

自行車道遊憩體驗量表初編之研究

An Exploratory Development of Bikeway Recreation Experience Scale

宋威穎 Wei-Ying Sung
大葉大學運動事業管理研究所

雷文谷 Wen-Guu Lei
大葉大學運動事業管理研究所

Department of Sport Business Management, Da-Yeh University

(Received June 20, 2009; Revised September 14, 2009; Accepted October 13, 2009)

摘要：本研究主要目的在建構一份自行車道遊憩體驗量表，係以 Michael, Driver and Michael(1996)編製之「遊憩體驗偏好量表」(Recreation Experience Preference Scale, REPS)為初稿進行修編。本研究是以東豐綠廊自行車道遊客為施測對象，利用便利取樣方式抽樣，共計發出 480 份問卷，回收之有效問卷為 371 份，有效問卷回收率為 77.3%，經項目分析、探索性因素分析及 Cronbach's α 內部一致信度考驗分析後發現：自行車道遊憩體驗量表應包含自我成長體驗、環境體驗及心理體驗三個遊憩體驗因素構面，共計有 19 題，整體累積解釋變異量為 57.90%，各構面 Cronbach's α 介於 .85~.87，全量表 Cronbach's α 為 .90，顯示本自行車道遊憩體驗量表具有良好的建構效度與信度。

關鍵詞：自行車道、遊憩體驗量表、東豐綠廊

Abstract: The purpose of this study was to develop a Bikeway Recreation Experience Scale (BRES). This scale was developed base on Michael, Driver and Michael's "Recreation Experience Preference Scale" (REPS), and taking tourists at Dong-Fon green corridor as subjects. The purposive sampling method was used to pass out the questionnaires. 480 questionnaires were distributed, and 371 effective copies were collected. The returning rate of effective questionnaire was 77.3%. After going through item analysis, exploratory factor analysis, and Cronbach's α reliability analysis, the conclusions were: 1. The BRES should contain three subscales: self-growth experience, environment experience and psychological experience, while had 19 items. 2. The internal consistency of the three subscales' Cronbach's ranging from .85-.87 and the overall Cronbach's α was .90 with total accounted variance of 57.90%. It reveals that the BRES had an appropriate reliability and validity.

Keywords: Bikeway, Recreation experience scale, Dong-Fon green corridor



1. 前言

近年來政府努力推動自行車觀光旅遊，積極建設各地的自行車道(鄭育維、李英弘、葉源鎰，2004)。行政院在「挑戰 2008—國家發展重點計畫」之「觀光客倍增計畫」中，就把自行車道設置列為重點項目之一(行政院體育委員會，2002)，各鄉鎮縣市也紛紛利用其獨特的地理環境建置獨具地方特色之自行車專用道或自行車道(李素馨、陳欣怡，2004；黃顛芳，2003；張馨文，2005；廖明豐，2003；鄭育維等人，2004；葉允棋、陳美燕，2007)，希望藉由無污染的自行車觀光取代傳統的汽機車運輸、降低環境污染、帶動旅遊目的地與周邊鄉鎮的發展(張新立、張馨文，2004)。

然而政府的立意雖好，但自行車道相關研究卻相繼指出，地方政府在積極興建遊憩自行車專用道之餘卻很少深入瞭解自行車專用道的設置對遊客遊憩行為之影響，也就是遊客從事遊憩活動時之體驗(宋威穎、雷文谷、熊婉君，2008；張馨文，2004)。所謂「遊憩體驗」，是指遊客在從事遊憩活動的過程中，從環境中獲得訊息並經由處理後，對單一或整體事項之判斷所得的一種生理或心理狀態(陳水源，1988)，是戶外遊憩領域及觀光領域中常被用來衡量遊客遊憩行為感受的變項(李宗鴻，2006；沈進成、王伯文、陳正興，2005；陳冠曲、林喻東，2006)。

至於遊憩體驗本身則是一個複雜的構面與變項，會受到不同因素的影響，具有多向度且短暫的特性(李宗鴻，2006；Michael, Driver, and Michael, 1996)。通常，遊客之遊憩體驗程度可經由測量遊客經歷遊憩過程後之心理體驗及實體環境體驗感受程度得知，如放鬆身心壓力、與大自然接觸、自然與人文景觀、遊憩設施、服務品質、服務設施、安全設施及自然生態等(李宗鴻，2005；許仲璋，2006)。而國外學者 Michael 等人以後設分析(Meta-Analysis)統整過去相關的遊憩體驗研究建構遊憩體驗偏好量表時，將遊客的遊憩體驗概略分成 15 個屬性，分別是成就感、獨立性、熱愛大自然、嘗試冒險、創造性、懷舊、與人相處、學習新事物、反省、體適能、擺脫生理壓力、掙脫社會束縛、教育他人、降低風險及尋找志同道合的朋友。回顧過去遊憩體驗文獻可發現，遊客的遊憩體驗包含的構面廣泛且多元，不過大部分學者在其相關研究中幾乎都含蓋環境體驗、心理體驗、知性體驗及內在自我體驗等構面(Michael, et al., 1996)。

遊憩體驗能有效測量遊客在遊憩行為過程中的感受，此對自行車遊客之戶外遊憩行為亦然。然而，研究者回顧國內自行車道相關研究卻發現，多數研究僅針對遊客在自行車道之環境認知、知覺及車道屬性偏好等面向進行調查(張馨文，2005；戴有德、陳冠仰、李素馨，2008)，較少探討自行車道遊客之「遊憩體驗」感受。探究其原因可能與自行車道遊憩體驗研究工具較缺乏有關，故研究者試圖編製一份適合測量自行車道遊客遊憩體驗之量表，以作為相關單位及未來自行車道遊客相關研究參考之用。並藉由台中縣東豐綠廊自行車道之遊客為研究對象，以檢測量表是否具有良好信效度。

2. 文獻回顧

2.1 遊憩體驗之定義與內涵

所謂遊憩是指一個人在閒暇時間內從事各種具有吸引力的活動，此一活動為追求或享受自由、愉悅、個人滿足的各種體驗活動(Fennell, 2002)。而遊憩體驗是指遊客在從事遊憩活動的過程中，



從環境中獲得訊息並經由訊息處理後，對單一或整體事項之判斷所得到的一種生理或心理狀態(陳水源，1988)。國外學者 Clawson and Knetschy(1966)最早以時間序列為向度指出，遊憩體驗的本質具有多階段性(multi-phase)，此體驗的過程通常包括五個階段，分別是預期階段(anticipate phase)、去程階段(travel to sit)、現場體驗階段(the one-site activity)、回程階段(return travel)及回憶階段(recollection phase)(如圖一)(Borrie and Roggenbuck, 2001；林朝欽、李英弘，2001)。Driver and Tocher(1970)亦提出「遊憩行為研究模式」，指出人類在生理、心理上具有遊憩參與之驅使動機以追求遊憩體驗，而遊憩體驗之獲得與先決條件(外在環境及遊憩者特性)、中間情況(去程、現場活動及回程)、目標達成(獲得滿足體驗及回憶)間有密切關係。在遊憩體驗五過程中，以現場活動對遊客遊憩體驗感受之影響程度最大，若現場活動的滿意程度越高則遊憩體驗的正向感受亦會越高(李宗鴻，2006)。

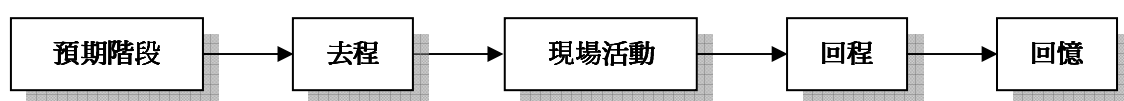


圖 1 遊憩體驗歷程圖

資料來源：Clawson and Knetsch (1966)

從上述相關文獻可發現，遊憩體驗為遊客在旅遊景點遊玩過程中的一種生理及心理層面之各種感受，故本研究將自行車遊憩體驗定義為遊客於自行車道現場騎乘遊玩後，在生理、心理及實質環境上所獲得之體驗。

2.2 遊憩體驗的構成要素與測量要素

遊憩體驗是一個複雜的構面與變項，會受到不同因素的影響，具有多向度且短暫之特性(Michael, et al, 1996；李宗鴻，2006)。在遊憩體驗之衡量方面，國內外遊憩體驗相關研究最常以遊憩滿意度及遊憩重視度作為衡量指標，遊憩滿意度係指遊客對遊憩地點之整體性及對各遊憩屬性之滿意度評估(Fornell, 1992；李宗鴻，2003；李宗鴻，2005；黃宗成、吳忠宏、高崇倫，2000；鄭天明、李宗鴻，2006)。李宗鴻(2005)認為遊憩體驗的滿意程度可經由測量遊客經歷遊憩過程後之心理體驗感受程度得知，如放鬆身心壓力、與大自然接觸。而遊憩體驗之滿意程度亦可藉由對實體環境之感受而得知，如自然與人文景觀、遊憩設施、服務品質、服務設施、安全設施及自然生態等構面(李宗鴻，2003；李宗鴻，2005；許仲瑋，2006)。國外學者 Driver, Brown and Peterson(1991)則指出，遊憩體驗應包含享受自然、體適能、消除緊張、逃避生理壓力、戶外學習、分享共同價值、獨立性、增進家庭關係、自我反省、認識新朋友、與體貼的人相處、成就感/刺激感、生理休養、教導/領導他人、嘗試冒險、減少風險、創造性、懷舊、宜人的氣氛等因素。而 Michael 等人(1996)以後設分析(Meta-Analysis)統整過去相關的遊憩體驗研究以建構遊憩體驗偏好量表時，發現遊客的遊憩體驗可分為 15 個構面及屬性，分別是成就感、獨立性、熱愛大自然、嘗試冒險、創造性、懷舊、與人相處、學習新事物、反省、體適能、擺脫生理壓力、掙脫社會束縛、教育他人、降低風險及尋找志同道合的朋友。

王彬如(1995)以多階段方式並依據遊憩機會序列理論為架構探討遊客遊憩體驗歷程，結果發現遊客的遊憩體驗可依序分為心理體驗、環境景觀體驗、遊憩活動體驗與遊程安排及服務體驗四個部



份。陳凱俐(1997)以宜蘭縣蘭陽溪為研究地點探討遊客的遊憩體驗發現，遊憩體驗可分為生理體驗、安全體驗、社會體驗、知識體驗及自我體驗等五個構面。而黃宗成等人(2000)研究休閒農場則發現遊客的遊憩體驗主要包含心理體驗及實體環境體驗兩構面。黃淑君、林慧娟、郭家汝(2003)研究陽明山國家公園魚路古道遊客體驗時也發現遊客的遊憩體驗包含心理愉悅與感官激發兩構面。李宗鴻(2003)在研究離島遊客遊憩體驗時發現遊客的體驗亦可分成服務設施及遊憩資源體驗兩個部份。而李宗鴻(2006)在研究高雄柴山自然公園遊客遊憩體驗時則是利用因素分析將遊客的遊憩體驗分成生態景觀、遊憩設施及遊憩環境三個屬性來衡量。高崇倫、廖心蘭、洪湘琇(2007)在探討古坑地區遊客對咖啡節活動遊憩體驗滿意度時則是以自然資源體驗、人文環境體驗、民俗體驗及節慶活動體驗四個構面來衡量遊客的遊憩體驗。胡潔欣(2007)在研究不同類型登山步道遊客遊憩體驗時則是以遊憩環境屬性之實質環境、社會環境及經營管理三種遊憩環境體驗來測量遊客之遊憩體驗感受。國外學者 Ellis, Voelkl and Morris(1994)在建構遊客體驗模式時，則以情感及自我確認等構面作為遊客遊憩體驗的測量工具。

從上述文獻可知，遊客遊憩體驗包含的構面廣泛且多元，不過大部分學者在其相關研究中幾乎都會包含環境體驗、心理體驗、知性體驗及感官方面體驗等構面，而知性及感官體驗又可歸類成自我成長體驗，故本研究決定採用環境體驗、心理體驗、自我成長體驗等構面來測量自行車道遊客之遊憩體驗。

3. 研究設計

3.1 研究對象與抽樣實施

本研究調查是以東豐綠廊騎乘自行車之遊客為對象，採便利抽樣的方式進行問卷的施測。在樣本收集上，由於東豐自行車綠廊有多處停留地點及銜接出入口，基於時間及人力成本，並考量問卷發放及遊客填答之安全與意願，因此以遊客必經、易停留之地點做為問卷調查地點。在研究人員實地觀察及向東豐自行車綠廊遊客中心人員詢問後，決定以東豐綠廊路線中五處休息定點(朴子口站、石崗站、遊客服務中心、梅子站、客家文化園區)為研究執行地點。調查時間從 2008 年 11 月初至 2009 年 3 月底實施，共計發出 480 份問卷，回收 409 份，扣除無效問卷後計有有效問卷 371 份，有效問卷回收率為 77.3%。

3.2 量表初稿編制

本研究之自行車道遊憩體驗量表主要是根據 Michael 等人建構之遊憩體驗偏好量表(Recreation Experience Preference, REP)中的構面屬性(Michael, et al., 1996)，並參考國內外學者(Driver, Brown, and Peterson, 1991；Kindal and David, 2007；李宗鴻，2006)之相關遊憩體驗量表問項與構面，最後再經由六位戶外遊憩領域專家與學者(二位自行車租車業者、二位自行車旅遊導遊及二位戶外遊憩領域學者)針對題項內容建議後修編而成量表初稿。量表初稿共有 23 個題項，採李克特五點尺度量表計分，依受試者對題項之實際感受填答，答案從「非常不同意」至「非常同意」分別給予 1-5 分，所得分數愈高，表示對該題項愈同意。



3.3 資料處理與分析

本研究回收之有效問卷利用 SPSS12.0 for windows 統計套裝軟體進行分析，分析之方法如下：

- (1) 項目分析(Item Analysis)：檢定量表各題項的鑑別力(CR 值)，在檢定方法上採極端組比較法及積差相關分析(Correlation Analysis)進行檢定，首先在極端組比較法方面，先將量表總分依高低排序後選取前 27%及後 27%做為高、低分組，並進行兩組在各題項分數之 t 考驗(t-test)，當 t 值達顯著水準時則表示該題項具有鑑別度；而在積差相關分析則是分析各題項分數與量表總分的相關程度，若達顯著水準則表示該量表題項具有同質性，並以.30 做為判定之標準，未滿.30 則予以刪題(吳明隆、涂金堂，2006)。
- (2) 探索性因素分析(Exploratory Factor Analysis)：先以 KMO 法了解各變項相關程度是否適合因素分析(以 KMO 值>.70 為標準)，而後以主成份分析法及直交轉軸法進行因素負荷量的估計與各因素構面的區別，在因素負荷量上以大於.50 之因素為保留標準，另外在因素構面的選取上則以特徵值大於 1 之因素構面為保留標準(陳正昌、程炳林、陳新豐、劉子建，2009)。
- (3) 信度分析(Cronbach's α)：採用整體量表與分量表 Cronbach's α 大於.70 之標準。

4. 分析與討論

4.1 項目分析

本研究將自行車道遊憩體驗量表回收之有效問卷，利用 t 檢定(t-test)及相關分析(Correlation Analysis)進行內部一致性效標分析及同質性考驗。前者將受試者在量表得分的總合依高低分排序，然後依受試者得分之前 27%與後 27%分為高低兩組，最後以 t 檢定考驗受試者在同一題之得分，其得到之 t 值即所謂的決斷值(critical ratio；CR)，本研究各題項之 CR 值介於-2.53~13.75，皆達顯著水準($p<.05$)，故未刪除任何題項；後者則是計算各題項與總分之相關程度，相關係數未達.30 以上之題項則予以刪除，經統計分析後在「自行車道遊憩體驗」量表除題項 8 之相關未達.30 之標準($r=.17<.30$)，其餘題項之相關係介於.30~.67，均達.30 以上之標準(吳明隆、涂金堂，2006)，故僅刪除題項 8。

4.2 效度分析

本研究以探索性因素分析為研究之建構效度，採主成分分析法與最大變異法對自行車道遊憩體驗各構面變項進行因素分析，在因素分析前先進行 KMO(Kaiser-Meyer-Olkin)檢定，「自行車道遊憩體驗量表」第一次檢定之 KMO 值為.91、第二次檢定之 KMO 值為.90，由上述結果可知自行車道遊憩體驗量表之 KMO 值在.90 以上，表示研究抽樣之適當性頗佳(吳明隆、涂金堂，2006)。而後，本研究再進行 Bartlett's 球體(sphericity)檢定，「自行車道遊憩體驗量表」第一次檢定之 Bartlett's 檢定值為 3594.99、第二次檢定之 Bartlett's 檢定值為 3192.20，由 Bartlett's 球體(sphericity)二次檢定結果可知各因素間皆具有共同變異性可進行因素分析。

第一次探索性因素分析後，自行車道遊憩體驗量表共萃取出三個因素，依每個因素選項之特性分別命名為「自我成長體驗」、「環境體驗」及「心理體驗」三個因素，共 22 個題項，量表之累積解釋變異量為 53.61%(如表 3 所示)，第一個為自我成長體驗因素，內含 11、12、07、17、04、09、14、13、10、16、15 等十一題；第二個為環境體驗因素，內含 20、22、19、21、18、23 等六題；



表 1 自行車道遊憩體驗量表項目分析摘要表

題項	決斷值(CR)	相關係數
[1] 到東豐綠廊騎車能幫我舒解平日的緊張與壓力	-10.65**	.59**
[2] 到東豐綠廊騎車能讓我短暫逃離都市擁擠的環境	-10.65**	.59**
[3] 到東豐綠廊騎車讓我獲得接近大自然的機會	-10.11**	.57**
[4] 到東豐綠廊騎車讓我學習到新事物	-12.03**	.64**
[5] 到東豐綠廊騎車時能幫助我放鬆身心、恢復活力	-11.78**	.63**
[6] 到東豐綠廊騎車讓我與家人同伴更為親近	-8.64**	.51**
[7] 到東豐綠廊騎車能讓我增廣見聞	-11.11**	.61**
[8] 到東豐綠廊騎車讓我感覺到身體健康	-2.53**	.17
[9] 到東豐綠廊騎車能觀賞到特殊的景觀與自然生態	-12.43**	.65**
[10]到東豐綠廊騎車能讓我沉澱思緒	-10.53**	.59**
[11]到東豐綠廊騎車能滿足我的好奇心	-13.75**	.69**
[12]到東豐綠廊騎車能讓我獲得成就感	-12.73**	.66**
[13]到東豐綠廊騎車讓我獲得與他人相處的機會	-10.53**	.59**
[14]到東豐綠廊騎車讓我覺得既好玩又新鮮	-13.22**	.67**
[15]到東豐綠廊騎車能夠讓我回憶過去	-4.52**	.30**
[16]東豐綠廊當地的自然景觀非常優美	-12.99**	.67**
[17]到東豐綠廊騎車是一種自我考驗與肯定	-12.01**	.64**
[18]東豐綠廊休憩設施位置規劃適當	-12.84**	.66**
[19]東豐綠廊車道及周邊環境保持相當乾淨	-10.07**	.57**
[20]東豐綠廊上的各項設施維護良好	-12.32**	.65**
[21]東豐綠廊大致上遊客沒有破壞或不恰當的行為	-9.96**	.57**
[22]東豐綠廊騎乘路線是相當安全的	-11.09**	.61**
[23]東豐綠廊的引導路線規劃是相當完善的	-12.40**	.65**

*p<.05；**p<.01

表 2 Kaiser-Meyer-Olkin 檢定分析摘要表

項目	KMO 值	Bartlett's 檢定值	自由度	P 值
第一次檢定 自行車道遊憩體驗	0.91	3594.99	231	.00
第二次檢定 自行車道遊憩體驗	0.90	3192.20	171	.00

第三個為心理體驗因素，內含 01、02、05、03、06 等五題。但自我成長體驗因素中的題項 10、15、16 之因素負荷量均小於.50 之標準(李城忠, 2008)，故予以刪除後再進行第二次的探索性因素分析。本研究推測題項 10、15 及 16 因素負荷量未達.5 的原因可能與該題項題意同時涵蓋不同構面有關，如題項 10 中的「沉澱思緒」及題項 15 中的「回憶過去」可屬於自我成長體驗亦可包含心理體驗，



而題項 16 則較屬於環境層面，但可能由於遊客欣賞自然景觀過程亦有自我學習成長（戶外景觀的認知體驗）的過程，故產生題項 16 在語意上較偏向環境體驗，但因素分析後卻落於自我成長體驗因素，故將題項 10、15 及 16 等因素負荷量未達標準且題意橫跨兩個構面之題項予以刪除。

表 3 自行車道遊憩體驗量表第一次探索性因素分析摘要表

因素	題項	因素負荷量	特徵值	變異量 (%)	累積變異量 (%)
自我成長體驗	11. 到東豐綠廊騎車能滿足我的好奇心	.79	7.62	34.63	34.63
	12. 到東豐綠廊騎車能讓我獲得成就感	.79			
	07. 到東豐綠廊騎車能讓我增廣見聞	.76			
	17. 到東豐綠廊騎車是一種自我考驗與肯定	.65			
	04. 到東豐綠廊騎車能讓我學習到新事物	.63			
	09. 到東豐綠廊騎車能觀賞到特殊的景觀與自然生態	.57			
	14. 到東豐綠廊騎車讓我覺得既好玩又新鮮	.56			
	13. 到東豐綠廊騎車讓我獲得與他人相處的機會	.53			
	10. 到東豐綠廊騎車讓我沉澱思緒	.48			
	16. 東豐綠廊當地的自然景觀非常優美	.44			
	15. 到東豐綠廊騎車能夠讓我回憶過去	.36			
環境體驗	20. 東豐綠廊上的各項設施維護良好	.80	2.18	9.90	44.53
	22. 東豐綠廊騎乘路線是相當安全的	.77			
	19. 東豐綠廊車道及周邊環境保持相當乾淨	.76			
	21. 東豐綠廊大致上遊客沒有破壞或不恰當的行為	.72			
	18. 東豐綠廊休憩設施位置規劃適當	.69			
	23. 東豐綠廊的引導路線規劃是相當完善的	.65			
心理體驗	01. 到東豐綠廊騎車能幫我舒解平日的緊張與壓力	.81	2.00	9.08	53.61
	02. 到東豐綠廊騎車能讓我短暫逃離都市擁擠的環境	.79			
	05. 到東豐綠廊騎車時能幫助我放鬆身心、恢復活力	.76			
	03. 到東豐綠廊騎車讓我獲得接近大自然的機會	.71			
	06. 到東豐綠廊騎車讓我與家人同伴更為親近	.67			

經第二次探索性因素分析之後，自行車道遊憩體驗量表依然萃取出三個因素，依每個因素選項之特性分別命名為「自我成長體驗」、「實體環境體驗」及「心理體驗」等三個因素共 19 個題項，本量表之累積解釋變異量增加為 57.90% (如表 4 所示)。第一個因素為自我成長體驗因素，內含 12、11、07、17、04、13、14、19 等八題；第二個因素為環境體驗因素，內含 20、22、19、21、18、



23 等六題；第三個為心理體驗因素，內含 01、02、05、03、06 等五題。由表 4 結果可知量表刪除題項 10、15 及 16 後之整體累積解釋變異量由 53.61 增加到 57.90%。

表 4 自行車道遊憩體驗量表第一次探索性因素分析摘要表

因素	題項	因素負荷量	特徵值	變異量 (%)	累積變異量 (%)
自我成長體驗	12. 到東豐綠廊騎車能讓我獲得成就感	.80	6.95	36.59	36.59
	11. 到東豐綠廊騎車能滿足我的好奇心	.79			
	07. 到東豐綠廊騎車能讓我增廣見聞	.79			
	17. 到東豐綠廊騎車是一種自我考驗與肯定	.66			
	04. 到東豐綠廊騎車能讓我學習到新事物	.65			
	13. 到東豐綠廊騎車讓我獲得與他人相處的機會	.58			
	14. 到東豐綠廊騎車讓我覺得既好玩又新鮮	.56			
	09. 到東豐綠廊騎車能觀賞到特殊的景觀與自然生態	.56			
環境體驗	20. 東豐綠廊上的各項設施維護良好	.80	2.14	11.25	47.83
	22. 東豐綠廊騎乘路線是相當安全的	.77			
	19. 東豐綠廊車道及周邊環境保持相當乾淨	.76			
	21. 東豐綠廊大致上遊客沒有破壞或不恰當的行為	.73			
	18. 東豐綠廊休憩設施位置規劃適當	.69			
	23. 東豐綠廊的引導路線規劃是相當完善的	.65			
心理體驗	01. 到東豐綠廊騎車能幫我舒解平日的緊張與壓力	.82	1.91	10.07	57.90
	02. 到東豐綠廊騎車能讓我短暫逃離都市擁擠的環境	.80			
	05. 到東豐綠廊騎車時能幫助我放鬆身心、恢復活力	.75			
	03. 到東豐綠廊騎車讓我獲得接近大自然的機會	.72			
	06. 到東豐綠廊騎車讓我與家人同伴更為親近	.67			

4.3 信度分析

本研究係採 Cronbach's α 內部一致性效標為信度考驗方法，經分析後得知「自行車道遊憩體驗量表」在「自我成長體驗」構面之 Cronbach's α 為.87；「實體環境體驗」構面之 Cronbach's α 為.86；「心理體驗」構面之 Cronbach's α 為.85；總量表之 Cronbach's α 為.90，均符合統計學上達.70 之標準，顯示本量表無論是在各因素構面及總量表上均具有高度之信度(吳明隆、涂金堂，2006)。

5. 結論與建議

5.1 結論

本自行車道遊憩體驗量表主要包含「自我成長體驗」、「實體環境體驗」及「心理體驗」三個因素構面，共計 19 題，整體體累積解釋變異量為 57.90%，各構面的 Cronbach's α 值介於.85~.87，量表整體 Cronbach's α 值為.90，顯示量表具有良好的建構效度與信度。



表 5 自行車道遊憩體驗量表信度分析摘要表

分量表	內含題目	題數	Cronbach's α
自我成長體驗	12、11、07、17、04、13、14、 19	8	.87
實體環境體驗	20、22、19、21、18、23	6	.86
心理體驗	01、02、05、03、06	5	.85
總量表		共 19 題	.90

5.2 建議

本研究修編之「自行車道遊憩體驗量表」，在以東豐綠廊自行車道遊客為對象施測後發現具有不錯的建構效度與信度，國外學者 Diamantopoulos and Siguaw(2000)指出，一個有效的量表應能接受嚴謹的重覆檢驗，才能顯示量表穩定的建構效度。黃芳銘(2007)、邱皓政(2003)及吳明隆(2006；2008)等學者指出欲檢定評鑑模式(考驗量表信效度)是否穩定，可從一個母群體中獨立收集兩群樣本，將第一組樣本作為預試樣本，而將第二組樣本作為校正樣本。首先，第一階段針對第一組樣本進行項目分析以評估個別題項之鑑別度是否良好，而後再以探索性因素分析估計出量表之因素結構型態作為建構效度，最後，再以 Cronbach' s α 進行量表的信度評估；第二階段則是對第二組樣本進行驗證性因素分析，以驗證模式之因素結構適配情形與信度。本研究目前採用之方法僅止於第一階段，尚缺乏第二階段量表模式的驗證，故建議後續研究者可蒐集同一母群體下的第二組樣本對本研究模式進行驗證性因素分析與建構信度分析，以檢驗本研究量表的內在信度與效度，增加量表的穩定性。

參考文獻

- [1] 王彬如，「遊憩體驗歷程之探討分析-以環島鐵路花蓮二日遊為例」，文化大學觀光事業研究所碩士論文，民國 94 年。
- [2] 行政院體育委員會，台灣地區自行車道系統規劃與設置 <http://www.ncpfs.gov.tw/service/service.aspx>, 2000.
- [3] 宋威穎、雷文谷、熊婉君，「東豐綠廊自行車遊客旅遊資訊來源與旅遊目的地意象之研究」，人文暨社會科學期刊，第 4 卷第 2 期，民國 97 年，83-91 頁。
- [4] 李宗鴻，「台灣離島島嶼遊客遊憩體驗之研究」，旅遊管理研究，第 3 卷第 2 期，民國 92 年，51-66 頁。
- [5] 李宗鴻，「遊客遊憩體驗之研究-以柴山自然公園為例」，休閒運動期刊，第 5 卷，民國 95 年，223-232 頁。
- [6] 李宗鴻，「國家森林遊樂區遊客遊憩體驗之研究」，真理觀光學報，第 3 卷，民國 94 年，49-72 頁。
- [7] 李城忠，應用統計學 SPSS-完全攻略，台北：新文京，民國 97 年。



- [8] 李素馨、陳欣怡，「自行車遊憩專業化衡量模式之研究」，第六屆休閒、遊憩、觀光學術研討會論文集，台中：東海大學，民國 93 年，1-17 頁。
- [9] 沈進成、王博文、陳正興，「遊客體驗對忠誠度之中介影響變數之研究-以奮起湖地區民宿為例」，生物與休閒事業研究，第 3 卷第 2 期，民國 94 年，85-109 頁。
- [10] 吳明隆，結構方程模式-以 SIMPLIS 的應用，台北：五南圖書，民國 95 年。
- [11] 吳明隆，結構方程模式 AMOS 的操作與應用，台北：五南圖書，民國 97 年。
- [12] 吳明隆、涂金堂，SPSS 與統計應用分析，台北：五南圖書，民國 95 年。
- [13] 邱皓政，結構方程模式 LISREL 的理論與應用，台北：雙葉書廊，民國 92 年。
- [14] 林朝欽、李英弘，「遊憩體驗之多階段驗證」，戶外遊憩研究，第 14 卷第 1 期，民國 90 年，1-10 頁。
- [15] 胡潔欣，「不同遊憩機會類型之步道對遊客的遊憩體驗之影響-以花蓮卓溪及佐倉區域步道為例」，逢甲大學景觀與遊憩研究所碩士論文，民國 96 年。
- [16] 高崇倫、廖心蘭、洪湘琇，「古坑地區民宿住宿客對於咖啡節慶滿意度之研究」，台灣地方鄉鎮觀光產業發展與前瞻學研討會論文集，台北：景文科技大學，民國 96 年，141-155 頁。
- [17] 許仲璋，「國人赴俄羅斯觀光行為模式之研究」，淡江大學俄羅斯研究所碩士論文，民國 95 年。
- [18] 陳正昌、程炳林、陳新豐、劉子建，多變量分析方法-統計軟體應用，台北：五南圖書，民國 98 年。
- [19] 陳冠曲、林喻東，「溪頭森林遊樂區遊客遊憩體驗、滿意度與行為意向關係之研究」，台大實驗林研究報告，第 20 卷第 4 期，民國 95 年，261-277 頁。
- [20] 陳凱俐，「自然資源之經濟效益評估-以宜蘭縣蘭陽為例」，台灣銀行季刊，第 48 第 4 期，民國 86 年，153-190 頁。
- [21] 陳水源，觀光地區評價方法，台北：淑馨出版社，民國 77 年。
- [22] 黃芳銘，結構方程模式：理論與應用，台北：五南圖書，民國 96 年。
- [23] 黃穎芳，「自行車觀光客環境偏好之研究-以新竹縣峨嵋湖為例」，中華大學建築與都市計劃研究所碩士論文，民國 92 年。
- [24] 黃淑君、林慧娟、郭家汝，「解說內容之涉入程度對遊客環境認知、遊憩體驗和滿意度之影響-陽明山國家公園魚路古道為例」，觀光研究學報，第 9 卷第 1 期，民國 92 年，79-90 頁。
- [25] 黃忠成、吳忠弘、高崇倫，「休閒農場遊客遊憩體驗之研究」，戶外遊憩研究，第 13 卷第 4 期，民國 89 年，1-25 頁。
- [26] 張馨文，「自行車騎士遊憩環境偏好差異之研究-以北海道國家風景區為例」，觀光研究學報，第 11 卷第 3 期，民國 96 年，259-274 頁。
- [27] 張馨文，「各國發展自行車遊憩經驗之研究」，都市交通季刊，第 19 卷第 1 期，民國 93 年，1-10 頁。
- [28] 張新立、張馨文，「台灣自行車遊客類型之研究」，中華民國運輸學會第 19 屆論文研討會論文集，新竹：交通大學，民國 93 年，1-20 頁。



- [29] 葉允棋、陳美燕，「體驗行銷、體驗價值、顧客滿意與行為意圖關係之研究」，台灣體育運動管理學報，第 5 卷，民國 96 年，331-364 頁。
- [30] 鄭天明、李宗鴻，「旗山老街遊客遊憩行為模式之研究」，真理觀光學報，第 4 卷，民國 95 年，79-98 頁。
- [31] 鄭育維、李英弘、葉源鎰，「自行車活動遊憩專門化衡量模式之研究」，第六屆休閒、遊憩、觀光學術研討會論文集，台中：東海大學，民國 93 年，1-16 頁。
- [32] 廖明豐，「東豐自行車綠廊之遊憩吸引力、服務品質與使用者滿意度及忠誠度之研究」，南華大學旅遊事業管理研究所碩士論文，民國 92 年。
- [33] 戴有德、陳冠仰、李素馨，「遊憩涉入、場所依賴與場所認同因果關係之研究-以東豐綠色走廊遊憩自行車使用者為例」，戶外遊憩研究，第 21 卷第 4 期，民國 97 年，27-57 頁。
- [34] Borrie, W. T. and Roggenbuck, J. W., "The Dynamic Emergent, and Multi-physic Nature of One-site Wilderness Experiences," *Journal of Leisure Research*, Vol. 33, 2001, pp. 202-228.
- [35] Clawson, M. and Knetsch, J. L., *Economic of Outdoor Recreation*, Baltimore: Johns Hopkins University Press for Recourses for the Future, 1966.
- [36] Diamantopoulos, A. and Sigauw, J. A., *Introducing LISREL: A Guide for the Uninitiated*, Thousands Oaks, CA: Sage, 2000.
- [37] Driver, B. L., Brown, P. J. and Peterson, G. L., *Benefits of Leisure*, Stage College, Pennsylvania: Venture Publishing, 1991.
- [38] Driver, B. L. and Tocher, R. C., Toward a Behavioral Interpretation of Recreation Engagements, with Implications for Planning. In Driver, B. L. (Ed.), *Elements of Outdoor Recreation Planning*, 9-31, The University of Michigan Press, 1970.
- [39] Ellis, G. D., Voelkl, J. E. and Morris, C., "Application of the Theory of Planned Behavior to Leisure Choice," *Journal of Leisure Research*, Vol. 24, 1994, pp. 207-224.
- [40] Fennell, D. A., *Ecotourism Programmer Planning*, Wallingford, Oxon: CABI, 2002.
- [41] Kindal, S. and David, S., "The Relationship of Individual Time Perspective and Recreation Experience Preferences," *Journal of Leisure Research*, Vol. 39, No. 1, 2007, pp. 28-59.
- [42] Michael, J. M., Driver, B. L. and Michael, A., "Measuring Leisure Motivation: A Meta-Analysis of the Recreation Experience Preference Scales," *Journal of Leisure Research*, Vol. 28, No. 3, 1996, pp. 188-213.

