

美和科技大學

100 年度教師產學合作計畫 結案報告書

計畫名稱：萬巒地區自行車道及週邊設施滿意度與休閒效益之研究

計畫編號：100-GI-DRH-IAC-R-001

[由研發處填寫]

計畫期間：民國 100 年 05 月 01 日起至民國 100 年 12 月 31 日

計畫主持人：林子恩

共同主持人：吳 穌、蔡永川、古國宏、林紀玲

研究助理：韓忠偉、余志偉、高羽蟬

經費總額：50,000 元

經費來源：屏東縣萬巒鄉公所

美和科技大學教師產學合作計畫申請書

一、基本資料：

申請編號(研發處填寫)：

| | | | | | |
|-------------|----|---|---|---|---|
| 計畫名稱 | 中文 | 萬巒地區自行車道及週邊設施滿意度與休閒效益之研究 | | | |
| | 英文 | The analysis of satisfaction and leisure benefits for the bike road and surrounding in WanLuan Township | | | |
| 產學合作計畫案總經費 | | 伍萬元 整 | | | |
| 產學合作計畫類別(1) | | <input checked="" type="checkbox"/> 基礎性研究 <input checked="" type="checkbox"/> 個人型研究計畫 <input type="checkbox"/> 應用性研究 <input type="checkbox"/> 技術發展 | | <input type="checkbox"/> 基礎性研究 <input type="checkbox"/> 整合型研究計畫 <input type="checkbox"/> 應用性研究 <input type="checkbox"/> 技術發展 | |
| 產學合作計畫類別(2) | | 研究領域 1:理 2:工 3:醫 4:農 <u>5:人文</u> 6:社會 | 是否為生物技術 領域之研究計畫 (請填入是或否) 1:是 2: <u>否</u> | 是否有學生參與計 畫之學習與就業? (請填入是或否) 1:是 2: <u>否</u> | 執行本計畫有無開設 相關課程?(請填入有 或無) 1:有 2:無 |
| 申請系所 | | 休閒運動保健系 | | 系所主管 簽章 | |
| 計畫主持人 | 姓名 | 林子恩 | | 職稱 | 講師 |
| 共同主持人 | 姓名 | 吳 蘇 | | 職稱 | 教授 |
| 共同主持人 | 姓名 | 蔡永川 | | 職稱 | 助理教授 |
| 共同主持人 | 姓名 | 古國宏 | | 職稱 | 助理教授 |
| 共同主持人 | 姓名 | 林紀玲 | | 職稱 | 副教授 |
| 全程執行期限 | | 自民國 <u>100</u> 年 <u>05</u> 月 <u>01</u> 日起至民國 <u>100</u> 年 <u>12</u> 月 <u>31</u> 日 | | | |
| 計畫連絡人 | | 姓名： <u>林子恩</u> 電話：(公) <u>08-7799821-8381</u> (宅/手機) <u>0933685954</u> | | | |
| 通訊地址 | | 屏東縣內埔鄉屏光路 23 號 | | | |

| | | | |
|---------|--|--------|--------------------|
| 傳 真 號 碼 | | E-MAIL | X1003@meiho.edu.tw |
|---------|--|--------|--------------------|

計畫主持人(申請人)簽章： 林子恩

日期： 100.5.20

二、申請補助經費：

美和科技大學
產學合作計畫經費核定表

計畫年度：100 年度

計畫名稱：萬巒地區自行車道及週邊設施滿意度與休閒效益之研究

計畫編號：100-GI-DRH-IAC-R-001

[研發處填寫]

計畫執行期間：自民國 100 年 05 月 01 日起至民國 100 年 12 月 31 日

計畫主持人：林子恩

共同主持人：吳 蘇、蔡永川、古國宏、林紀玲

計畫經費總額：新台幣伍萬元整

| 項目 | 金額 | 備註 |
|------------------------|--------|-------------|
| 研 究 人 力 費 (主 持 費) | 40,000 | |
| 其 他 費 用 | 2,500 | |
| 設 備 費 | 0 | |
| 行 政 管 理 費 | 7,500 | 計畫經費總額的 15% |
| 合 計 | 50,000 | |

經費支用原則

一、研究人力費

- 1.本項費用以直接支付給受款人、債權人為原則，**不得墊付**。
- 2.專任助理及兼任助理之每月工作酬金標準，不得超過國科會補助專題研究計畫助理人員工作酬金支給標準表之規定。
- 3 臨時工資每小時以不超過 **95** 元為原則，每人每天不得超過 **760** 元。
- 4.報支臨時工資費用者應敘明工作內容、工作日期、每日工作時數，並檢附相關確實憑證核實列支。

二、研究設備費：研究設備，**應依本校採購程序辦理，編入學校財產管理**。

三、其他費用

本項經費支用於與執行研究計畫所需之消耗性材料(含光碟片、磁片、報表紙、碳粉匣、墨水匣、色帶等消耗性材料)、問卷調查費(含問卷郵費、問卷禮品費(每份 100 元以下)、調查費(每份 20 元

以下，已按月支領固定津貼者，不得支領本項經費。)、資料檢索費、專家諮詢費(限校外專家)、國內差旅費(須事先填出差單)、印刷與影印費、文具紙張、郵電費、受試者禮品費或營養費、及其他與研究計畫直接有關之費用等。

四、各項支出憑證，依「支出憑證規則」規定辦理。

五、本項經費執行期間依產學合作計劃合約辦理。跨學年度計畫經費於每年七月前執行者，應於七月底前辦理請款手續。計畫結束後，主持人應於二星期內辦理經費收支報告。

六、本項經費支出不辦理預支款項，比照國科會專題研究計畫經費支用方式辦理。各計畫主持人應先提出申請才可支用，各項費用至少須於支用申請書核可後，二星期內提出請款結案。

七、各項費用除依本校規定採購金額在 3,000 元以下(不得化整為零)，得先由計畫主持人先行墊付廠商者外，以直接支付給受款人、債權人為原則。

八、本項經費因執行不當遭權責單位剔除時，計畫主持人應繳回責任。

三、主要研究人力：

請依照「主持人」、「共同主持人」、「協同研究人員」及「博士後研究」等類別之順序分別填寫。

| 類別 | 姓名 | 服務機構/系所 | 職稱 | 在本研究計畫內擔任之具體工作性質、項目及範圍 | 備註 |
|-------|-----|----------------|------|-------------------------|----|
| 主持人 | 林子恩 | 美和科技大學/休閒運動保健系 | 講師 | 研究架構、問卷設計、統計資料處理、論文主體撰寫 | |
| 共同主持人 | 吳 蘇 | 美和科技大學/休閒運動保健系 | 教授 | 協助計畫統整、評估 | |
| 共同主持人 | 蔡永川 | 美和科技大學/休閒運動保健系 | 助理教授 | 協助計畫統整、評估 | |
| 共同主持人 | 古國宏 | 美和科技大學/休閒運動保健系 | 助理教授 | 受訪者尋找、廠商之洽談聯繫 | |
| 共同主持人 | 林紀玲 | 大仁科技大學/運動休閒管理系 | 副教授 | 協助計畫統整、評估 | |

*本表若不敷使用，請自行增列。

四、產學合作計畫摘要：

請就本計畫要點作一概述，並依本計畫性質自訂關鍵詞，關鍵詞以不超過 5 個為原則。

本研究在探討自行車道服務品質與周邊設施滿意度調查以屏東縣萬巒自行車道系統為例之研究，採問卷調查法，以屏東縣萬巒自行車道系統騎乘者為受訪者，採便利抽樣，進行施測，發放問卷。問卷調查資料經SPSS統計軟體以因素分析、信度分析，描述性統計、t-test檢定、單因子變異數分析等統計法進行資料處理。依據研究結果提出建議，供屏東縣政府、自行車團體及其他有意設置自行車道之城市鄉鎮之參考。

關鍵詞：自行車、領隊

五、產學合作計畫內容：

- (一) 近五年內主要研究成果說明。
- (二) 研究計畫之背景及目的。請詳述本研究計畫之背景、目的、重要性及國內外有關本計畫之研究情況、重要參考文獻之評述等。
- (三) 研究方法、進行步驟及執行進度。請分年列述：1.本計畫採用之研究方法與原因。2.預計可能遭遇之困難及解決途徑。3.重要儀器之配合使用情形。
- (四) 預期完成之工作項目及成果。請分年列述：1.預期完成之工作項目。2.對於學術研究預期之貢獻。

(一) 近五年內主要研究成果說明。

吳蘇、林紀玲、林子恩、蔡永川(2007)銀髮族骨質疏鬆症運動處方之探討。美和學院學報，26(1)，73-84。

吳蘇、古國宏、蔡永川、林子恩、劉靜茹(2008)國內高齡身心障礙者之休閒參與及休閒阻礙分析。2008年台灣銀髮族休閒運動與健康學術研討會論文集，美和技術學院，頁1-10。

吳蘇、林子恩、古國宏、蔡永川、林紀玲(2010)。中高齡族群參與運動之動機與阻礙之研究-以麟趾社區為例。休閒運動保健學報，3，24-42。

古國宏、蔡永川、吳明憲、林子恩(2010)。休閒農場遊客背景與滿意度之調查分析—以台東東遊季溫泉渡假村為例。休閒運動保健學報，3，107-115。

(二) 研究計畫之背景及目的。

自行車從19世紀初發明以來，除了基本的運輸功能外，更發展出運動、遊憩、競賽、旅遊、健康的新方向。可避免塞車擁擠不便且扮演日常通勤的交通工具外，亦在休閒時刻騎乘自行車賞景及健身，既可以提供人民調劑身心，強化心肺功能，達到休閒活動又不會對環境造成任何負擔，其操作方便、可行性高，與其他活動的相容性亦高，適合全家大小一同參與的活動(林建堯、傅克昌、歐聖榮，1999)。自行車在早期臺灣只適用於代步做為工具，很難與休閒活動聯想一起。自民國87年起之隔週休二日制度、90年起週休二日制度實施以來，國人從事觀光旅遊活動之人數及頻率漸趨頻繁，相對地，觀光遊憩服務設施之需求日益增加；再加上大眾運輸系統發展，非假日休閒人口日漸增加(交通部觀光局，2010)。

近年來，環境保育意識逐漸抬頭，因此人們開始傾向搭乘大眾運輸、節能減碳及提倡環保的休閒活動。戶外休閒活動逐漸被推廣，四輪加兩輪，也就是汽車加單車的旅遊方式也慢慢帶入每個家庭的生活中，自行車活動已逐漸演變為大眾重要的休閒活動之一(黃達玉，2010)。

目前，臺灣自行車道的發展，以縣市為單位做興建的動作，也因此，臺灣的自行車道逐漸成為大範圍的系統網路。也顯示國內自行車活動正逐漸受到推廣及重視，也相繼成為推動觀光休閒及休閒運動之新代名詞(陳冠璋，2006)。

本研究目的為：

- 一、探討自行車道使用者之背景資料與參與行為之分析。
- 二、探討自行車道使用者對周邊設施、服務品質和環境感受、路面規劃的滿意度。

(三) 研究方法、進行步驟及執行進度。

1. **研究對象**：本研究對象為屏東縣萬巒自行車道騎乘者和遊客，以實地問卷調查方式進行。
2. **研究時間與地點**：本研究時間為民國100年2月至9月的週休二日下午2時至6時。研究地點為屏東縣萬巒自行車道。
3. **研究工具**：本研究工具內容分為遊客基本資料、參與行為調查、自行車道遊憩設施、自行車道服務品質、自行車道環境感受程度為何、自行車道路面規劃，分成五部分並採用Likert五點尺度評分方式，表現程度依「非常滿意」、「滿意」、「無意見」、「不滿意」、「非常不滿意」五個尺度分別給予等距分數1、2、3、4、5。
4. **資料處理與分析**：問卷回收後，首先進行整理，去除填答不完整無效問卷，剩下有效問卷即進行編碼、建檔、資料整理及統計分析，將問卷逐一編碼輸入電腦，並以Excel與SPSS統計套裝軟體進行分析與處理，

(四) 預期成果

屏東縣位於臺灣之南端，且以農業產品為主要經濟來源之一。屏東縣自行車領隊培訓以期帶動屏東縣的休閒觀光旅遊，增加經濟效益。我們也希望藉由本研習能讓更多人認識屏東縣的人文背景與文化深度。

本研究預期之結果如下：

1. 提供最新及最完整的屏東縣休閒觀光旅遊之相關資訊。
2. 結果將可作為屏東縣政府，日後規劃休閒觀光旅遊之參考。

第肆章、結果與討論

第一節、基本資料分析

表 4-1-1 性別之次數分配表 (萬巒 N=99)

| 性別 | 人數 | 百分比 (%) |
|----|----|---------|
| 男性 | 63 | 63.6 |
| 女性 | 36 | 36.4 |
| 總和 | 99 | 100.0 |

由表 4-1-1 結果可知，男性有 63 人，佔 63.6%，可見男性消費者佔大多數。而此一結果也與龔琳晏 (2009) 大鵬灣自行車道的結果類似，其表示大鵬灣車道消費者亦是男性居多，且以青壯年為主。

表 4-1-2 工作資歷之次數分配表

| 工作資歷 | 人數 | 百分比 (%) |
|---------|----|---------|
| 3 年之內 | 30 | 30.3 |
| 4~9 年 | 14 | 14.1 |
| 10~19 年 | 23 | 23.2 |
| 20 年以上 | 32 | 32.3 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-1-2 結果可知，20 年以上者有 32 人，佔 32.3%；其次為 3 年之內，有 30 人，佔 30.3%。此一結果顯示可能工作穩定者及剛工作之新鮮人較有空閒時間來規劃自己的休閒活動。

表 4-1-3 婚姻狀況之次數分配表

| 婚姻狀況 | 人數 | 百分比 (%) |
|------|----|---------|
| 未婚 | 40 | 40.4 |
| 已婚 | 58 | 58.6 |
| 其他 | 1 | 1.0 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由 4-1-3 結果可知，已婚的居多，佔 58.6%；未婚的較少，佔 40.4%。

表 4-1-4 居住地之次數分配表

| 目前居住地 | 人數 | 百分比 (%) |
|--------|----|---------|
| 萬巒地區 | 34 | 34.3 |
| 屏東縣/市 | 53 | 53.5 |
| 其他 縣/市 | 12 | 12.1 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-1-4 可知，屏東縣市的比例最高，有 53.5%；其次為萬巒地區，有 34.3%。雖然研究者調查的車道為萬巒車道，但研究結果顯示屏東其他縣市居多，可見本身鄉鎮的居民反而較少。

表 4-1-5 教育程度之次數分配表

| 教育程度 | 人數 | 百分比 (%) |
|-------|----|---------|
| 小學以下 | 3 | 3.0 |
| 國中 | 13 | 13.1 |
| 高中職 | 22 | 22.2 |
| 大學專科 | 61 | 61.6 |
| 研究所以上 | 0 | 0.0 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-1-5 可知，教育程度以大學專科最多，佔 61.6%；其次為高中職，佔 22.2%。

表 4-1-6 職業之次數分配表

| 職業 | 人數 | 百分比 (%) |
|-----|----|---------|
| 無 | 20 | 20.2 |
| 軍 | 2 | 2.0 |
| 公 | 5 | 5.1 |
| 教 | 5 | 5.1 |
| 農 | 13 | 13.1 |
| 漁 | 0 | 0.0 |
| 商 | 5 | 5.1 |
| 工 | 10 | 10.1 |
| 服務業 | 17 | 17.2 |
| 自由業 | 9 | 9.1 |
| 家管 | 4 | 4.0 |
| 其他 | 9 | 9.1 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-1-6 結果可知，職業方面以「無」最多，有 20 人，佔 20.3%；其次為「服務業」，有 17 人，佔 17.2%。而最少的為「漁夫」，佔 0%；其次為「軍人」，佔 2%。由此結果可知可能是因為無職業者及服務業較有彈性的時間，故 較有能力利用假日來此地騎乘自行車。

表 4-1-7 月收入之次數分配表

| 平均月收入 | 人數 | 百分比 (%) |
|-----------------|----|---------|
| 20,000 元以下 | 56 | 56.6 |
| 20,001~40,000 元 | 23 | 23.2 |
| 40,001~60,000 元 | 13 | 13.1 |
| 60,001~99,900 元 | 5 | 5.1 |
| 100,000 元以上 | 2 | 2.0 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-1-7 可知，月收入 20,000 元以下最多，佔 56.6%；其次為 20,001~40,000 元，佔 23.2%。此一研究結果與鄭峰茂與許龍池（2011）針對高雄市西臨港線自行車道的調查結果類似，其研究結果指出 20,000 元以下的佔 50.7%，20,001~40,000 的有佔 33.4%，可見得來騎乘自行車的消費者以月收入 20,000 元以下的佔大多數。

第二節、消費者之消費習慣分析

表 4-2-1 騎乘頻率之次數分配表

| 您平常是否有騎自行車 的習慣 | 次數 | 百分比 (%) |
|-------------------|----|---------|
| 無 | 40 | 40.4 |
| 每週 1 次 | 24 | 24.2 |
| 每週 2 次 | 12 | 12.1 |
| 每週 3-5 次 | 9 | 9.1 |
| 每週 6-7 次 | 3 | 3.0 |
| 每天 1 次以上 | 11 | 11.1 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-1 結果顯示，平常無騎乘習慣者佔大多數，佔 40.4%；每週一次者居次，佔 24.2%。由此結果可知萬巒自行車道之消費者以無經驗者居大多數。

表 4-2-2 騎乘時間之次數分配表

| 您平常每次騎自行車 的平均時間 | 次數 | 百分比 (%) |
|--------------------|----|---------|
| 每次 30 分鐘以下 | 43 | 43.4 |
| 每次 30-60 分鐘 | 32 | 32.3 |
| 每次 60-90 分鐘 | 7 | 7.1 |
| 每次 90-120 分鐘 | 7 | 7.1 |
| 每次 120-150 分鐘 | 6 | 6.1 |
| 每次 150 分鐘以上 | 4 | 4.0 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-2 可知，每次騎乘時間以「每次 30 分鐘以下」最多，佔 43.4%；其次為「每次 30-60 分鐘」，佔 32.3%。所以可知消費者之騎乘時間以一小時內為主。

表 4-2-3 訊息得知之次數分配表

| 您如何得知萬巒地 區自行車道 | 次數 | 百分比 (%) |
|-------------------|----|---------|
| 鄉公所資訊 | 27 | 27.3 |
| 電視廣播 | 2 | 2.0 |
| 親友告知 | 42 | 42.4 |
| 網路媒介 | 3 | 3.0 |
| 政府舉辦活動 | 4 | 4.0 |
| 報章雜誌 | 5 | 5.1 |
| 其他 | 16 | 16.2 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

表 4-2-3 可知，訊息來源以「親友告知」為主，42.4%；其次為「鄉公所資訊」，佔 27.3%。

表 4-2-4 騎乘次數之次數分配表

| 您第幾次騎乘萬巒 地區自行車道 | 次數 | 百分比 (%) |
|--------------------|----|---------|
| 第一次 | 44 | 44.4 |
| 第二次 | 15 | 15.2 |
| 第三次 | 2 | 2.0 |
| 三次以上 | 38 | 38.4 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-4 結果可知，騎乘次數以「第一次」最多，佔 44.4%；其次為「第二次」，佔 15.2%。研究結果顯示消費者大多是初次來此地消費。龔琳晏（2009）針對大鵬灣自行車道調查的結果也類似，其表示大鵬灣車道消費者中有 74% 是第一次到訪。可見得如何吸引消費者持續地來此消費，是該單位管理者應該要努力思考的問題。

表 4-2-5 騎乘同伴之次數分配表

| 您此次和誰一同來 萬巒地區自行 車道 | 次數 | 百分比 (%) |
|--------------------------|----|---------|
| 家人 | 36 | 36.4 |
| 同事 | 6 | 6.1 |
| 朋友 | 48 | 48.5 |
| 其他 | 9 | 9.1 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-5 結果顯示，騎乘同伴以「朋友」最多，佔 48.5%；其次為「家人」，佔 36.4%。龔琳晏（2009）針對大鵬灣自行車道調查的結果也類似，其表示大鵬灣車道消費者中其同伴絕大多數為「家人」及「朋友、同事」，但其研究結果以家人居多佔 55%。

表 4-2-6 騎乘租借狀況之次數分配表

| 您在萬巒地區自行車道使用的自行車道是 | 次數 | 百分比 (%) |
|--------------------|----|---------|
| 自有 | 75 | 75.8 |
| 租借 | 24 | 24.2 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-6 結果可知，車輛以「自有」的佔大多數，為 75.8%；「租借」的有 24 人，佔 24.2%。

表 4-2-7 騎乘車輛種類之次數分配表

| 您在萬巒地區自行車道使用的自行車道是 | 次數 | 百分比 (%) |
|--------------------|----|---------|
| 腳踏車 | 98 | 99.0 |
| 電動車 | 1 | 1.0 |
| 協力車 | 0 | 0.0 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-7 結果可知，車輛種類以「腳踏車」最多，佔 99.0%；其次為「電動車」，佔 1%。

表 4-2-8 交通工具之次數分配表

| 您到萬巒的交通工具 | 次數 | 百分比 (%) |
|-----------|----|---------|
| 汽車 | 10 | 10.1 |
| 摩托車 | 26 | 26.3 |
| 腳踏車 | 61 | 61.6 |
| 客運 | 0 | 0.0 |
| 其他 | 2 | 2.0 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-8 結果可知，交通工具以「腳踏車」為主，佔 61.6%；其次為「摩托車」，佔 26.3%；第三為「汽車」，佔 10.1%。

表 4-2-9 騎乘時段之次數分配表

| 您到萬巒騎乘自行車 的時段為 | 次數 | 百分比 (%) |
|-------------------|----|---------|
| 早上 | 23 | 23.2 |
| 中午 | 14 | 14.1 |
| 下午 | 52 | 52.5 |
| 晚上 | 10 | 10.1 |
| 合計 | 99 | 100.0 |

由表 4-2-9 可知，騎乘時段以「下午」為主，佔 52.5%；其次為「早上」，佔 23.2%。可見得騎乘時段以下午及早上為主，而晚上的騎乘者較少。

第三節、滿意度之分析

表 4-3-1 不同性別之滿意度分析表

| | 男生 | 女生 | T 值 |
|-------|-------------|-------------|-------|
| 第一因素 | 29.49±5.36 | 30.31±4.22 | .782 |
| 第二因素 | 25.24±5.38 | 29.92±3.95 | .718 |
| 第三因素 | 16.29±4.27 | 17.22±3.12 | 1.151 |
| 第四因素 | 12.40±3.59 | 12.83±2.69 | .634 |
| 整體滿意度 | 83.41±16.05 | 86.28±11.11 | .948 |

由表 4-3-1 結果可知不同性別在各個因素及整體滿意度方面並無達顯著差異。顯示性別這個因素並不會對騎乘自行車之滿意度有所影響。

表 4-3-2 不同工作資歷之滿意度分析表

| | 3 年之內 | 4~9 年 | 10~19 年 | 20 年以上 | F 值 | 事後比較 |
|-------|-------------|------------|-------------|-------------|--------|---------|
| 第一因素 | 30.30±4.58 | 29.14±3.08 | 30.52±4.31 | 29.06±6.32 | .572 | |
| 第二因素 | 25.43±5.05 | 24.50±3.06 | 26.96±3.61 | 24.91±6.04 | 1.031 | |
| 第三因素 | 18.33±2.77 | 16.57±2.17 | 17.04±3.87 | 14.75±4.66 | 5.022* | 1>4 |
| 第四因素 | 13.83±2.60 | 13.43±1.60 | 13.17±3.23 | 10.53±3.59 | 7.358* | 1>2>3>4 |
| 整體滿意度 | 87.90±13.20 | 83.64±7.21 | 87.70±12.93 | 79.25±17.60 | 2.455 | |

* $p < .05$

由表 4-3-2 結果可知不同工作資歷在第三及第四個因素方面有達顯著差異。在第三因素方面，經事後比較發現，「3 年之內」顯著地大於「20 年以上」($p < .05$)。在第四因素方面，「3 年之內」顯著地大於「4~9 年」($p < .05$)，「4~9 年」顯著地大於「10~19 年」($p < .05$)，「10~19 年」顯著地大於「20 年以上」($p < .05$)。但在整體滿意度方面並無達顯著差異，顯示工作資歷這個因素僅對第三及第四因素之滿意度有所影響。

表 4-3-3 不同婚姻狀況之滿意度分析表

| | 未婚 | 已婚 | 其他 | F 值 |
|-------|-------------|-------------|-------|--------|
| 第一因素 | 30.00±4.32 | 29.64±5.44 | 30.00 | .063 |
| 第二因素 | 25.15±4.68 | 25.71±5.11 | 26.00 | .156 |
| 第三因素 | 17.88±2.77 | 15.78±4.37 | 16.00 | 3.625* |
| 第四因素 | 13.88±2.40 | 11.64±3.54 | 13.00 | 6.061* |
| 整體滿意度 | 86.90±12.28 | 82.76±15.78 | 85.00 | .971 |

* $p < .05$

由表 4-3-3 結果可知不同婚姻狀況在第三及第四個因素方面有達顯著差異。在第三因素方面，經事後比較發現，「未婚」顯著地大於「已婚」($p < .05$)。在第四因素方面，經事後比較發現，「未婚」顯著地大於「已婚」($p < .05$)。但在整體滿意度方面並無達顯著差異，顯示婚姻狀況這個因素僅對第三及第四因素之滿意度有所影響。

表 4-3-4 不同居住地之滿意度分析表

| | 萬巒地區 | 屏東縣/市 | 其他縣/市 | F 值 | 事後比較 |
|-------|-------------|------------|------------|--------|------|
| 第一因素 | 28.65±6.05 | 30.43±4.19 | 30.17±4.57 | 1.389 | |
| 第二因素 | 25.00±5.86 | 25.85±4.20 | 25.25±5.10 | .322 | |
| 第三因素 | 15.21±5.09 | 17.30±3.02 | 17.67±2.27 | 3.665* | 2>1 |
| 第四因素 | 11.32±3.98 | 13.11±2.75 | 13.58±2.35 | 3.965* | 2>1 |
| 整體滿意度 | 80.18±18.09 | 86.70±1.52 | 86.67±2.89 | 2.329 | |

* $p < .05$

由表 4-3-4 結果可知不同居住地在第三及第四個因素方面有達顯著差異。在第三因素方面，經事後比較發現，「屏東縣/市」顯著地大於「萬巒地區」($p < .05$)。在第四因素方面，經事後比較發現，「屏東縣/市」顯著地大於「萬巒地區」($p < .05$)。但在整體滿意度方面並無達顯著差異，顯示婚姻狀況這個因素僅對第三及第四因素之滿意度有所影響。

表 4-3-5 不同教育程度之滿意度分析表

| | 小學以下 | 國中 | 高中職 | 大學專科 | 研究所以上 | F 值 | 事後比較 |
|-------|------------|-------------|-------------|-------------|-------|-------|------|
| 第一因素 | 33.67±2.89 | 29.92±8.35 | 30.59±4.55 | 29.28±4.20 | - | 1.018 | |
| 第二因素 | 28.00±1.00 | 25.38±7.47 | 26.77±4.48 | 24.92±4.44 | - | 1.046 | |
| 第三因素 | 17.33±2.31 | 14.54±4.99 | 16.14±4.90 | 17.21±3.14 | - | 1.901 | |
| 第四因素 | 11.33±.58 | 10.23±3.75 | 12.59±4.34 | 13.10±2.59 | - | 3.041 | 4>2 |
| 整體滿意度 | 90.33±2.89 | 80.08±22.35 | 86.09±16.06 | 84.51±12.00 | - | .650 | |

* $p < .05$

由表 4-3-5 結果可知不同教育程度在第四個因素方面有達顯著差異。在第四因素方面，經事後比較發現，「大學專科」組滿意度顯著地大於「國中」組滿意度 ($p < .05$)。但在整體滿意度方面並無達顯著差異，顯示婚姻狀況這個因素僅對第四因素之滿意度有所影響。

表 4-3-6 不同職業之滿意度分析表

| | 無 | 軍 | 公 | 教 | 農 | 商 | 工 | 服務 業 | 自 | 家 | 其 | F 值 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|-------|
| 第一 因素 | 29.30 ±3.74 | 29.00 ±4.24 | 29.20 ±4.87 | 29.00 ±2.74 | 27.69 ±8.44 | 30.40 ±3.29 | 29.50 ±4.50 | 29.71 ±4.19 | 32.11± 3.98 | 33.75± 6.13 | 30.89± 5.21 | .763 |
| 第二 因素 | 25.80 ±3.87 | 23.50 ±6.36 | 25.00 ±3.81 | 24.60 ±2.88 | 23.46 ±8.28 | 28.00 ±4.30 | 24.90 ±4.12 | 25.53 ±4.87 | 26.00± 4.06 | 27.50± 4.51 | 26.67± 4.72 | .533 |
| 第三 因素 | 17.40 ±3.03 | 17.50 ±3.54 | 16.40 ±2.97 | 16.80 ±3.11 | 14.85 ±6.34 | 15.60 ±5.32 | 14.20 ±4.98 | 17.88 ±2.50 | 16.44± 3.47 | 17.25 ±.96 | 18.11± 2.37 | 1.115 |
| 第四 因素 | 13.30 ±2.74 | 15.00 ±1.41 | 13.20 ±1.79 | 11.20 ±3.03 | 11.38 ±4.46 | 10.80 ±4.09 | 11.40 ±4.20 | 13.94 ±2.33 | 11.33± 3.64 | 11.75 ±.96 | 13.67± 2.83 | 1.349 |
| 整體 滿意 度 | 85.80 ±10.84 | 85.00 ±12.73 | 83.80 ±11.41 | 81.60 ±5.77 | 77.38 ±26.41 | 84.80 ±13.65 | 80.00 ±15.00 | 87.06 ±12.14 | 85.89± 9.56 | 90.25± 9.88 | 89.33± 13.70 | .651 |

由表 4-3-6 結果可知不同職業在各個因素及整體滿意度方面並無達顯著差異。顯示職業這個因素並不會對騎乘自行車之滿意度有所影響。

表 4-3-7 不同月收入之滿意度分析表

| | 20,000 元以下 | 20,001~40,000 元 | 40,001~60,000 元 | 60,001~99,900 元 | 100,000 元以上 | F 值 |
|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|-------|
| 第一因素 | 29.61±5.52 | 29.57±3.85 | 31.08±4.35 | 29.40±6.35 | 30.00±2.83 | .249 |
| 第二因素 | 25.61±5.29 | 25.00±4.60 | 25.69±5.06 | 26.20±2.49 | 24.50±2.12 | .113 |
| 第三因素 | 17.07±3.93 | 16.78±3.32 | 15.23±5.31 | 14.80±1.30 | 16.00±.00 | .890 |
| 第四因素 | 12.88±3.46 | 12.96±2.23 | 11.46±4.18 | 10.00±2.45 | 12.50±.71 | 1.353 |
| 整體滿意度 | 85.16± 15.93 | 84.30±11.66 | 83.46±16.35 | 80.40±7.23 | 83.00±.00 | .147 |

由表 4-3-7 結果可知不同月收入在各個因素及整體滿意度方面並無達顯著差異。顯示月收入這個因素並不會對騎乘自行車之滿意度有所影響。

第四節、休閒效益之分析

表 4-4-1 不同性別之休閒效益分析表

| | 男生 | 女生 | T 值 |
|------|------------|------------|-------|
| 生理部份 | 16.10±2.73 | 17.14±2.26 | 1.945 |
| 心理部份 | 20.17±3.26 | 21.39±3.30 | 1.777 |
| 社會部份 | 20.14±3.43 | 20.67±3.08 | .758 |
| 整體效益 | 56.41±8.47 | 59.19±7.85 | 1.613 |

由表 4-4-1 結果可知不同性別在各個部分及整體休閒效益方面並無達顯著差異。顯示性別這個因素並不會對騎乘自行車之休閒效益有所影響。

表 4-4-2 不同工作資歷之休閒效益分析表

| | 3 年之內 | 4~9 年 | 10~19 年 | 20 年以上 | F 值 |
|------|------------|------------|------------|------------|--------|
| 生理部份 | 15.67±3.23 | 15.86±2.18 | 16.65±2.06 | 17.38±2.24 | 2.665 |
| 心理部分 | 19.83±3.73 | 19.50±2.71 | 20.73±2.67 | 21.75±3.30 | 2.463 |
| 社會部份 | 19.70±3.86 | 19.00±2.18 | 20.65±3.08 | 21.28±3.09 | 2.154 |
| 整體效益 | 55.20±9.55 | 54.36±6.72 | 58.04±7.36 | 60.41±7.59 | 2.924* |

* $p < .05$

由表 4-4-2 結果可知不同工作資歷在整體休閒效益方面有達顯著差異，經事後比較發現，在整體效益方面「20 年以上」組顯著地大於「4~9 年」組 ($p < .05$)。顯示婚姻狀況這個因素僅對整體效益有所影響。

表 4-4-3 不同婚姻狀況之休閒效益分析表

| | 未婚 | 已婚 | 其他 | F 值 |
|------|------------|------------|-------|--------|
| 生理部份 | 15.58±2.86 | 17.10±2.25 | 16.00 | 4.376* |
| 心理部分 | 19.53±3.34 | 21.38±3.12 | 20.00 | 3.967* |
| 社會部份 | 19.38±3.44 | 21.00±3.09 | 20.00 | 2.990 |
| 整體效益 | 54.48±8.53 | 59.48±7.67 | 56.00 | 4.621* |

* $p < .05$

由表 4-4-3 結果可知不同婚姻狀況在生理部分、心裡部分及整體休閒效益方面有達顯著差異。經事後比較發現，在整體效益方面，「已婚」組顯著地大於「未婚」組 ($p < .05$)。在生理部分方面，「已婚」組顯著地大於「未婚」組 ($p < .05$)。在心裡部分方面，「已婚」組顯著地大於「未婚」組 ($p < .05$)。顯示婚姻狀況這個因素對生理部分、心裡部分及整體效益有所影響。

表 4-4-4 不同居住地之休閒效益分析表

| | 萬巒地區 | 屏東縣/市 | 其他縣/市 | F 值 |
|------|------------|------------|------------|-------|
| 生理部份 | 17.09±2.39 | 16.09±2.72 | 16.42±2.54 | 1.528 |

| | | | | |
|------|------------|------------|------------|-------|
| 心理部分 | 21.41±2.98 | 20.19±3.48 | 20.25±3.25 | 1.517 |
| 社會部份 | 20.82±3.34 | 20.11±3.38 | 19.92±2.91 | .583 |
| 整體效益 | 59.32±7.81 | 56.40±8.56 | 56.58±8.39 | 1.362 |

由表 4-4-4 結果可知不同居住地在各個部分及整體休閒效益方面並無達顯著差異。顯示居住地這個因素並不會對騎乘自行車之休閒效益有所影響。

表 4-4-5 不同教育程度之休閒效益分析表

| | 小學以下 | 國中 | 高中職 | 大學專科 | 研究所以上 | F 值 |
|------|-------------|------------|------------|------------|-------|--------|
| 生理部份 | 18.00±2.00 | 17.92±1.93 | 16.86±2.25 | 15.95±2.74 | - | 2.818* |
| 心理部分 | 19.00±6.56 | 22.54±2.90 | 21.32±2.92 | 20.03±3.21 | - | 2.815* |
| 社會部份 | 21.00±3.61 | 22.15±3.93 | 20.23±2.76 | 19.95±3.27 | - | 1.673 |
| 整體效益 | 58.00±11.14 | 62.62±7.93 | 58.41±6.84 | 55.93±8.46 | - | 2.563 |

* $p < .05$

由表 4-4-5 結果可知不同教育程度在生理部分、心裡部分方面有達顯著差異。經事後比較發現，在生理部分方面，「小學以下」組顯著地大於「大學專科」組 ($p < .05$)。在心裡部分方面，「高中職」組顯著地大於「小學以下」組 ($p < .05$)。顯示教育程度這個因素對生理效益、心裡效益部分有所影響。

表 4-4-6 不同職業之休閒效益分析表

| | 無 | 軍 | 公 | 教 | 農 | 商 | 工 | 服務業 | 自由業 | 家管 | 其他 | F 值 |
|------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|-----|
| 生理部份 | 15.70 ±3.11 | 18.00 ±2.83 | 16.40 ±2.97 | 16.40 ±2.51 | 16.85 ±2.44 | 17.40 ±1.67 | 15.60 ±2.46 | 16.41 ±2.74 | 17.22 ±1.72 | 18.50 ±1.91 | 16.33 ±2.92 | |
| 心理部分 | 19.80 ±3.09 | 22.50 ±3.54 | 20.00 ±3.54 | 19.80 ±3.56 | 20.92 ±3.38 | 22.40 ±2.51 | 21.00 ±2.94 | 20.59 ±3.55 | 21.33 ±2.83 | 20.50 ±6.14 | 20.33 ±3.67 | |
| 社會部份 | 19.15 ±3.83 | 22.50 ±3.54 | 19.60 ±3.65 | 19.40 ±3.65 | 20.38 ±3.57 | 21.40 ±3.51 | 19.50 ±1.65 | 21.00 ±3.35 | 20.67 ±3.46 | 21.75 ±3.77 | 21.44 ±2.24 | |
| 整體效益 | 54.65 ±8.62 | 63.00 ±9.90 | 56.00 ±10.00 | 55.60 ±9.66 | 58.15 ±8.91 | 61.20 ±7.16 | 56.10 ±6.14 | 58.00 ±9.22 | 59.22 ±6.67 | 60.75 ±11.06 | 58.11 ±7.90 | |

由表 4-4-6 結果可知不同職業在各個部分及整體休閒效益方面並無達顯著差異。顯示職業這個因素並不會對騎乘自行車之休閒效益有所影響。

表 4-4-7 不同月收入之休閒效益分析表

| | 20,000 元 以下 | 20,001~40, 000 元 | 40,001~60, 000 元 | 60,001~99, 900 元 | 100,000 元 以上 | F |
|-------|----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------|-------|
| 生理部份 | 16.11±2.71 | 16.65±2.67 | 17.30±2.36 | 17.80±1.48 | 16.00±.00 | .977 |
| 心理部分 | 20.04±3.23 | 20.96±3.18 | 22.69±2.50 | 20.80±5.36 | 19.00±1.41 | 1.972 |
| 社會部份 | 20.00±3.49 | 20.91±3.38 | 21.38±2.53 | 19.40±2.61 | 18.50±2.12 | .900 |
| 整體滿意度 | 56.14±8.46 | 58.52±9.07 | 61.38±6.32 | 58.00±6.89 | 53.50±3.54 | 1.301 |

由表 4-4-7 結果可知不同月收入在各個部分及整體休閒效益方面並無達顯著差異。顯示月收入這個因素並不會對騎乘自行車之休閒效益有所影響。

第五章、結論與建議

- 一、消費者基本資料方面，男性居多有 63 人，佔 63.6%；多為已婚，佔 58.6%。且多為大專教育程度，職業以無職業及服務業居多。
- 二、消費習慣方面，萬巒自行車道之消費者以無經驗者居大多數。訊息來源多為親友告知；騎乘時間以下午為主，其次為早上。
- 三、結果可知不同工作資歷在第三及第四個因素方面有達顯著差異。在第三因素方面，經事後比較發現，「3 年之內」顯著地大於「20 年以上」($p < .05$)。在第四因素方面，「3 年之內」顯著地大於「4~9 年」($p < .05$)，「4~9 年」顯著地大於「10~19 年」($p < .05$)，「10~19 年」顯著地大於「20 年以上」($p < .05$)。
- 四、結果可知不同婚姻狀況在第三及第四個因素方面有達顯著差異。在第三因素方面，經事後比較發現，「未婚」顯著地大於「已婚」($p < .05$)。
在第四因素方面，經事後比較發現，「未婚」顯著地大於「已婚」($p < .05$)。
- 五、結果可知不同居住地在第三及第四個因素方面有達顯著差異。在第三因素方面，經事後比較發現，「屏東縣/市」顯著地大於「萬巒地區」($p < .05$)。在第四因素方面，經事後比較發現，「屏東縣/市」顯著地大於「萬巒地區」($p < .05$)。
- 六、結果可知不同教育程度在第四個因素方面有達顯著差異。在第四因素方面，經事後比較發現，「大學專科」組滿意度顯著地大於「國中」組滿意度 ($p < .05$)。
- 七、結果可知不同工作資歷在整體休閒效益方面有達顯著差異，經事後比較發現，在整體效益方面「20 年以上」組顯著地大於「4~9 年」組 ($p < .05$)。
- 八、結果可知不同婚姻狀況在生理部分、心裡部分及整體休閒效益方面有達顯著差異。經事後比較發現，在整體效益方面，「已婚」組顯著地大於「未婚」組 ($p < .05$)。在生理部分方面，「已婚」組顯著地大於「未婚」組 ($p < .05$)。在心裡部分方面，「已婚」組顯著地大於「未婚」組 ($p < .05$)。
- 九、結果可知不同教育程度在生理部分、心裡部分方面有達顯著差異。經事後比較發現，在生理部分方面，「小學以下」組顯著地大於「大學專科」組 ($p < .05$)。在心裡部分方面，「高中職」組顯著地大於「小學以下」組 ($p < .05$)。

參考文獻

- 龔琳晏(2009)。自行車道遊客特性、行前期望與體驗滿意度之研究-以大鵬灣國家風景區環灣自行車道為例。未出版碩士論文，國立高雄餐旅學院旅遊管理研究所，高雄市。
- 鄭峰茂、許龍池(2011)。自行車休閒運動參與行為模式之研究—以高雄市自行車道為例。屏東教大體育，14，468~485。

(五) 參考文獻

- 古志銘(2010)。運動觀光吸引力、自行車道形象、休閒滿意度與重遊意願關係之研究—以嘉義縣朴子溪自行車道。未出版碩士論文，國立嘉義大學，嘉義市。
- 交通部觀光局(2010)。重要觀光景點建設中程計畫。台北市:作者。
- 李晶(2002)。休閒活動參與對於休閒效益體驗之影響—以軍艦岩登山健行步道為例。未出版碩士論文，國立臺灣師範大學，台北市。
- 林敬豐(2010)。社會支持、知覺自由對志工參與組職承諾與參與利益之研究。未出版碩士論文，國立雲林科技大學，雲林縣。
- 洪珠媚(2007)。大台南地區運動健身俱樂部會員服務品質、滿意度與忠誠度之因果徑路關係研究。北體學報，15，193-203。
- 陳水源(1988)。擁擠與戶外遊憩體驗關係之研究。台北市：大立出版社。
- 陳文啟(2009)。嘉義縣國中小行政教師國民旅遊卡使用行為、生活型態及休閒效益之研究。未出版碩士論文，國立雲林科技大學，雲林縣。
- 陳冠璋(2006)。不同自行車類型與車道設施滿意度之研究—以后豐自行車道為例。未出版碩士論文，朝陽科技大學，台中市。
- 陳桓敦(2002)。台灣地區休閒旅館遊客消費行為之研究。未出版碩士論文，世新大學，台北市。
- 黃達玉(2010)。雙輪複合動力，Lexus Hybrid Bicycle概念自行車亮相。2010年4月8日，取自uCar車壇新聞網址<http://news.u-car.com.tw/news-detail.asp?nid=10783>
- 葉珮如(2010)。自行車道使用者休閒涉入與地方依附之相關研究。未發表碩士論文，國立台灣師範大學，台北市。
- 葉怡屏(2007)。網路遊戲參與者之休閒覺知自由與休閒效益之研究。未出版碩士論文，靜宜大學，台

中市。

張維志(2010)。柔道選手休閒活動參與對賽前焦慮之影響探討—以98年全國運動會柔道選手為例
未出版碩士論文，朝陽科技大學，台中市。

維基百科(2010)。單車徑。2010年9月18日，取自維基百科，單車徑網址 <http://0rz.tw/jVSk3>

蔡伯勳(1986)。遊憩需求與滿意度分析之研究—以獅頭山風景遊憩區實例調查。未出版碩士論文，台灣大學，台北市。

賴文俊(2005)。休閒農場核心資源與遊客滿意度之研究-以東遊季溫泉渡假村為例。未出版碩士論文，國立屏東科技大學，屏東縣。

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，台中市。

Beard, J.G., Ragheb, M.G.(1980).Measuring leisure satisfaction. *Journal of Leisure Research* ,17, 106-113.

Driver, B.L., R.C.toucher(1970).Toward a Behavioral Interpretation of Recreation of Planning,*Element of outdoor recreation planning*, 9-31.

Francken, D. A., Van Raaij, W. F.(1981).Satisfaction with leisure time Activities,*Journal of LeisureResearch*, 13, 337-352