晰的目標與回饋」 $M=4.38$ 。「專注與自我意識」 $M=4.52$ 。「操控動作與技能平衡」 $M=4.38$ 。「失去時間感」 $M=4.02$ 。

各分量表之間並無顯著差異，此與余明錦（2008）研究結果相同。表示大型重型機車休閒活動愛好者之流暢體驗感受，並不因為職業不同而有所差異。

表 4-18 不同職業在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	3.29	8	0.41	1.33	.23
	自成性的經驗	3.57	8	0.45	1.75	.89
	清晰的目標與回饋	1.69	8	0.21	0.73	.66
	專注與自我意識	1.38	8	0.17	0.62	.76
	操控動作與技能平衡	5.36	8	0.67	1.81	.07
	失去時間感	4.82	8	0.60	1.04	.41
組內	不自覺的正確反應	134.48	435	0.31		
	自成性的經驗	110.84	435	0.26		
	清晰的目標與回饋	125.69	435	0.29		
	專注與自我意識	121.29	435	0.28		
	操控動作與技能平衡	160.84	435	0.37		
	失去時間感	252.49	435	0.58		

* $P < .05$

(六) 婚姻狀況

由於各組間人數分布不均，差異過大，本研究將婚姻狀況重新劃分成已婚與未婚2組，以t考驗進行分析。根據統計資料顯示，已婚者與未婚者在「專注與自我意識」有顯著差異 ($t=1.98, p<.05$)，已婚者在各分量表得分上，均高於未婚者，此與楊胤甲 (2006) 研究結果相符。顯示婚姻狀況對大型重型機車休閒活動愛好者之流暢體驗感受有顯著差異。

表 4-19 不同婚姻狀況在流暢體驗的 t 檢定分析表

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
不自覺的正確反應	已婚	252	4.28	0.55	1.97
	未婚	186	4.17	0.57	
自成性的經驗	已婚	252	4.50	0.47	0.23
	未婚	186	4.49	0.56	
清晰的目標與回饋	已婚	252	4.25	0.53	1.14
	未婚	186	4.19	0.55	
專注與自我意識	已婚	252	4.39	0.50	1.98*
	未婚	186	4.29	0.56	
操控動作與技能平衡	已婚	252	4.09	0.58	1.77
	未婚	186	3.98	0.65	
失去時間感	已婚	252	3.78	0.77	1.15
	未婚	186	3.70	0.75	

* $P<.05$

(七) 騎乘資歷

根據不同騎乘資歷的大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗感受各分量表資料分析結果得知，「騎乘資歷在10年以上」的組別在6個分量表的得分均為最高。分別是「不自覺的正確反應」 $M=4.31$ 。「自成性的經驗」 $M=4.57$ 。「清晰的目標與回饋」 $M=4.35$ 。「專注與自我意識」 $M=4.52$ 。「操控動作與技能平衡」 $M=4.17$ 。「失去時間感」 $M=3.88$ 。

根據不同騎乘資歷的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受結果可以發現，不同騎乘資歷的大型重型機車休閒活動愛好者在「專注與自我意識」($F=2.68$, $p<.05$)有顯著差異，與洪錦堂(2008)，林晏新(2008)研究結果相同。進行事後比較結果，在不同分量表之間並無顯著差異。

表 4-20 不同騎乘資歷在流暢體驗之單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	1.69	4	0.42	1.36	.25
	自成性的經驗	1.13	4	0.28	1.10	.36
	清晰的目標與回饋	2.41	4	0.60	2.12	.08
	專注與自我意識	2.93	4	0.73	2.68	.03*
	操控動作與技能平衡	2.79	4	0.70	1.88	.11
	失去時間感	4.68	4	1.17	2.04	.09
組內	不自覺的正確反應	136.09	439	0.31		
	自成性的經驗	113.28	439	0.26		
	清晰的目標與回饋	124.98	439	0.29		
	專注與自我意識	119.74	439	0.27		
	操控動作與技能平衡	163.40	439	0.37		
	失去時間感	252.63	439	0.58		

* $P < .05$

(八) 騎乘同伴

依據不同騎乘同伴的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受分量表的資料分析結果得知，「車隊集體行動」在「不自覺的正確反應」，「自成性的經驗」，「清晰的目標與回饋」，「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」等5個分量表得分均為最高，平均數分別為4.32，4.54，4.29，4.42與4.13。在「失去時間感」以「親人」得分最高，平均數為4.04。

從研究結果得知，不同騎乘同伴的大型重型休閒活動愛好者，在「不自覺的正確反應」($F=4.74$, $p < .05$)，「清晰

的目標與回饋」(F=3.32, p<.05),「專注與自我意識」(F=3.01, p<.05),「操控動作與技能平衡」(F=5.47, p<.05)與「失去時間感」(F=2.90, p<.05)有顯著的差異。根據事後比較,「與車隊集體行動」在「不自覺的正確反應」,「清晰的目標與回饋」與「操控動作與技能平衡」上顯著大於「獨走」。「朋友」在「操控動作與技能平衡」上顯著大於「獨走」。顯示不同騎乘同伴的大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗感受上,有顯著差異。

表 4-21 不同騎乘同伴在流暢體驗單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P	事後比較
組間	不自覺的正確反應	4.31	3	1.44	4.74	.003*	3>4
	自成性的經驗	1.46	3	0.49	1.90	.130	
	清晰的目標與回饋	2.82	3	0.94	3.32	.020*	3>4
	專注與自我意識	2.47	3	0.82	3.01	.030*	
	操控動作與技能平衡	5.97	3	1.99	5.47	.001*	3>4 1>4
	失去時間感	4.99	3	1.66	2.90	.035*	

表 4-21 不同騎乘同伴在流暢體驗單因子變異數分析摘要表
(續)

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P	事後比較
組內	不自覺的正確反應	133.46	440	0.30			
	自成性的經驗	112.95	440	0.26			
	清晰的目標與回饋	124.57	440	0.28			
	專注與自我意識	120.20	440	0.27			
	操控動作與技能平衡	160.22	440	0.36			
	失去時間感	252.32	440	0.57			

* $P < .05$ 備註：1.朋友 2.親人 3.車隊集體行動 4.獨走

(九) 投入相關經費

依據不同投入經費的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受分量表的資料分析結果得知，「不自覺的正確反應」以「10萬元以上」得分最高， $M=4.30$ 。「自成性的經驗」以「10萬元以內」得分最高， $M=4.55$ 。「清晰的目標與回饋」以「10萬元以內」得分最高， $M=4.30$ 。「專注與自我意識」以「10萬元以上」得分最高， $M=$ 為 4.40 。「操控動作與技能平衡」以「10萬元以內」得分最高， $M=4.10$ 。「失去時間感」以「10萬元以內」得分最高， $M=3.82$ 。

依據資料分析結果，各分量表之間並沒有顯著差異。也就是說大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受並不因為投入相關費用不同而有差異。

表 4-22 不同投入費用在流暢體驗單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	2.68	4	0.67	2.18	.07
	自成性的經驗	0.86	4	0.22	0.83	.51
	清晰的目標與回饋	1.49	4	0.37	1.30	.27
	專注與自我意識	1.38	4	0.35	1.25	.29
	操控動作與技能平衡	1.84	4	0.46	1.23	.30
	失去時間感	0.82	4	0.20	0.35	.84
組內	不自覺的正確反應	135.10	439	0.31		
	自成性的經驗	113.55	439	0.26		
	清晰的目標與回饋	125.90	439	0.29		
	專注與自我意識	121.29	439	0.28		
	操控動作與技能平衡	164.35	439	0.37		
	失去時間感	256.49	439	0.58		

* $P < .05$

(十) 騎乘時間

從不同騎乘時間的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受各分量表的資料分析結果得知，「不自覺的正確反應」，「清晰的目標與回饋」，「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」等4個分量表均以「8小時以內」得分最高， $M=4.28$ ， $M=4.28$ ， $M=4.40$ ， $M=4.13$ 。「自成性的經驗」與「失去時間感」以「超過8小時」得分最高， $M=4.53$ ， $M=3.89$ 。

分析資料得知，不同騎乘時間的大型重型機車休閒活動愛好者在「操控動作與技能平衡」分量表上 ($F=3.42$ ， $p < .05$) 有顯著的差異。根據事後比較，「超過8小時」顯著高於「3

小時以內」。顯示不同騎乘時間的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受上有顯著的差異。此與蔡苡澂（2007），林晏新（2008）的研究結果相同。

表 4-23 不同騎乘時間在流暢體驗單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P	事後比較
組間	不自覺的正確反應	0.97	3	0.32	1.14	.38	
	自成性的經驗	0.26	3	0.09	0.34	.80	
	清晰的目標與回饋	1.43	3	0.48	1.67	.17	
	專注與自我意識	0.72	3	0.24	0.87	.46	
	操控動作與技能平衡	3.79	3	1.26	3.42	.02*	4>1
	失去時間感	3.29	3	1.10	1.90	.13	
組內	不自覺的正確反應	136.81	440	0.31			
	自成性的經驗	114.15	440	0.26			
	清晰的目標與回饋	125.96	440	0.29			
	專注與自我意識	121.95	440	0.28			
	操控動作與技能平衡	162.41	440	0.37			
	失去時間感	254.02	440	0.58			

* $P < .05$ 備註：1. 3小時以內 2. 5小時以內 3. 8小時以內 4. 超過8小時

（十一）是否擁有大型重型機車

從是否擁有大型重型機車的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受各分量表的資料分析結果得知，在「不自覺的正確反應」以「自己擁有」得分最高， $M=4.25$ 。在「自成性的經驗」，「清晰的目標與回饋」均以「向車行租借」

得分最高， $M=4.50$ ， $M=4.24$ 。在「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」與「失去時間感」，均以「自己擁有」得分最高， $M=4.36$ ， $M=4.06$ ， $M=3.77$ 。

依據資料分析結果，各分量表之間並沒有顯著差異。也就是說大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受並不因為是否擁有自己的大型重型機車而有所差異。

表 4-24 是否擁有重車在流暢體驗單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	不自覺的正確反應	1.22	2	0.61	1.97	.14
	自成性的經驗	0.11	2	0.06	0.22	.80
	清晰的目標與回饋	0.65	2	0.32	1.12	.33
	專注與自我意識	0.28	2	0.14	0.51	.60
	操控動作與技能平衡	0.39	2	0.19	0.52	.60
	失去時間感	2.13	2	1.06	1.84	.16
組內	不自覺的正確反應	136.56	441	0.31		
	自成性的經驗	114.30	441	0.26		
	清晰的目標與回饋	126.74	441	0.29		
	專注與自我意識	122.39	441	0.28		
	操控動作與技能平衡	165.80	441	0.38		
	失去時間感	255.18	441	0.58		

* $P < .05$

(十二) 是否加入車隊

根據是否參加車隊的大型重型機車閑活動愛好者，在流暢體驗感受各分量表的資料分析結果，「加入車隊」在各分量表的得分均高於「沒有加入車隊」。其平均數分別為4.26，4.51，4.25，4.36，4.08，3.78。

資料分析結果，在「不自覺的正確反應」($t=1.99, p < .05$)與「操控動作與技能平衡」($t=2.04, p < .05$) 2個分量表上有顯著差異。顯示是否參加車隊，對大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗的感受上會有顯著不同。

表 4-25 是否加入車隊在流暢體驗單因子變數分析摘要表

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
不自覺的正確反應	是	346	4.26	0.55	1.99*
	否	98	4.14	0.57	
自成性的經驗	是	346	4.51	0.49	1.22
	否	98	4.44	0.57	
清晰的目標與回饋	是	346	4.25	0.53	1.96
	否	98	4.13	0.55	
專注與自我意識	是	346	4.36	0.52	0.85
	否	98	4.31	0.56	
操控動作與技能平衡	是	346	4.08	0.60	2.04*
	否	98	3.94	0.66	
失去時間感	是	346	3.78	0.74	1.73
	否	98	3.63	0.84	

* $P < .05$

三、綜合討論

本研究結果顯示大型重型機車休閒活動愛好者在從事此休閒活動時，於流暢體驗的平均數為4.21，介於非常同意與同意之間，表示大型重型機車休閒活動愛好者擁有高流暢體驗。在不同背景變項與流暢體驗的差異情形，分項說明如下：

（一）性別與流暢體驗

本研究女性樣本數僅取得9位，與男性435位有極大差距。顯現出雖然這是一項以男性為主要參與者的休閒活動，但並不表示不適合女性加入。從女性在「自成性的經驗」得分高於男性，可以看出女性在從事此項活動時，所獲得的回饋高於男性。

（二）年齡與流暢體驗

在年齡上並未出現顯著差異，但是比較得分結果，各分量表均以「51歲以上」得分最高，因為大型重型機車操控需有一定技巧與熟稔度，在1979至2002年禁止大型重型機車進口這段期間，仍有部份人士透過管道持續擁有大型重型機車，享受騎乘樂趣。隨著年齡增加，技術與體驗也隨之增長。所以比其他年齡層更容易感受流暢體驗。

（三）月收入與流暢體驗

不同月收入的大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗上有顯著差異，與林晏新（2008）研究結果相同。各分量表得分均以「65001元以上」最高，可能的原因為大型重型機車均為國外進口，零配件與改裝部品也以進口品項品質較佳。經濟能力較佳者在選購車輛，以及為求操控表現而增添零配件與改裝部品時，會有較多較佳的選擇，相對的在車輛操控

上也帶來與原廠部品截然不同的優質感受。

(四) 教育程度，職業與流暢體驗

教育程度與職業並不會影響大型重興機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受，與余明錦（2008）的研究結果相同。在教育程度變項中，「國中以下」除在「自成性的經驗」外，其餘各因素得分均為最高。研究者推論國中以下學歷之參與者踏入職場時間早於其他各組，接觸大型重型機車時間也相對提早，騎乘資歷深，所以各因素得分高。

在職業變項中，以「軍職」在各因素得分最高。本研究推論與其緊張、嚴肅、單調乏味的工作屬性有關，藉由一切操之在我的駕馭行為，可以紓解緊繃的工作情緒，從中獲得流暢體驗。

(五) 婚姻狀況與流暢體驗

已婚者在各分量表上的得分均高於未婚者，而且在「專注與自我意識」有顯著差異（ $t=1.98$ ， $p<.05$ ），與楊胤甲（2006）的研究結果相符。已婚者尚能從事大型重型機車休閒活動者，表示能得到家人認同，甚至是夫妻一同出遊，與未婚者相較，能灌注心意於活動中，進而得到流暢的快感。

(六) 騎乘資歷與流暢體驗

不同騎乘資歷的流暢體驗感受有顯著差異，「騎乘資歷在10年以上」的組別在各分量表的得分均為最高，與洪錦堂（2008），林晏新（2008）研究結果相同。大型重型機車騎乘不同於一般交通工具，操控技巧純熟與否直接影響流暢體驗感受，而操控技巧更是經驗累積而來，所以可以想見騎乘資歷愈久，愈容易有流暢體驗。

(七) 騎乘同伴與流暢體驗

不同騎乘同伴的流暢體驗感受呈現顯著差異，經事後比較發現，「與車隊集體行動」顯著高於「獨走」。「朋友」顯著大於「獨走」。大型重型機車是一項需要技術性的休閒活動，與他人出遊不但可互相照應，技術的切磋也是出遊的收穫之一。有組織的車隊在出遊前均有詳細計劃，並安排領隊車與押隊車，以照應車友，在無須有太多顧忌的氛圍下，流暢感油然而生。

（八）投入相關經費與流暢體驗

大型重型機車休閒活動愛好者的流暢體驗感受，與在相關經費的投入上並沒有顯著差異。會參與此項休閒活動的人士，皆是源自於對機車的熱愛，投入經費多寡，無減於對活動的喜好與感受。

（九）騎乘時間與流暢體驗

不同騎乘時間的大型重型機車休閒活動愛好者，在流暢體驗感受上有顯著差異，與蔡苡澂（2007），林晏新（2008）的研究結果相同。事後比較分析，「超過8小時」顯著高於「3小時以內」。如同「騎乘資歷與流暢體驗」所分析，騎乘時間較久，對技術發揮，車輛性能掌控與自我了解上，都較能充分體驗，所以容易感受到流暢體驗。

（十）是否擁有大型重型機車與流暢體驗

是否擁有自己的大型重型機車對流暢體驗並沒有顯著差異。但是比較各分量表得分情形可以發現，「自己擁有」在「不自覺的正確反應」，「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」與「失去時間感」上得分較高。擁有屬於自己的大型重型機車，了解車輛屬性，容易達到人車一體的境界，發揮車輛性能與自己的操控技巧。「向車行租借」在「自成

性的經驗」與「清晰的目標與回饋」得分較高。為了享受大型重型機車騎乘的樂趣，必須花費新台幣2000元到4000元不等的費用租借，所以會從事租借行為的實驗參與者對此休閒活動必定相當熱中，而且想要一再體驗，一旦出遊，對自己所欲追求到達的境界也相當清楚。

(十一) 是否參加車隊與流暢體驗

是否加入車隊對流暢體驗有顯著差異，加入車隊後，容易獲知各項資訊，無論是機械保養或是騎乘技巧，均有助於流暢體驗的獲得。

第三節 不同背景變項的大型重型機車愛好者 對休閒效益感受的差異分析

為瞭解不同背景變項對休閒效益的差異情形，本研究分別以單因子變異數分析（one-way ANOVA）以及獨立樣本t檢定（t-test）來考驗背景變項與休閒效益，並以薛費法（scheffe method）進行事後比較分析，以回答研究問題二，並驗證假設二。

一、實驗參與者在休閒效益量表各分量表反應情形

本研究所採用之「休閒效益量表」採Likert五點尺度（5-point Likert scale）計分。每題最高分為5分，最低分為1分。實驗參與者在休閒效益量表平均得分情形，總量表的平均數為4.37。各分量表依得分高低排序為心理效益（M=4.51），社交效益（M=4.42）與生理效益（M=4.15）。顯示大型重型機車騎士在從事騎乘活動時的休閒效益以心理效益最高，而以生理效益最低。

表 4-26 大型重型機車騎士休閒效益分析摘要表

休閒效益	M	SD	題數
心理效益	4.51	0.54	5
社交效益	4.42	0.52	5
生理效益	4.15	0.69	5
休閒效益總量表	4.37	0.50	15

二、休閒效益差異分析

(一) 性別

由不同性別的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益差異情形分析結果可知，不同性別在休閒效益各分量表上並無顯著差異。在「社交效益」以女性得分最高（ $M=4.54$ ），在「心理效益」以男性得分較高（ $M=4.51$ ），在「生理效益」以女性得分最高（ $M=4.36$ ）。但因為資料蒐集結果，2組人數相差過於懸殊（男性435人，女性9人），結果列表僅供參考，不做評論。

表 4-27 不同性別在休閒效益的 t 檢定分析摘要表

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
社交效益	男	435	4.42	0.52	-0.67
	女	9	4.54	0.54	
心理效益	男	435	4.51	0.53	-1.14
	女	9	4.31	0.57	
生理效益	男	435	4.15	0.68	-0.93
	女	9	4.36	0.80	

(二) 年齡

在不同年齡的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果上，「51歲以上」在各分量表得分均為最高，平均數分別為4.65，4.71與4.40。各分量表並無顯著差異，表示大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上並不會因為年齡不同而有所不同，與徐新勝（2007）的研究結果相同。

表 4-28 不同年齡在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	2.49	6	0.42	1.52	.17
	心理效益	3.07	6	0.51	1.81	.10
	生理效益	1.93	6	0.32	0.68	.66
組內	社交效益	139.37	437	0.27		
	心理效益	123.73	437	0.28		
	生理效益	206.20	437	0.47		

* $P < .05$

(三) 月收入

從不同月收入的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果來看，「社交效益」以「65001元以上」得分最高， $M=4.56$ 。「心理效益」以「50001元-65000元」得分最高， $M=4.60$ 。「生理效益」以「65001元以上」得分最高， $M=4.34$ 。

依據資料分析結果，在「社交效益」($F=3.32$, $p < .05$)和「心理效益」($F=5.35$, $p < .001$)上，有顯著差異。事後比較顯示，在「社交效益」上並未發現顯著差異。在「心理效益」上，「35001元-50000元」顯著高於「20000元以下」，「50001元-65000元」顯著高於「20000元以下」。「65001元以上」顯著高於「20000元以下」，與林宜蔓(2004)，吳永發(2006)的研究結果相同。

表 4-29 不同月收入在休閒效益單因子變數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P	事後比較
組間	社交效益	3.58	4	0.89	3.32	.011*	
	心理效益	5.89	4	1.47	5.35	.000*	3>1, 4>1 5>1
	生理效益	4.11	4	1.03	2.21	.067	
組內	社交效益	118.29	439	0.27			
	心理效益	120.91	439	0.28			
	生理效益	204.02	439	0.47			

* $P < .05$ 1. 20000元以下 2. 20001元-35000元 3. 35001元-50000元 4. 50001元-65000元 5. 65001元以上

(四) 教育程度

從不同教育程度的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果來看，「社交效益」以「國中以下」的得分最高， $M=4.60$ 。「心理效益」以「碩博士」得分最高， $M=4.58$ 。「生理效益」以「國中以下」得分最高， $M=4.29$ 。

根據資料分析結果，不同教育程度的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上並沒有顯著差異。也就是說教育程度不同，並不會影響大型重型機車休閒活動愛好者，對休閒效益的感受，與馬上鈞（2002）的研究結果相同。

表 4-30 不同教育程度在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	1.25	3	0.42	1.52	.21
	心理效益	0.32	3	0.11	0.37	.77
	生理效益	1.11	3	0.37	0.78	.50
組內	社交效益	120.62	440	0.27		
	心理效益	126.48	440	0.29		
	生理效益	207.02	440	0.47		

* $P < .05$

(五) 職業

從不同職業的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果可知，在「社交效益」以「教職」得分最高， $M=4.50$ 。「心理效益」與「生理效益」均以「軍職」得分最高， $M=4.71$ ， $M=4.50$ 。

各分量表之間並無顯著差異，與洪煌佳（2002），林宜蔓（2004）與吳科驊（2006）的研究結果相同。

表 4-31 不同職業在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	3.46	8	0.43	1.59	.13
	心理效益	3.79	8	0.47	1.67	.10
	生理效益	3.83	8	0.48	1.02	.42
組內	社交效益	118.41	435	0.27		
	心理效益	123.01	435	0.28		
	生理效益	204.30	435	0.47		

* $P < .05$

(六) 婚姻狀況

如同流暢體驗差異分析時所提及，因為各組間人數相差懸殊，所以將婚姻重新劃分成已婚與未婚2組，進行獨立樣本t考驗。「已婚」在「社交效益」，「心理效益」與「生理效益」的得分上皆高於「未婚」。平均數分別為4.49，4.58，4.20。統計資料顯示出，在「社交效益」($t=3.27$ ， $p<.05$)與「心理效益」($t=3.74$ ， $p<.05$)上，達顯著差異。此結果與馬上鈞(2002)以及林宜蔓(2004)的研究結果相同。

表 4-32 不同婚姻狀況在休閒效益 t 檢定分析摘要表

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
社交效益	已婚	252	4.49	0.48	3.27*
	未婚	186	4.33	0.57	
心理效益	已婚	252	4.58	0.51	3.74*
	未婚	186	4.39	0.56	
生理效益	已婚	252	4.20	0.65	1.41
	未婚	186	4.11	0.70	

* $P<.05$

(七) 騎乘資歷

根據不同騎乘資歷的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果看來，「10年以上」在「社交效益」，「心理效益」的得分最高， $M=4.48$ 與 4.64 。「未滿1年」在「生理效益」得分最高， $M=4.25$ 。各分量表並無顯著差異，顯示大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上並不因為騎乘資歷不同而有所差異，與徐新勝(2007)的研究結果相同。

表 4-33 不同騎乘資歷在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	0.25	4	0.06	0.23	.92
	心理效益	1.39	4	0.35	1.22	.30
	生理效益	0.83	4	0.21	0.44	.78
組內	社交效益	121.62	439	0.28		
	心理效益	125.40	439	0.29		
	生理效益	207.29	439	0.47		

* $P < .05$

(八) 騎乘同伴

從不同騎乘同伴的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果得知，「車隊集體行動」在3個分量表得分皆最高， $M=4.51$ ， $M=4.54$ ， $M=4.21$ 。

統計資料顯示，在「社交效益」($F=5.83$ ， $p < .05$)達顯著差異，根據事後比較，「車隊集體行動」顯著大於「獨走」。顯示大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上會因為騎乘同伴不同，而有不同感受。

表 4-34 不同騎乘同伴在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P	事後比較
組間	社交效益	4.66	3	1.55	5.83	.001*	3 > 4
	心理效益	1.25	3	0.42	1.46	.224	
	生理效益	3.14	3	1.05	2.25	.082	

表 4-34 不同騎乘同伴在休閒效益單因子變異數分析摘要表
(續)

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P	事後比較
組內	社交效益	117.20	440	0.27			
	心理效益	125.54	440	0.28			
	生理效益	204.99	440	0.47			

* $P < .05$ 1. 朋友 2. 親人 3. 車隊集體行動 4. 獨走

(九) 投入相關經費

根據不同投入相關經費的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析顯示，以「超過10萬元以上」在3個分量表上的得分均位居第一，平均數分別為4.47，4.58，4.20。統計資料顯示在「心理效益」上 ($F=2.63$ ， $p < .05$) 有顯著差異，但事後比較，在不同分量表中並無顯著差異。

表 4-35 不同投入費用在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	1.37	4	0.34	1.25	.29
	心理效益	2.97	4	0.74	2.63	.03*
	生理效益	1.20	4	0.30	0.63	.64
組內	社交效益	120.49	439	0.27		
	心理效益	123.83	439	0.28		
	生理效益	206.93	439	0.47		

* $P < .05$

(十) 騎乘時間

從不同騎乘時間的大型重型機車閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果得知，「社交效益」以「8小時以內」得分最高， $M=4.46$ 。「心理效益」以「5小時以內」得分最高， $M=4.54$ 。「生理效益」以「5小時以內」得分最高， $M=4.22$ 。各分量表間並沒有顯著差異，也就是說大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的感受並不受騎乘時間所影響。

表 4-36 不同騎乘時間在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	0.36	3	0.12	0.44	.73
	心理效益	0.65	3	0.22	0.76	.52
	生理效益	1.26	3	0.42	0.89	.45
組內	社交效益	121.50	440	0.28		
	心理效益	126.14	440	0.29		
	生理效益	206.87	440	0.47		

* $P < .05$

(十一) 是否擁有大型重型機車

從是否擁有大型重型機車的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析可看出，「自己擁有」在3個分量表的得分都是最高，平均數分別為4.44，4.52，4.16。在各分量表間並沒有顯著差異出現，與徐新勝（2007）的研究結果相同，表示不論是否擁有自己的大型重型機車，均不會影響大型重型機車休閒活動愛好者的休閒效益。

表 4-37 是否擁有重車在休閒效益單因子變異數分析摘要表

變異來源	因素名稱	SS	df	MS	F	P
組間	社交效益	0.99	2	0.59	1.81	.17
	心理效益	0.96	2	0.48	1.69	.19
	生理效益	0.43	2	0.22	0.46	.63
組內	社交效益	120.87	441	0.27		
	心理效益	125.83	441	0.29		
	生理效益	207.70	441	0.47		

* $P < .05$

(十二) 是否加入車隊

根據是否加入車隊的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的資料分析結果得知，「加入車隊」在3個分量表上的得分均高於「未加入車隊」。依分析結果，在「社交效益」($t=2.17$, $p < .05$)上有顯著差異，與徐新勝(2007)的研究結果相同。是否加入車隊，對大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上有顯著的影響。

表 4-38 是否參加車隊在休閒效益 t 檢定分析摘要表

因素名稱	組別	人數	M	SD	t
社交效益	是	346	4.45	0.50	2.17*
	否	98	4.32	0.59	
心理效益	是	346	4.52	0.52	1.20
	否	98	4.45	0.60	
生理效益	是	346	4.16	0.68	0.60
	否	98	4.11	0.70	

* $P < .05$

三、綜合討論

研究結果顯示大型重型機車休閒活動愛好者，於從事大型重型機車休閒活動時，在休閒效益的平均數為4.37，介於非常同意與同意之間，可見此休閒活動能帶給實驗參與者頗高的休閒效益。以下就不同背景變項，分別說明其與休閒效益的關係：

（一）性別與休閒效益

有效資料中的女性僅有9位，相對於男性的435位，差距極大，難以說明實際狀況差異。以本研究所得資料而言，女性在「社交效益」與「生理效益」上的得分高於男性。

（二）年齡與休閒效益

不同年齡的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上並沒有顯著差異，與徐新勝（2007）的研究結果相同。整體平均數於4.30-4.60間，介於「同意」與「非常同意」。可以說明此休閒活動對不同年齡的參與者，都可以帶來頗高的休閒效益。

（三）月收入與休閒效益

不同月收入的大型重型機車休閒活動愛好者在休閒效益上有顯著差異，與林宜蔓（2004），吳永發（2006）的研究結果相符。根據事後比較，在「心理效益」上，「35001元-50000元」顯著高於「20000元以下」，「50001元-65000元」顯著高於「20000元以下」。「65001元以上」顯著高於「20000元以下」。其在休閒效益的平均得分與月收入數目成正比，顯見月收入愈高，其休閒效益感受愈強。

（四）教育程度，職業與休閒效益

不同教育程度與不同職業，並不影響大型重型機車休閒

活動愛好者在休閒效益上的感受。此結果和馬上鈞（2002），洪煌佳（2002），林宜蔓（2004）與吳科驊（2006）的研究結果相同。

「碩博士」在「心理效益」得分最高，顯示教育程度較高之參與者，著重在心靈層面的休憩。「國中以下」在屬於外在層面的「社交效益」與「生理效益」得分較高。

「教職」在「社交效益」得分最高，與其封閉的工作環境有關，在接觸同事與學生以外的人士後，可以拓展其人際關係。「軍職」則可以藉由此休閒活動的參與，紓解緊張、單調的工作壓力，所以在「心理效益」與「生理效益」得分較高。

（五）婚姻狀況與休閒效益

不同婚姻狀況的大型重型機車休閒活動愛好者，在「社交效益」與「心理效益」上，有顯著差異，都是已婚者高於未婚者，與林宜蔓（2004）的研究結果相同。未婚者在從事此項休閒活動，比較不易得到家人的支持，家人反對的理由不外乎將之誤解為需要巨額花費以及人身安全風險上的考量。在重重阻礙下，對休閒效益的感受低於已婚者。

（六）騎乘資歷與休閒效益

大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上並不因為騎乘資歷不同而有所差異，與徐新勝（2007）的研究結果相同。參與此休閒活動之參與者對大型重型機車有高於一般人的熱情，願意花費時間參加練習課程以考取駕照。自然在從事活動的過程中，活動後，不分騎乘資歷，皆能獲得身心上的滿足。

（七）騎乘同伴與休閒效益

不同騎乘同伴的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益上有顯著差異，在「社交效益」上，有顯著差異。依據事後比較，「車隊集體行動」顯著大於「獨走」。車隊集體出遊，車友間自然有較多互動，與其他車隊或車友相遇，也容易產生互動。單獨出遊者已抱持扮演「獨行俠」的心理準備，自然在社交活動上更顯被動。

（八）投入相關經費與休閒效益

投入經費不同，對大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的感受上有顯著差異。投入經費在「10萬元以上」，在各分量表上得分最高。在「心理效益」上，其得分高低與投入相關經費成正比。對車輛調教花費較多金錢的人，追求的是騎乘時的安定感與技術的極致發揮，成就感與滿足感更是使他們一再投入其中的要因。

（九）騎乘時間與休閒效益

大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益的感受並不受騎乘時間所影響。騎乘時間係由個人決定，休閒效益的達成並不因活動時間長短而有所差異。

（十）是否擁有大型重型機車與休閒效益

是否擁有大型重型機車的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒效益各分量表間並沒有顯著差異出現，與徐新勝（2007）的研究結果相同。大型重型機車休閒活動吸引人之處在於騎乘當下以及事後回憶的感覺。尚未購買車輛的人，透過租借，仍然可以體驗到與擁有自己專屬車輛的人相同的感覺。

（十一）是否加入車隊與休閒效益

是否加入車隊的大型重型機車休閒活動愛好者，在休閒

效益上有顯著差異，與徐新勝（2007）的研究結果相同。在「社交效益」上達顯著差異，代表車隊成員間密切的互動，分享與支持，對社交效益有正面效果。

第四節 流暢體驗與休閒效益之典型相關分析

本文以典型相關 (canonical correlation) 以求進一步了解，大型重型機車休閒活動愛好者之流暢體驗與休閒效益之間，是否有顯著相關存在。本研究變項以流暢體驗的6個變項作為控制變項 (X變項)，以休閒效益的3個變項作為效標變項 (Y變項)，找出2組變項間，線性組合的相關程度。

表 4-39 流暢體驗與休閒效益典型相關分析摘要表

控制變項	典型因素			效標變項	典型因素		
	χ_1	χ_2	χ_3		η_1	η_2	η_3
不自覺的正確反應	.853	-.112	.423	社交效益	.958	-.164	.234
自成性的經驗	.924	.069	-.266	心理效益	.736	.671	.084
清晰的目標與回饋	.849	-.116	.358	生理效益	.835	.058	-.547
專注與自我意識	.822	-.366	.007				
操控動作與技能平衡	.777	.153	.101				
失去時間感	.575	.440	.211				
抽出變異數百分比	.652	.064	.072	抽出變異 數百分比	.719	.160	.120
重疊	.366	.007	.004	重疊	.403	.018	.006
				ρ^2	.561	.111	.053
				ρ	.749***	.333***	.230***

*** $P < .001$

由表 4-39 分析結果，共可得到 3 個典型相關係數，且均達到顯著水準 ($p < .001$)。第一個典型相關係數 $\rho_1 = .749$ ($p < .001$)。第二個典型相關係數 $\rho_2 = .333$ ($p < .001$)。第三

個典型相關係數 $\rho_3 = .230$ ($p < .001$)。6個控制變項，主要透過3個典型因素影響到效標變項。

控制變項的第一個典型因素 (χ_1)，可以說明效標變項的第一個典型因素 (η_1) 總變異量的56.1% ($\rho_1^2 = .561$)，而效標變項的第一個典型因素 (η_1)，又可解釋效標變項變異量的71.9%。控制變項與效標變項重疊部分為40.3%，所以控制變項透過第一典型因素 (χ_1 與 η_1)，可以解釋效標變項總變異量的40.3%。

控制變項的第二個典型因素 (χ_2)，可以說明效標變項的第二個典型因素 (η_2) 總變異量的11.1% ($\rho_2^2 = .111$)，而效標變項的第二個典型因素 (η_2)，又可解釋效標變項變異量的16%。控制變項與效標變項重疊部分為1.8%，所以控制變項透過第二典型因素 (χ_2 與 η_2)，可以解釋效標變項總變異量的1.8%。

控制變項的第三個典型因素 (χ_3)，可以說明效標變項的第三個典型因素 (η_3) 總變異量的5.3% ($\rho_3^2 = .053$)，而效標變項的第三個典型因素 (η_3)，又可解釋效標變項變異量的12%。控制變項與效標變項重疊部分為0.6%，所以控制變項透過第三典型因素 (χ_3 與 η_3)，可以解釋效標變項總變異量的0.6%。

控制變項與效標變項在第一個，第二個與第三個典型因素的重疊部分，共計42.7%。也就是說，「不自覺的正確反應」，「自成性的經驗」，「清晰的目標與回饋」，「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」，「失去時間感」等6個控制變項經由第一，第二與第三典型因素共可說明「社交效益」，「心理效益」與「生理效益」的休閒效益總變異

量的 42.7%。

3組典型相關係數中以第一個典型相關係數較大，第二組的重疊量為 1.8%，第三組的重疊量為 0.6%，其重疊量甚小。可見 6個控制變項主要藉由第一個典型因素 (χ_1)，影響 3個效標變項。6個控制變項除「失去時間感」達中度相關外（結構係數 .575），其餘與第一個典型因素 (χ_1) 皆有高度相關，結構係數在 .777 以上，最高為「自成性的經驗」，結構係數為 .924。在效標變項中，全部與第一個典型因素 (η_1) 有密切關係，結構係數在 .736 以上，「社交效益」的結構係數最高，達 .958。從研究結果可知，流暢體驗與休閒效益有高度相關，與研究假設相符合。

在第一個典型因素分析中，主要是控制變項中的「不自覺的正確反應」，「自成性的經驗」，「清晰的目標與回饋」，「專注與自我意識」，「操控動作與技能平衡」與「失去時間感」等 6個變項，而影響休閒效益的 3個變項。由於其結構關係皆為正向關係，可知愈能做出不自覺的正確反應，體驗更多的自成性經驗，感受清晰的目標與回饋，愈能發揮專注，操控愈流暢，以及技能愈能隨心所欲發揮的大型重型機車休閒活動愛好者，愈容易感受到活動所帶來的休閒效益。歸納而言，高流暢體驗感受會帶來高休閒效益。

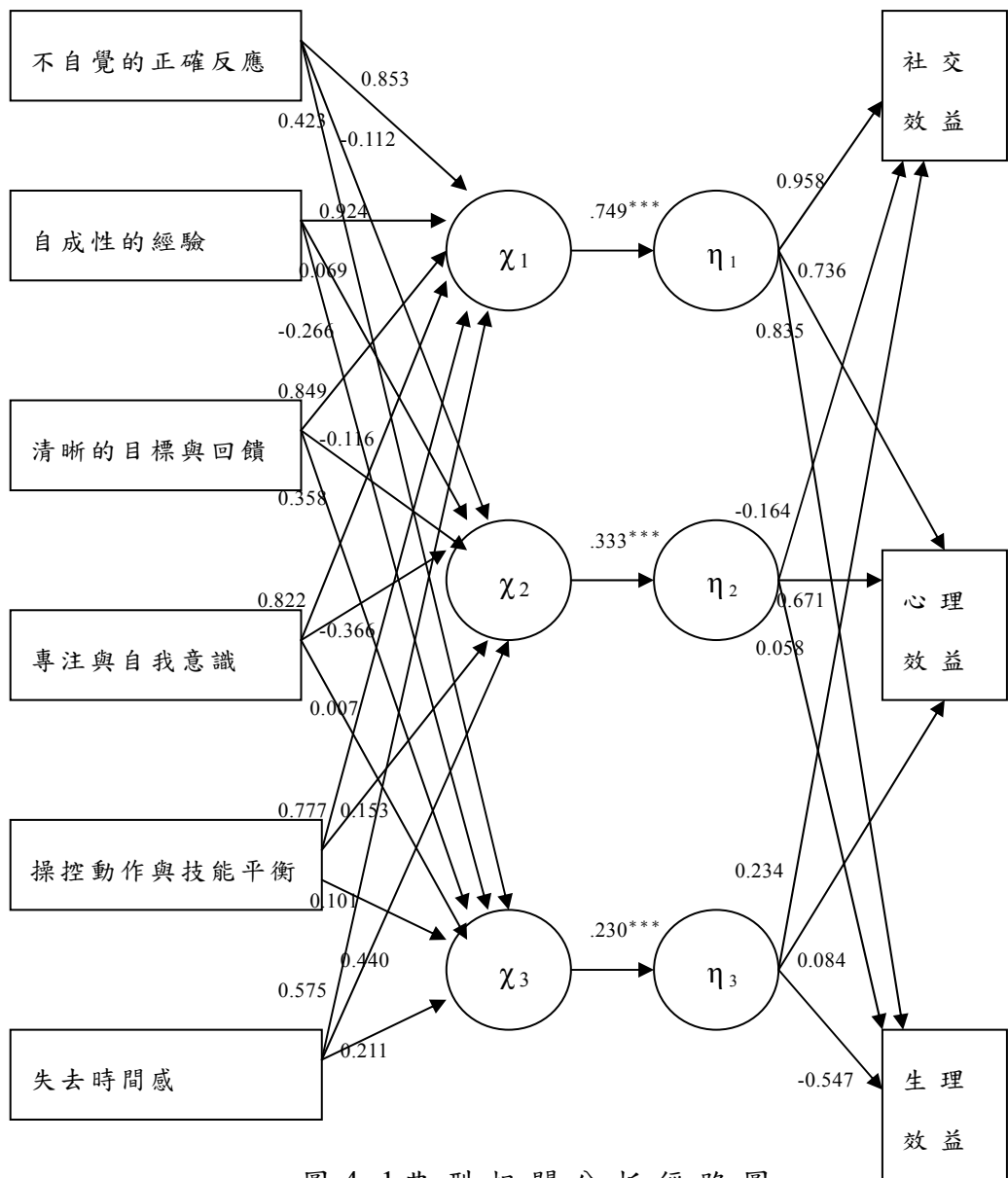


圖 4-1 典型相關分析徑路圖

第五章 結論與建議

本研究目的在探討大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗與休閒效益間的關係。依據第二章文獻探討以及第四章研究結果與討論，整理出結論，並依此提出建議，俾以提供大型重型機車休閒活動愛好者、有意發展大型重型機車休閒事業者，以及大型重型機車相關主管單位者參考。

第一節 結論

一、大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗，休閒效益參與現況

本研究結果顯示，有98%的男性，2%的女性參與大型重型機車休閒活動。主要年齡層為31-35歲，多數月收入在35001元-50000元，以大專院校畢業比例最高，從事工商服務業人數最多，婚姻狀況以已婚者最多，多數騎乘經驗在1-3年內，最常和車隊團體出遊，保養改裝費用超過10萬元者最多，多數人每次出遊時間在8小時內，自己擁有大型重型機車的比例最高，加入車隊者人數最多。

二、不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者在流暢體驗感受有差異

實驗參與者的整體流暢體驗屬於偏高情形。各因素之間平均數由高而低依序為「自成性的經驗」、「專注與自我意識」、「不自覺的正確反應」、「清晰的目標與回饋」、「操控動作與技能平衡」、「失去時間感」。顯示從事大型重型機車休閒活動，能為騎士帶來高度的流暢體驗，其中又以「自成性的經驗」感受最強，而「失去時間感」感受較弱。

不同性別、年齡、教育程度、職業、經費投入以及是否

擁有大型重型機車，在流暢體驗與流暢體驗的6個分量表上並無顯著差異。考取大型重型機車駕照是從事大型重型機車休閒活動的一道門檻，它需要至少32小時的教育訓練與路考測試。所以只有具有強烈參與感的愛好者，始會投入此項休閒活動，自然不分性別、年齡、教育程度、職業、經費投入以及是否擁有大型重型機車，皆能從中獲得相同的流暢體驗樂趣。

此外，不同的月收入在「操控動作與技能平衡」與「失去時間感」呈現顯著差異。大型重型機車均為國外進口，零配件與改裝部品也以進口品項品質較佳。經濟能力較佳者在選購車輛，以及為求操控表現而增添零配件與改裝部品時，會有較多較佳的選擇，相對的在車輛操控上也會帶來與原廠部品截然不同的優質感受，盡情享受騎乘的暢快感。

已婚者在「專注與自我意識」顯著高於未婚者。已婚者尚能從事大型重型機車休閒活動者，表示能得到家人認同，甚至是夫妻一同出遊，與未婚者相較，能灌注心意於活動中，進而得到流暢的快感。

騎乘資歷在「專注與自我意識」有顯著差異。大型重型機車騎乘不同於一般交通工具，操控技巧純熟與否直接影響流暢體驗感受，而操控技巧更是經驗累積而來，所以可以想見騎乘資歷愈久，愈容易有流暢體驗。

與車隊集體行動在「不自覺的正確反應」、「清晰的目標與回饋」和「操控動作與技能平衡」顯著高於獨走。與朋友出遊在「操控動作與技能平衡」顯著高於獨走。大型重型機車是一項需要技術性的休閒活動，與他人出遊不但可互相照應，技術的切磋也是出遊的收穫之一。有組織的車隊在出遊

前均有詳細計劃，並安排領隊車與押隊車，以照應車友，在無須有太多顧忌的氛圍下，流暢感油然而生。

騎乘時間超過8小時在「操控動作與技能平衡」顯著高於3小時以內。騎乘時間較久，對技術發揮，車輛性能掌控與自我了解上，都較能充分體驗，所以容易感受到流暢體驗。

加入車隊者在「不自覺的正確反應」和「操控動作與技能平衡」顯著高於未加入車隊者。加入車隊後，容易獲知各項資訊，無論是機械保養或是騎乘技巧，均有助於流暢體驗的獲得。

三、不同背景變項之大型重型機車休閒活動愛好者在休閒效益感受有差異

實驗參與者在休閒效益量表上的得分介於非常同意與同意之間，顯示大型重型機車騎士在從事此休閒活動時，能從中獲得高度的休閒效益，其中又以心理效益最高。

不同性別、年齡、教育程度、職業、騎乘資歷、騎乘時間，以及是否擁有大型重型機車，在休閒效益總表與休閒效益3個分量表上並無顯著差異。

駕馭大型重型機車時的操控樂趣，是此休閒活動吸引參與者沉浸其中的重要原因，開闊的視野，直接體驗速度感，低沉渾厚的排氣聲浪，以及大型重型機車精緻工藝般的外型設計，都是驅使愛好者陶醉於活動中的因素。所以不論新手或是老手，不分騎乘時間，不管否擁有大型重型機車，更無分性別，年齡，教育程度與職業，只要能駕馭大型重型機車，就能獲得身心的滿足與舒暢。

月收入35001元-50000元在「心理效益」上顯著高於20000

元以下，50001元-65000元在「心理效益」上顯著高於20000元以下。65001元以上在「心理效益」上顯著高於20000元以下。休閒效益的平均得分與月收入數目成正比，顯見月收入愈高，其休閒效益感受愈強。

已婚者在「社交效益」與「心理效益」上顯著高於未婚者。未婚者普遍較為年輕，較不重視人際關係，此外，在從事此項休閒活動，不易得到家人的支持，家人反對的理由不外乎將之誤解為需要巨額花費以及人身安全風險上的考量。在重重阻礙下，對休閒效益的感受低於已婚者。

與車隊集體行動在「社交效益」顯著高於獨走。車隊集體出遊，車友間自然有較多互動，與其他車隊或車友相遇，也容易產生互動。單獨出遊者已抱持扮演「獨行俠」的心理準備，自然在社交活動上更顯被動。

投入相關經費在「心理效益」有顯著差異。對車輛調教花費較多金錢的人，追求的是騎乘時的心理安定感與技術的極致發揮，成就感與滿足感更是使他們一再投入其中的要因。

加入車隊者在「社交效益」顯著高於未加入車隊者。車隊成員間密切的互動，分享與支持，對社交效益有正面效果。

四、流暢體驗與休閒效益之間呈現正相關

經由典型相關分析結果發現，第一個典型相關係數 $\rho_1 = .749$ ($p < .001$)，6個控制變項主要藉由第一個典型因素 (χ_1)，影響3個效標變項。控制變項與效標變項重疊部分為40.3%，所以流暢體驗透過第一典型因素 (χ_1 與 η_1)，可以解釋休閒效益總變異量的40.3%。

綜合說來，流暢體驗與休閒效益呈現高正相關，也就是

說，流暢體驗感受愈高，休閒效益就愈高。

第二節 建議

根據本研究文獻探討與實證研究結果，提出以下幾點建議：

一、推廣發展的建議

(一) 個人背景

30-35歲的已婚男性，月收入在35001元-50000元間，大專畢業的工商服務業從業人員，為大型重型機車休閒活動愛好者的主要組成。建議相關業者針對族群特性，規劃合適商品，休閒遊憩路線與停車聚會場域，全面推動大型重型機車休閒活動

本研究中的女性佔2%，與男性比例差異非常明顯，但仍顯示出女性在消費市場的潛能。建議相關業者可針對女性客戶需求開發產品，引進適合女性騎乘之大型重型機車，提升休閒活動參與人數。

(二) 政府規劃管理

本研究結果得知，大型重型機車休閒動愛好者在流暢體驗感受和休閒效益感受之間呈現正相關。高流暢體驗始帶來高休閒效益，當大型重型機車騎士從事此休閒活動當下，卻還得為了路面品質問題，停車問題與路權問題而傷神時，流暢體驗感將難以伴隨活動出現，休閒效益也因此受到影響。相關管理單位應加強道路交通安全宣導，提升用路人對大型重型機車的認知，並強化大型重型機車騎士對騎乘行為的自律認知，除了針對上述問題，提出適切解決方案外，興建賽

車場或許是提升此休閒活動愛好者流暢感與休閒效益的理想作法。

二、後續研究的建議

(一) 研究對象

本研究實驗參與者為參加2009年3月28日在臺中市舉行的全國大型重型機車嘉年華會的大型重型機車休閒活動愛好者。因為活動場地因素，研究結果無法推論至全臺各地。建議後續研究者以車隊為實施對象，除了地點更廣泛外，在性別上的人數差異應該可以有效縮減。

(二) 研究方法

本研究係採用量化方式收集研究資料，建議後續研究者可採用質性研究方式，以深度訪談的方式，獲得更深入透徹的研究結果。

(三) 研究變項

本研究主要在探討大型重型機車休閒活動愛好者流暢體驗與休閒效益的情形，建議後續研究者可朝休閒動機，休閒阻礙與休閒涉入等方向持續研究發展，對大型重型機車休閒活動做通盤性的研究，以利此休閒活動之推展。

參考文獻

- 內政部警政署警政治安全全球資訊網 (2008)。警政統計年報。擷取日期 2008 年 9 月 21 日，網址 <http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/np?ctNode=11358&mp=1>
- 王秀玲 (2004)。臺北市國中生網路沉浸經驗之調查研究，未出版碩士論文，中國文化大學，臺北市。
- 王美晶 (2006)。休閒參與作為壓力調適方法及其效益之研究，未出版碩士論文，銘傳大學，臺北市。
- 交通部公路總局 (2008)。核發車輛牌照數。擷取日期 2008 年 10 月 16 日，網址 http://www.thb.gov.tw/main_03.htm
- 江書杰 (2008)。瑜伽參與者的自覺健康狀況、社會支持與流暢體驗之研究，未出版碩士論文，大葉大學，彰化縣。
- 江澤群 (2007)。重型機車運動休閒現況之研究(國科會，No. NSC94-2413-H-305-001)。臺北市，行政院國家科學委員會。
- 余明錦 (2008)。衝浪參與者流暢經驗與休閒衝突之相關研究，未出版碩士論文，國立臺灣師範大學，臺北市。
- 余玥林 (2004)。單車活動參與者的目標取向、社會支持和休閒型態對休閒效益的影響，未出版碩士論文，國立雲林科技大學，雲林縣。
- 吳永發 (2006)。路跑運動參與者持續涉入、休閒效益與幸福感之研究，未出版碩士論文，國立體育學院，桃園縣。
- 吳明隆 (2005)。問卷分析與應用統計-統計應用學習實務。臺北市：知城數位科技。
- 吳科驊 (2006)。登山健行者休閒參與動機、持續涉入、休

- 閒效益與幸福感之相關研究，未出版碩士論文，國立臺灣體育學院，臺中市。
- 吳英偉、陳慧玲（譯）（2006）。休閒社會學。臺北市：五南。（Stokowski, P. A., 1994）。
- 吳家瑞（2008），國內大型重型機車參與者生活型態、休閒涉入、知覺風險、休閒效益之研究—線性結構方程模式之驗證，未出版碩士論文，臺北市立教育大學，臺北市。
- 李明榮（1997），從生活型態看休閒文化演進，師友月刊，366，4-9。
- 李柏宏（2008）。大型重型機車遊憩活動參與者知覺風險與知覺勝任關係之研究，未出版碩士論文，靜宜大學，臺中縣。
- 李富祥（2007）。大型重型機車騎士旅遊行為之研究，未出版碩士論文，中國文化大學，臺北市。
- 李詩鎮（2003）。探索活動團體氣氛與休閒效益相關研究，未出版碩士論文，朝陽科技大學，臺中縣。
- 林宜蔓（2004）。游泳者持續參與在休閒效益與幸福感之研究，未出版碩士論文，國立雲林科技大學，雲林縣。
- 林欣慧（2002）。解說成效對休閒效益體驗之影響研究---以登山健行為例，未出版碩士論文，國立臺灣師範大學，臺北市。
- 林晏新（2008）。小型賽車參與者涉入程度、流暢經驗與行為意圖關係之研究，未出版碩士論文，國立雲林科技大學，雲林縣。
- 林清山（1985）。休閒活動的理論與實務。臺北市：輔大。
- 林豐福、王穆衡、葉祖宏與田養民（1998）。150cc以上機車

- 於國內開放產銷之衝擊研究。臺北市，交通部運輸研究所。
- 邱皓政（2007）。量化研究與統計分析。臺北市：五南。
- 柯政利（2008）。教師休閒參與、休閒滿意度與工作壓力相關之研究-以彰化縣國民小學教師為例。未出版碩士論文，大葉大學，彰化縣。
- 洪翊芳（2005）。冒險性休閒參與者的同志情誼、流暢及認定建構與心理涉入和行為涉入。未出版碩士論文，國立臺灣體育學院，臺中市。
- 洪煌佳（2002）。突破休閒活動之休閒效益研究。未出版碩士論文，國立臺灣師範大學，臺北市。
- 洪錦堂（2008）。從動機理論探討志工之心流經驗—以臺中市守望相助隊為例，未出版碩士論文，大葉大學，彰化縣。
- 徐新勝（2007）。衝浪活動參與者之休閒動機、涉入程度與休閒效益關係之研究。未出版碩士論文，中正大學，嘉義縣。
- 馬上鈞（2002）。休閒效益與生活壓力關係之研究-以高雄地區郊山登山者為例。未出版碩士論文，國立臺灣師範大學，臺北市。
- 高俊雄（1995）。休閒利益三因素模式。戶外遊憩研究，8（1），15-28頁。
- 高俊雄（1996）。休閒概念面面觀。國立體育學院論叢，6（1），69-78頁。
- 許家禎（2007）。冒險性遊憩活動參與者遊憩動機、遊憩涉入與流暢體驗之研究-以生存遊戲為例，未出版碩士論

- 文，南台科技大學，臺南縣。
- 郭盈均（2007）。單車休閒者遊憩動機、持久涉入與其心流體驗關係之研究，未出版碩士論文，大葉大學，彰化縣。
- 郭肇元（2003）。休閒心流經驗、休閒體驗與身心健康之關係探討，未出版碩士論文，國立政治大學，臺北市。
- 陳一昌、葉祖宏、洪憲忠（2005）。我國機車駕照管理制度之潛在問題與改善對策。第五屆機車交通與安全研討會（57-75頁）。交通大學，新竹市。
- 陳中雲（2001）。國小教師休閒參與、休閒效益與工作滿意之關係研究。未出版碩士論文，國立臺灣師範大學，臺北市。
- 陳伊君、陳妍伶、陳盈瑾、陳秀蘭、劉于菁（2003）。國內大型重型機車之市場現況與未來發展方向。銀樺學誌，1（3），125-142頁。
- 陳秀卿（2008）。青少年刺激尋求動機、同儕關係、休閒阻礙與偏差行為相關之研究。未出版碩士論文，中國文化大學，臺北市。
- 陳秀娟（譯）（1998）。生命的心流。臺北市：天下遠見。（Csikszentmihalyi, M., 1997）。
- 陳虹曲（2005）。即時通訊沉浸體驗探討-以MSN使用者為例，未出版碩士論文，國立臺北大學，臺北縣。
- 楊胤甲（2006）。愛好自行車休閒運動者之流暢體驗、休閒效益與幸福感之研究，未出版碩士論文，靜宜大學，臺中縣。
- 詹博閔（2007）。大型重型機車參與者認真性休閒特質與休閒動機、休閒阻礙關係之研究，未出版碩士論文，朝陽

- 科技大學，臺中縣。
- 廖俊雄、李曉娟、葉羿稚（2005）。國內進口大型重型機車衍生問題之研究。交通學報，（5）2，37-61頁。
- 臺北市停車管理工程處（2008，9月21日）。臺北市停車位數。資料引自 <http://www.pma.taipei.gov.tw/download/臺北市停車位數.pdf>
- 潘振豪、張孝銘（2008）。大型重型機車騎士深度休閒、遊憩專業化涉入情形及對運動觀光參與行為影響之研究。2008年運動休閒產業管理學術研討會論文集（2）（439-451頁）。建國科技大學，彰化縣。
- 蔡苡澂（2007）。高爾夫假期參與者之內在動機、涉入程度與心流體驗之研究，未出版碩士論文，中國文化大學，臺北市。
- 鄭天明、吳國清、陳美存（2007）。不同參與經驗之遊客對展覽型節慶的主題意象，活動吸引力，滿意度與休閒效益之影響研究—以高雄燈會為例。旅遊管理研究，（7）1，31-54頁。
- 聶喬齡（2000）。心理技能、運動表現與運動流暢經驗的關係研究，未出版碩士論文，國立體育學院，桃園縣。
- 羅依理（2007）。國中小教師網誌使用行為、休閒動機與休閒效益關聯性之研究，未出版碩士論文，靜宜大學，臺中縣。
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211. Books, Palo Alto, California.
- Bammel, G. & Burrus-Bammel, L. L. (1992). *Leisure and*

- Human Behavior*. Dubuque, IA : Wm.C. Brown Company
Publisher.
- Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety*.
San Francisco: Jossey-Bass.
- Csikszentmihalyi, M. (1988). *The flow experience and its
significance for human psychology*. In M.
Csikszentmihalyi & Csikszentmihalyi (Eds.), *Optimal
experience: Psychological studies of flow in
consciousness*, (pp.15-35). New York: Cambridge.
- Csikszentmihalyi, M. (1990), *Flow: The psychology of
optimal experience*. New York: Harper & Row
- Csikszentmihalyi, M. (1990). *Flow: The psychology of
optimal experience*. Driver, B. L., Brown, P. J. and
Peterson, G. L. (Eds), *Benefits of leisure* (pp.461-473).
Stage College, PA: Venture Publishing.
- Csikszentmihalyi, M. and Massimini, F. (1985), *On the
psychological selection of bio-cultural information*. *New
Ideas in Psychology*, 3, pp115-138. Dubuque, IA: William
C. Brown.
- Csikszentmihalyi, M., & LeFevre, J. (1989). *Optimal
experience in work and leisure*. *Journal of Personality
and Social Psychology*, 56, 815-822.
- Ellis, G. D., J. E. Voelkl, & C. Morris, (1994), *Measurement
and analysis issues with explanation of variance in daily
experience using the flow model*, *Journal of Leisure
Research*, 26(4), 337-356.

- Fave, A. D., & Massimini, F. (2003). Optimal experience in work and leisure among teachers and physicians: Individual and bio-cultural implication. *Leisure Studies*, 4(22), 323-343.
- Godbey, G. (1999). *Leisure in your life—an exploration* (5th ed). State college, PA: Venture Publishing, Inc. Human Kinetics.
- Iso-Ahola, S. E. (1980). "Toward a dialectal social psychology of leisure and recreation" in social psychological. *Perspectives on leisure and recreation*. ed. S. Iso-Ahola. Springfield: Charles C. Thomas.
- 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*, pp. 247-279, State College, PA:Venture Publishing.
- Jackson, E. L. (1988). Leisure constraints: A survey of past research. *Leisure Sciences*, 10, 203-215.
- Jackson, S. A. & Roberts, G. C. (1992). Positive performance states of athletes: Toward a conceptual understanding of peak performance. *The Sport Psychologist*, (6) 2, p.156-171.
- Jackson, S. A. (1995). Factor influencing the occurrence of flow state in elite athletes. *Journal of Applied Sport Psychology*, (7), 138-166.
- Jackson, S. A., & Csikszentmihalyi, M. (1999). *Flow in sports*. Champaign, IL: Human Kinetics.

- Mannell, R. C. and Kleiber, D. A. (1997). *A social psychology of leisure*. State College, PA: Venture Publishing.
- Mannell, R. C., & Stynes, D. J.(1991). A Retrospective: the Benefits of Leisure. In B. L. Driver, P. J. Brown & G. L.Peterson (Eds.), *Benefits of leisure* (p.461-473) . Stage College, PA: Venture Publishing.
- Massimini, F., & Carli, M. (1988). The systematic assessment of flow in daily experience. In M. Csikszentmihalyi & I. Csikszentmihalyi (Eds.), *Optimal experience: Psychological studies of flow in consciousness* (pp.266-287). New York: Cambridge University Press.
- Nunnally, J.C. (1978). *Psychometric theory* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- Rebeiro, K. L., & Polgar, J. M. (1999). Enabling occupational performance: Optimal experiences in therapy. *Canadian Journal of Occupational Therapy, volume66*, 14-22.
- Robinson, D. W. (1992). A descriptive model of enduring risk recreation involvement. *Journal of Leisure Research, 24* (1), 52-63.
- Russell, R. V. (1982) , *Planning Programs in Rrecreation*. St. Louis: Mosby,.
- Stavrou, N. A., Jackson, S. A., Zervas, Y., & Karterliotis, K. (2007). Flow experience and athletes' performance with reference to the orthogonal model of flow. *The Sport Psychologist, (21) 4*, p.438-457.
- Straub, W. F. (1982). Sensation seeking among high and

low-risk male athletes. *Journal of Sport Psychology*, 4, 246-253.

Tillman, K. (1974). *The program book for recreation professionals*. Palo Alto, CA: National Press Books.

Tinsley, H. E. A., & Tinsley, D. J. (1986). A theory of attributes, benefits, and causes of leisure experience. *Leisure Sciences*, 8 (1) , 1-45.

附錄一：大型重型機車休閒活動愛好者調查問卷

(預試問卷)

第一部份：休閒效益

以下題項是想了解騎乘大型重型機車所帶給您的好處，請依您對問題的同意程度在右邊之數字上加以圈選，數字愈大表示愈同意。

	非 常 同 意	同 意	無 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
當我騎乘大型重型機車時					
1. 我覺得可以維持健康的體能-----	5	4	3	2	1
2. 我覺得可以紓解生活壓力-----	5	4	3	2	1
3. 我覺得可以讓身體感到活力充沛-----	5	4	3	2	1
4. 我覺得可以發洩情緒-----	5	4	3	2	1
5. 我覺得可以促進朋友之間的和諧關係-----	5	4	3	2	1
6. 我覺得可以增進活動的技巧-----	5	4	3	2	1
7. 我覺得可以獲得成就感-----	5	4	3	2	1
8. 我覺得可以結交新朋友-----	5	4	3	2	1
9. 我覺得可以平衡精神情緒-----	5	4	3	2	1
10. 我覺得可以消除疲勞-----	5	4	3	2	1
11. 我覺得能與同伴分享相同的看法-----	5	4	3	2	1
12. 我覺得能和同伴之間相處得更親近-----	5	4	3	2	1
13. 我覺得可以得到同伴之間的支持-----	5	4	3	2	1
14. 我覺得可以考驗自己的活動能力-----	5	4	3	2	1
15. 我覺得可以得到滿足感-----	5	4	3	2	1

第二部份：流暢體驗量表

以下的題項是為了了解您在騎乘大型重型機車時內心的感受與想法，請回想一下在騎乘大型重型機車時，您的感受體驗程度。請依您對問題的同意的程度在右邊之數字上加以圈選，數字愈大表示愈同意。

	非 常 同 意	同 意	無 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
當我騎乘大型重型機車時					
1. 我相信自己的能力應該可以應付騎乘時的任何挑戰-----	5	4	3	2	1
2. 我不需思考就做出了適當的行為反應或動作	5	4	3	2	1
3. 我清楚地知道自己想要做些什麼-----	5	4	3	2	1
4. 我非常專心-----	5	4	3	2	1
5. 我感到可以掌控手上的所有事務-----	5	4	3	2	1
6. 我很喜歡這樣的休閒活動經驗-----	5	4	3	2	1
7. 我的行為反應或動作能夠自然地表現出來--	5	4	3	2	1
8. 我知道自己在活動過程中要做些什麼-----	5	4	3	2	1
9. 我感覺到可以掌控自己的行為反應或動作-	5	4	3	2	1
10. 我不會為自己的表現好壞而擔心-----	5	4	3	2	1
11. 我知道自己表現的程度水準-----	5	4	3	2	1
12. 我是全神貫注的-----	5	4	3	2	1
13. 我覺得時間好像停止了-----	5	4	3	2	1
14. 活動的挑戰性與我的技術水準旗鼓相當---	5	4	3	2	1
15. 我可以辨別自己在活動過程中做得好不好-	5	4	3	2	1
16. 我感覺到能全然地掌控自己的身體或能力-	5	4	3	2	1

非同無不非
常 意同不
同 意同
意見意

17. 我覺得這樣的休閒活動經驗是相當值得的 -- 5 4 3 2 1
18. 我常能融入其中 ----- 5 4 3 2 1
19. 我暫時忘記其他煩惱的問題 ----- 5 4 3 2 1
20. 我似乎暫時忘卻了自己是誰 ----- 5 4 3 2 1
21. 令我感到樂趣十足 ----- 5 4 3 2 1
22. 我自然而然地就能表現出該有的行為反應
或動作 ----- 5 4 3 2 1
23. 我知道自己在活動中要達成的目的 ----- 5 4 3 2 1
24. 我對於活動中所可能發生的每個步驟都瞭
若指掌 ----- 5 4 3 2 1
25. 我並不擔心別人對我的看法 ----- 5 4 3 2 1
26. 我會感覺到時間似乎慢下來或過得很快 ---- 5 4 3 2 1
27. 雖然活動有些挑戰性，但我還是可以將它
克服的 ----- 5 4 3 2 1
28. 我知道從事這個活動的清楚目標 ----- 5 4 3 2 1
29. 我能體會到自己在活動中的行為反應或動
作做得如何 ----- 5 4 3 2 1
30. 除了專注當下的活動之外，我不會有其他
想法 ----- 5 4 3 2 1
31. 活動結束後，我常覺得時間過的很快 ----- 5 4 3 2 1
32. 我喜愛這種休閒活動的感覺，並希望常有
機會經歷 ----- 5 4 3 2 1

非同無不非
常 意同不
同 同
意意見意

33. 我覺得自己具備活動所要求的能力 ----- 5 4 3 2 1
 34. 我清楚地知道自己做得很好 ----- 5 4 3 2 1
 35. 我不需勉強自己就能專心於活動當中 ----- 5 4 3 2 1
 36. 我似乎失去了對時間的概念 ----- 5 4 3 2 1

第三部份：基本資料

1. 性別：① 男 ② 女
 2. 年齡：① 25歲以下 ② 26歲~30歲 ③ 31歲~35歲 ④ 36歲~40歲 ⑤ 41歲~45歲 ⑥ 46歲~50歲 ⑦ 51歲以上
 3. 月收入：① 20000元以下 ② 20001元-35000元 ③ 35001元-50000元 ④ 50001元-65000元 ⑤ 65001元以上
 4. 教育程度：① 國中以下 ② 高中職 ③ 大專院校
 ④ 碩博士
 5. 職業：① 學生 ② 軍職 ③ 公務人員 ④ 教職 ⑤ 農林漁牧 ⑥ 家管 ⑦ 工商服務業 ⑧ 自由業 ⑨ 醫護人員
 ⑩ 其他
 6. 婚姻狀況：① 已婚 ② 未婚 ③ 離婚 ④ 分居 ⑤ 喪偶
 7. 您從事大型重型機車騎乘活動的經驗有 ① 未滿1年 ② 1-3年 ③ 3-5年 ④ 5-10年 ⑤ 10年以上
 8. 您最常和誰一起去騎乘大型重型機車：① 朋友 ② 親人

③ 車隊集體行動 ④ 獨走

9. 至今投入與騎乘大型重型機車相關費用（裝備費、保養費、改裝費等）約多少元：① 3萬元以內 ② 5萬元以內 ③ 7萬元以內 ④ 10萬元以內 ⑤ 超過10萬元

10. 每一次出門騎乘大型重型機車時間約多久：① 3小時內
② 5小時內 ③ 8小時內 ④ 超過8小時

11. 是否擁有自己的大型重型機車：① 是 ② 否，向朋友借
③ 否，到車行租

12. 是否有參加大型重型機車車隊：① 是 ② 否

附錄二：大型重型機車休閒活動愛好者調查問卷

(正試問卷)

第一部份：休閒效益

以下題項是想了解騎乘大型重型機車所帶給您的好處，請依您對問題的同意程度在右邊之數字上加以圈選，數字愈大表示愈同意。

	非 常 同 意	同 意	無 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
當我騎乘大型重型機車時					
1. 我覺得可以維持健康的體能 -----	5	4	3	2	1
2. 我覺得可以紓解生活壓力 -----	5	4	3	2	1
3. 我覺得可以讓身體感到活力充沛 -----	5	4	3	2	1
4. 我覺得可以發洩情緒 -----	5	4	3	2	1
5. 我覺得可以促進朋友之間的和諧關係 -----	5	4	3	2	1
6. 我覺得可以增進活動的技巧 -----	5	4	3	2	1
7. 我覺得可以獲得成就感 -----	5	4	3	2	1
8. 我覺得可以結交新朋友 -----	5	4	3	2	1
9. 我覺得可以平衡精神情緒 -----	5	4	3	2	1
10. 我覺得可以消除疲勞 -----	5	4	3	2	1
11. 我覺得能與同伴分享相同的看法 -----	5	4	3	2	1
12. 我覺得能和同伴之間相處得更親近 -----	5	4	3	2	1
13. 我覺得可以得到同伴之間的支持 -----	5	4	3	2	1
14. 我覺得可以考驗自己的活動能力 -----	5	4	3	2	1
15. 我覺得可以得到滿足感 -----	5	4	3	2	1

第二部份：流暢體驗量表

以下的題項是為了了解您在騎乘大型重型機車時內心的感受與想法，請回想一下在騎乘大型重型機車時，您的感受體驗程度。請依您對問題的同意程度在右邊之數字上加以圈選，數字愈大表示愈同意。

	非 常 同 意	同 意	無 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
當我騎乘大型重型機車時					
1. 我相信自己的能力應該可以應付騎乘時的任何挑戰-----	5	4	3	2	1
2. 我不需思考就做出了適當的行為反應或動作	5	4	3	2	1
3. 我清楚地知道自己想要做些什麼-----	5	4	3	2	1
4. 我非常專心-----	5	4	3	2	1
5. 我感到可以掌控手上的所有事務-----	5	4	3	2	1
6. 我很喜歡這樣的休閒活動經驗-----	5	4	3	2	1
7. 我的行為反應或動作能夠自然地表現出來--	5	4	3	2	1
8. 我知道自己在活動過程中要做些什麼-----	5	4	3	2	1
9. 我感覺到可以掌控自己的行為反應或動作-	5	4	3	2	1
10. 我知道自己表現的程度水準-----	5	4	3	2	1
11. 我是全神貫注的-----	5	4	3	2	1
12. 我覺得時間好像停止了-----	5	4	3	2	1
13. 活動的挑戰性與我的技術水準旗鼓相當---	5	4	3	2	1
14. 我可以辨別自己在活動過程中做得好不好-	5	4	3	2	1
15. 我感覺到能全然地掌控自己的身體或能力-	5	4	3	2	1
16. 我覺得這樣的休閒活動經驗是相當值得的-	5	4	3	2	1

非 同 無 不 非
 常 意 同 不
 同 意 見 同 意
 意 意 見 意 意

17. 我常能融入其中 ----- 5 4 3 2 1
18. 我暫時忘記其他煩惱的問題 ----- 5 4 3 2 1
19. 我似乎暫時忘卻了自己是誰 ----- 5 4 3 2 1
20. 令我感到樂趣十足 ----- 5 4 3 2 1
21. 我自然而然地就能表現出該有的行為反應
 或動作 ----- 5 4 3 2 1
22. 我知道自己在活動中要達成的目的 ----- 5 4 3 2 1
23. 我對於活動中所可能發生的每個步驟都瞭
 若指掌 ----- 5 4 3 2 1
24. 我會感覺到時間似乎慢下來或過得很快 --- 5 4 3 2 1
25. 雖然活動有些挑戰性，但我還是可以將它
 克服的 ----- 5 4 3 2 1
26. 我知道從事這個活動的清楚目標 ----- 5 4 3 2 1
27. 我能體會到自己在活動中的行為反應或動
 作做得如何 ----- 5 4 3 2 1
28. 除了專注當下的活動之外，我不會有其他
 想法 ----- 5 4 3 2 1
29. 活動結束後，我常覺得時間過的很快 ----- 5 4 3 2 1
30. 我喜愛這種休閒活動的感覺，並希望常有
 機會經歷 ----- 5 4 3 2 1
31. 我覺得自己具備活動所要求的能力 ----- 5 4 3 2 1
32. 我清楚地知道自己做得很好 ----- 5 4 3 2 1

非同無不非
常 意同不
同 意 同
意 意見 意

33. 我不需勉強自己就能專心於活動當中 ----- 5 4 3 2 1

第三部份：基本資料

1. 性別：① 男 ② 女
2. 年齡：① 25歲以下 ② 26歲~30歲 ③ 31歲~35歲 ④ 36歲~40歲 ⑤ 41歲~45歲 ⑥ 46歲~50歲 ⑦ 51歲以上
3. 月收入：① 20000元以下 ② 20001元-35000元 ③ 35001元-50000元 ④ 50001元-65000元 ⑤ 65001元以上
4. 教育程度：① 國中以下 ② 高中職 ③ 大專院校
④ 碩博士
5. 職業：① 學生 ② 軍職 ③ 公務人員 ④ 教職 ⑤ 農林
漁牧 ⑥ 家管 ⑦ 工商服務業 ⑧ 自由業 ⑨ 醫護人員
⑩ 其他
6. 婚姻狀況：① 已婚 ② 未婚 ③ 離婚 ④ 分居 ⑤ 喪偶
7. 您從事大型重型機車騎乘活動的經驗有 ① 未滿1年 ② 1-3年 ③ 3-5年 ④ 5-10年 ⑤ 10年以上
8. 您最常和誰一起去騎乘大型重型機車：① 朋友 ② 親人
③ 車隊集體行動 ④ 獨走
9. 至今投入與騎乘大型重型機車相關費用(裝備費、保養費、

改裝費等)約多少元：① 3萬元以內 ② 5萬元以內 ③ 7萬元以內 ④ 10萬元以內 ⑤ 超過10萬元

10. 每一次出門騎乘大型重型機車時間約多久：① 3小時內 ② 5小時內 ③ 8小時內 ④ 超過8小時

11. 是否擁有自己的大型重型機車：① 是 ② 否，向朋友借 ③ 否，到車行租

12. 是否有參加大型重型機車車隊：① 是 ② 否