

本文章已註冊DOI數位物件識別碼

▶ 中老年人參與自行車觀光之研究

The Study on Cycling Tourism for the Middle Age and Elderly

doi:10.29503/RLSH.201006.0002

休閒運動健康評論, 1(2), 2010

作者/Author： 范智明(Chih-Ming Fan);吳國銑(Kuo-Hsien Wu)

頁數/Page： 8-32

出版日期/Publication Date：2010/06

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.29503/RLSH.201006.0002>



DOI Enhanced

DOI是數位物件識別碼 (Digital Object Identifier, DOI) 的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



中老年人參與自行車觀光之研究

范智明^{1*} 吳國銑²

[摘要] 目的：本研究旨在探討參與自行車觀光之中、老年人之人口特性，並探討人口特性對深度休閒及心流體驗之影響，以及深度休閒和心流體驗之關係。所發現之結果與益處，除有利未來中、老年人健康休閒運動之推廣，亦有助於相關政府機關（體育、健康、觀光、內政、教育）政策制訂參考。**方法**：採問卷調查法及焦點團體訪談，透過量化統計與質性訪談互相驗證得出結果；量化研究自 2009 年 4 月 13 日至 5 月 12 日，於現地及網路進行便利抽樣。總計發放問卷 500 份，有效回收 406 份，回收率達 81.2%，其中 106 份為中、老年人。資料以 SPSS for Windows 12.0 分析，並以 $\alpha = .05$ 為顯著水準進行統計；質性研究於 5 月 23 日及 6 月 1 日，於新竹及台北針對自行車團體成員進行訪談。**結果**：一、中、老年自行車觀光參與者以男性（91.4%）、北北基居民、專科以上學歷、有婚姻及有子女者為多數。其中 40-49 歲佔 70.7%，50-59 歲佔 21.6%，60 歲以上佔 7.8%，合計中、老年人佔全體參與者之 28.9%；二、深度休閒：40-49 歲的「堅持努力」構面，均高於 60 歲以上者；三、心流體驗：40-59 歲者，以及單身者，在「全神貫注與潛在掌控」構面，高於「60 歲以上」者；四、深度休閒與心流體驗之相關性為 .676 ($p < .05$)，屬較高之中度相關；五、「自我享受與富足」與「全神貫注與潛在掌控」之相關係數為 .633，值得後續深入訪談與探討。**結論**：一、中、老年自行車觀光參與者以男性、高學歷者為多數；二、自行車觀光可使中、老年人獲得深度休閒及心流體驗效益，尤其對 40-49 歲之族群，效益更為顯著；三、深度休閒與心流體驗有中度相關。相關單位可針對此族群善加推廣，使其效益能遷移至生涯規劃、人生態度及工作場合中，並繼續維持至老年，獲得優質休閒生活及身心健康。

關鍵詞：中老年人、自行車觀光、深度休閒、心流體驗

^{1*} 臺灣觀光學院旅遊管理系講師；通訊作者(hanhan974@yahoo.com.tw)

² 台北海洋技術學院海洋運動休閒系副教授

壹、緒論

一、自行車觀光興起

隨著全球化(globalization)風潮興起，自 1984 年洛杉磯奧運以來風行歐美的運動觀光，也在近年吸引國人參與。台灣首次有旅行社組團的大型運動觀光活動，應是從 2003 年組成千人加油團至日本札幌觀看雪梨奧運資格賽—亞洲棒球錦標賽（黃福其，2004）開始，接續的雅典奧運、亞洲職棒大賽、北京奧運，均有許多民眾親身觀賽兼旅遊；隨著觀賞型運動觀光的蓬勃發展，參與型的運動觀光活動也逐漸受到重視，例如太魯閣馬拉松、ING 台北國際馬拉松、泳渡日月潭等。這也顯示台灣的運動觀光會持續受到重視與多元發展（范智明、方信淵，2007）。

在這些運動觀光活動中，自行車觀光自 2007 年起異軍突起，一躍成為近年最受歡迎的全民運動之一。原因大致如下：一、節能減碳樂活風：在地球資源逐漸減少，人們反思自身行為後，開始追求反璞歸真之健康、永續而自給自足的「樂活」(LOHAS, Lifestyles of Health and Sustainability)；二、全球化浪潮：在科技與媒體推波助瀾下，許多觀念與事物均能短期席

捲全球，也包括台灣；三、流行時尚：有人因為對樂活的反思與認同而加入，也有人為顯示「跟上流行」而騎車；四、健康需求：認同騎自行車到外地觀光旅遊對心肺適能、肌耐力及心理的正面效益；五、深度旅遊風：定點、慢活式的深度旅遊型態逐漸獲認同，自行車正好適合深度旅遊；六、「練習曲效應」：2007 年，描寫大學生自行車環島的國片「練習曲」，感動許多人，願意騎自行車來體會土地之美。

騎車人口眾多後，也吸引了政治及商業的各種現象：許多政策如：「千里自行車道計畫」、「打造台灣自行車島計畫」、「觀光拔尖領航方案」陸續推出；而自行車之品牌公司、產品、經銷代理商、社團、網站等也如雨後春筍蓬勃擴展。因此，學術界也應深入研究自行車運動這塊主題，並區分自行車競技、自行車休閒與自行車觀光對其參與者之效益。

二、中、老年人休閒

根據內政部的統計，2008 年台灣老年人口（65 歲以上者）佔全國比例的 10.4%，雖遠不及日本的 22.1%，也較法(16.5%)、英(16.2%)、美(12.8%)等先進國家有差距，卻超過南韓(10.3%)等多數亞洲國家，也早在 1993 年便跨越世界衛生組織 (World Health

Organization; WHO)對高齡化國家設定的 7%的門檻。參照另一高齡化社會評估指標「老化指數(65 歲以上人口, 佔 0-14 歲人口之百分比)」,我國也達到 65.1%,雖仍較歐美及日本等已開發國家為低,但已較其他亞洲國家為高(內政部,2010a)。隨著國人少子化現象持續,平均餘命增加,未來我國老人比例勢必持續增加。然而,有關老年人的休閒活動,卻很少被提及,雖然大家都知道老之將至無法避免,卻多無法以同理心關懷老年人的諸多需求,包括休閒需求。不僅較少主動關懷,甚至還出現年齡歧視(ageism)、負面偏見(negative prejudice)等差別待遇。此種現象雖以少、青年較常見,到了四十歲以上的中、老年人對高齡者便有較正面的印象與看法(黃錦山,2009)。然而,以四十歲以上者為主的政府機關中、高階主管,卻少能將這種較正面的印象轉化為對高齡者的積極思維與友善政策。根據藍孝勤(2009)的研究,2006 年我國 60 歲以上高齡者占全民健保總人口之 13%,但醫療給付卻佔 45%。因此,如何改變對老年人夕陽西下的負面意象,規劃質量並重的休閒活動,進而使其平均生理年齡與健康年齡漸趨一致,達到 WHO 成功老化(successful

aging)的境界,是政府相關機關如衛生署、內政部、體委會、教育部及地方政府,共同應負的責任。

以往談到老人休閒,多認為老年人應從事較靜態活動。然亦有研究顯示,在注意安全規範與防護措施的前提下,從事稍微激烈些的運動,也有助於老年人的身體健康。Fiatarone 等人(1994)的研究便認為,即便是 80 歲的老年人,也能從費力運動訓練中獲得身體功能的正面益處(轉引自羅鴻仁,2009);羅鴻仁與蔡俊傑(2009)的研究也顯示,如能在增進老年人「對運動的心理效益」(指「在運動介入後心理與生理所產生任何變化進而影響心理的舒適狀態(頁 46)」),並確實從事每週三次以上,每次 20 分鐘以上的運動,將有助於生理效益,並使身體健康,具備生活自理能力。這項結果與 Renick(2001)與 Resnick & Nigg(2003)提到的「心理自我效能與生理健康成正相關」的論點一致(轉引自羅鴻仁、蔡俊傑,2009)。而在羅鴻仁與蔡俊傑的研究中,心理效益及身體活動能力,都對生理效益的下肢運動,具有最高解釋力(30.5%),其並認為下肢能力的功能將是影響老年人走出戶外及建立自信的重要因素。唯其研究對象所參與的運動,仍拘限在較不激烈的

八項活動：元極舞、太極拳、健身操、韻律舞、氣功、香功、外丹功、快走等。

綜合前述研究，而下肢能力則會影響老年人是否走出戶外及建立自信。因此在考量健走、慢跑、游泳、自行車等四項較常訓練下肢的運動後，決定以較不傷害下肢關節的游泳與自行車為考量。由於自行車風潮席捲全台，運動觀光風氣逐漸興盛（如前述），加上指標性老年人如捷安特劉金標的自行車環島與 2010「京騎滬動」（自北京騎車到上海），以及功學社謝正寬的單車學校等成功個案，本研究將以自行車觀光作為探討中、老年人休閒活動之主要項目；另外如上述，心理狀態對老年人是否積極從事運動有重要影響，因此本研究將討論與心理狀態皆有密切關連的深度休閒與心流體驗。

三、深度休閒

Stebbins (1982) 提出深度休閒 (serious leisure) 的理論時，是針對高爾夫、網球、釣魚、滑雪等運動。他認為深度休閒是參與者有系統從事一種業餘喜好、嗜好或志工的活動，並會因活動充滿豐富、趣味與挑戰而受吸引，藉由持續穩定參與，排除阻礙堅持到底，並獲得與展現特殊技能、知

識與經驗。Stebbins (1992) 指出，深度休閒參與者有六項特質：(一) 堅持不懈 (perseverance)：遇困難危險時努力不懈以克服困境的意志；(二) 生涯規劃 (career)：長期不斷地投入這項活動；(三) 個人努力 (personal effort)：盡力學習與展現相關知識、訓練與技能；(四) 持久效益 (durable benefits)：從參與過程中獲得持久性的效益；(五) 次文化 (unique ethos)：具獨特價值觀，在活動中具有像次文化般的規範與信念。(六) 認同感 (identify strongly)：對參與的活動具強烈認同。本研究觀察自行車觀光者行為後發現，其特質與上述深度休閒特質頗類似。Green and Jones (2005) 便認為運動觀光能提供絕佳時間、地點與管道來給深度休閒者展現與分享社會認同、次文化等特質，其稱之為「深度運動觀光 (serious sport tourism)」；潘振豪 (2007) 的研究也顯示，大型重型機車騎士的運動觀光參與行為會受到深度休閒的影響。

因此，從深度休閒理論來討論運動觀光客特質，是值得研究方向。

四、心流體驗

Csikszentmihalyi (1975) 在其針對藝術家、運動員、音樂家、棋士、外科醫師的研究指出，當個體全心全力

投入某項活動時，會產生一種全神貫注，完全融入活動中的最佳感受，稱為心流體驗(flow)。由於此感受極為美好，使活動本身變成一種獎賞，參與者會因心流體驗導致該活動品質佳而提升滿意度，進而持續參與活動，以再度體驗心流；在參與活動時，當活動挑戰性和參與者技能達到平衡時，便會產生心流通道 (flow channel)，使參與者有心流體驗。Csikszentmihalyi (1990) 認為心流體驗有下列八項特徵：(一) 清楚目標與明確回饋；(二) 挑戰與技能的平衡；(三) 行動與意識的結合；(四) 全神貫注於工作目標；(五) 潛在的操控感；(六) 渾然忘我；(七) 喪失時間感；(八) 活動本身即為目的。本研究發現，心流體驗與前述深度休閒所描述的對與某種休閒活動的投入與滿足，似有異曲同工處。加上研究者親自參與自行車觀光時發現，當挑戰與技能相當時，的確易達到心流境界，因此本研究將討論從事自行車觀光時，深度休閒與心流體驗之關係；楊胤甲 (2006) 針對自行車運動愛好者之流暢體驗 (心流體驗)、休閒效益與幸福感受情形進行探討，經質性訪談後發現，自行車運動除能

催化生活美感的啟發與感動，讓人放慢生活，享受騎乘樂趣外，其並認為自行車休閒運動愛好者似乎有深度休閒參與的傾向。也就是在認真休閒與心流體驗間似有連結，唯其研究中並未實證探討此點。

貳、研究方法

一、研究架構

本研究旨在瞭解中、老年人自行車運動觀光參與者之人口特性，以及深度休閒、心流體驗之特性。透過分析、探討變項間關係。最後提出結論與建議，達到研究目的。研究架構如圖 1 所示。目的與假設如下：

- (一) 人口特性會影響深度休閒與心流體驗。
- (二) 深度休閒與心流體驗有相關存在。

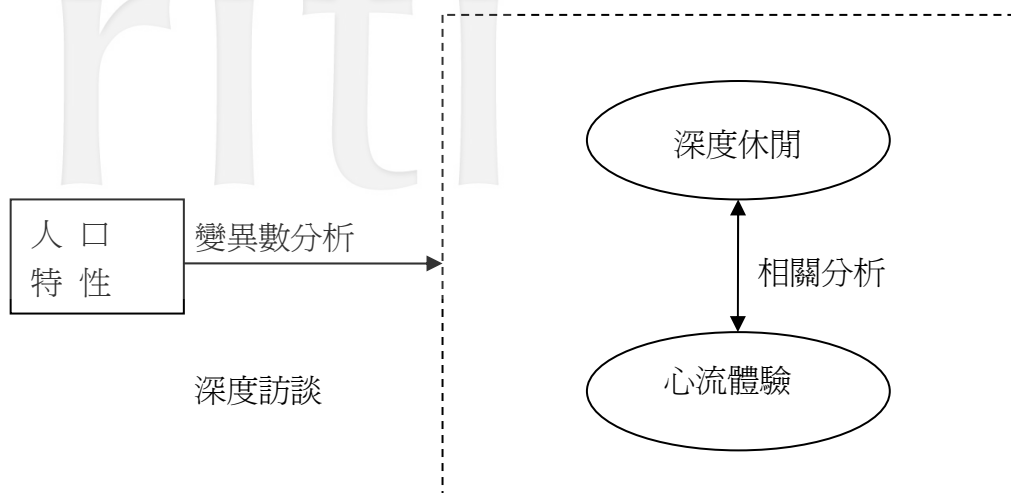


圖 1 研究架構

二、研究工具

本研究採質、量實證研究來驗證理論，以問卷調查法及深度訪談法實施：

(一) 量化研究

研究工具共分三部分：

1. 深度休閒：採用深度休閒理論創始者 Gould 等人在 2008 年提出之「深度休閒編製與測量量表」(the serious leisure inventory and measure, SLIM)。此為針對其 1982、1992 年版深度休閒量表所發展更精細、深入的量表(Gould, Moore, McGuire, & Stebbins, 2008)。目前國內相關研究仍多使用其舊版量表，本研究徵得原作者同意後，將以 SLIM 量表進行探討，共 54 題。

2. 心流體驗：採 Csikszentmihalyi (1990) 之心流體驗八項特性、楊

胤甲 (2006) 自行車心流體驗研究量表，以及蔡芬卿與周宏室 (2007) 體育課流暢體驗量表改良而成，共 25 題。

3. 人口統計變項：包括：性別、居住地、年齡、教育程度、職業、收入、婚姻、子女數等八項。

(二) 質性研究

根據上述問卷內容及分析結果，編製半結構式訪談稿，針對台北及新竹之車隊，採取焦點團體訪談，以深入瞭解上述車隊成員的深度休閒與心流體驗之經驗。問卷發放對象針對所有自行車觀光者，不限中、老年人，質性研究對象則根據統計結果，針對 40-59 歲受訪者之意見呈現。

三、問卷預試

於 2009 年 3 月 30 日至 4 月 5 日，以便利抽樣針對研究對象進行預試。計發 80 份，有效問卷 63 份，結果如

airiti
下：

(一) 效度

1.內容效度：採專家效度，請五位相關領域學者審視、校正，使題目更具代表性。綜合專家建議修訂如下：

(1) 深度休閒：主要為打散構面、文字修正、翻譯題意修正。

(2) 心流體驗：未修正。

(3) 人口特性：文字修正、分類合併（將工業、商業及服務業合併為「工商服務業」；「每月平均收入」選項由 10 項縮減為 5 項），另將年齡分界點改依內政部標準，再將選項縮減為 6 項

2.構念效度：以因素分析法來衡量深度休閒及心流體驗的構念效度，採直接斜交轉軸法 (Direct Oblimin) 並剔除因素負荷 (factor loading) 小於 0.5 的題目。

深度休閒萃取出 9 因素，KMO 值為.951，球形檢定的卡方值為 17334.393，達顯著，累積解釋變異量佔總變異量的 69.28%，顯示具良好構念效度。本部分未刪除題項。

休閒運動健康評論 (2010.6)。1 (2)
中老年人參與自行車觀光之研究

心流體驗萃取出 6 因素，KMO 值為.912，球形檢定卡方值為 5638.075，達顯著。累積解釋變異量為 66.85，具良好構念效度，亦未刪題。

3.其他增進效度方法：

(1)自行車觀光參與者對同好極友善、熱情，因此在現地施測時，研究者均著專業車衣，騎自行車進行訪談以增進效度。

(2) 預試時發現如表明教師身份，大多會獲得較佳待遇（例如：較願意填寫）。因此正式施測時均會客氣表明兼具教師身份。

(二) 信度

刪除使總信度 Cronbach's α 值降低之題目，並採取相關分析法 (Correlation Analysis) 進行題目適切性評估，以相關係數 0.3 作為最低要求（邱皓政，2005）。

深度休閒之 α 值為 .976，各構面之分量表信度 α 值介於 .711~ .942 間，心流體驗之 α 值為 .939，且各構面信度之 α 值介於 .934~.938 間，顯示均具有極佳的信度。

為避免不認真填答者的干擾，在題目較多之深度休閒量表，除於實體

問卷設置兩題限填答案的「測謊題」，網路問卷設置三題測謊題（增加一題：請問本研究之主題為何？）。回收後如未通過測謊題，便予刪除。

四、質性研究

（一）效度

1. 深度訪談稿由量化統計結果歸納，本身即具有問卷效度。之後並請專家校訂，以確保能達研究目的。
2. 事先聲明支付餐飲費用，並攜帶名產與會，增進受訪者願真實回答程度。
3. 心流體驗及部分之深度休閒，係討論個人內心狀態，在團體訪談中可能有受訪者受團體主流意見影響，不敢或不願陳述真實想法。在訪談前，研究者會先聲明訪談並無絕對答案，如能依真實意見陳述將對研究有最大協助。如仍無法當場陳述，可在之後文字記錄確認時予以更正。
4. 同量化施測，會客氣表明兼具研究生及教師的身份。
5. 三角測量：係指探討某一種現象時，結合、參照這種資料來源，並從各種面向去觀察同一件事物，以比較各種資訊，決定是否確有證據的方法（尙榮

休閒運動健康評論（2010.6）。1（2）
中老年人參與自行車觀光之研究

安譯，2001；王文科，2004；黃瑞琴，2004）。本研究除將質性訪談和其他相關文獻比對外，由於研究者本身亦具有自行車觀光之經驗，亦參考自身經驗、網路車友之分享，以及量化研究結果。因此，研究結果將同時呈現質性訪談與量化統計結果。

（二）信度

1. 建立互信：均係透過熟識者介紹，建立初步信任。並進一步利用微軟即時通軟體（MSN）、電子郵件及部落格，建立更深互信；在訪談新竹車隊時，熟識者亦在場，並扮演穿針引線之介紹、互動角色。經過上述措施，使受訪者能據實陳述意見。
2. 訪談紀錄確認：由研究者徵得同意後錄音，並將內容轉寫為文字記錄，再透過電子郵件寄予受訪團體閱讀、確認是否符合原意，再將異議部分修正後再度驗證，確保與其原意相符。

五、抽樣設計

原欲採取隨機抽樣或系統抽樣，後考量到於現地及網路施測均極難達成，故採取便利抽樣，並分為現地及

網路施測。

本研究主題為運動觀光及自行車運動，因此受訪者需具備上述兩者身份。未曾參與過異地（外縣市）自行車觀光活動，並以自行車作為遊程主要交通工具者，於問卷發放前問題詢答時便予排除。

質性研究則從台北、新竹等地區便利抽樣二支車隊，取得車隊代表同意後，採取焦點團體訪談，以瞭解上述車隊的深度休閒與心流體驗經驗。藉以得到更豐富資料，與量化研究結果互相對照。

六、研究實施

（一）量化現地施測

1. 花蓮縣壽豐鄉統一超商門市：自 2009 年 4 月 13 日至 23 日下午。
2. 2009 環花東國際自行車大賽會場：針對具自行車觀光經驗者施測，實施時間自 4 月 24 日至 26 日。
3. 2009 環花東國際自行車大賽台鐵專列：自 4 月 26 日下午 6 時 30 分至 9 時 30 分，由花蓮至萬華站，共發放七節半車廂；另於晚間 6 時 10 另列四節專車由台北忠明車行負責人代為發收，隔日取回。

（二）量化網路施測

於優仕網申請網路問卷，選擇曾舉辦或參與自行車觀光之車隊及個人，發放施測邀請。為避免不具自行車觀光經驗者填答，未提供任何紅利或抽獎，以維效度。自 4 月 19 日至 5 月 12 日，共回收 148 份。

總計發出 500 份問卷，回收 490 份，填答不全及未通過「測謊題」者計 84 份，有效問卷為 406 份，有效回收率為 81.2%，已達 Babbie 在 1973 年所提出的「很好」標準（王文科，1997），適合進行分析。

（三）質性研究

在量化研究中，研究者結識許多自行車隊成員。因此針對本研究問卷較多的居住地區，便利選出台北及新竹等二個具多次自行車觀光經驗之團體進行訪談。總計二次訪談，共計 7 位受訪者。簡述如下：

1. 新竹某團體：自 2009 年 5 月 14 日下午 12 時 20 分至 2 時 40 分，於新竹縣竹北市風尚人文咖啡館，共 4 位，年齡介於 40-49 歲。
2. 台北「單車幫」：自 6 月 1 日下午 7 時 30 分至 10 時 20 分，於台北市羅斯福路三段丹堤咖啡館，共 3 位，40-49 歲有 2 位，50-59 歲有 1 位。

七、資料分析

問卷用 SPSS-PC 12.0 版進行統計分析，以 $\alpha = .05$ 為顯著水準進行考驗，分析方法有描述性統計、因素分析、變異數分析及相關分析；質性資料由研究者將現場錄音轉寫成訪談紀錄，經信度驗證，編碼、閱讀與解釋後，與相關文獻對照，描述、分析並歸納出結果。

參、研究結果

本研究結果先呈現全體受試者人口特性，再將中、老年人（以 40-59 為中年人，60 歲以上為老年人）。抽出呈現其人口特性、參與行為、深度休閒及心流體驗。

一、人口特性

（一）性別

1. 全體：以男性為大多數，佔 79.3%，女性為 20.7%，與研究者實際觀察時類似。
2. 中、老年人：男性比例更高，達 91.4%。

（二）居住地點

1. 全體：以北北基（台北縣市及基隆市）佔 33.7% 最多，其次為宜花東（宜蘭、花蓮、台東三縣）佔 19.7%，再次為桃竹苗（桃園、

休閒運動健康評論（2010.6）。1（2）
中老年人參與自行車觀光之研究

新竹、苗栗三縣）地區佔 19.0%。

2. 中、老年人：仍以北北基最多（33.6%），次為宜花東（19.0%），比例與全體受訪者極近。

（三）年齡

1. 全體：以 30-39 歲（39.9%）、20-29 歲（29.1%）及 40-49 歲（20.2%）較多；未滿 20 歲（2.1%）及 60 歲以上（2.5%）最少。亦即本研究之自行車觀光參與者，絕大多數集中在 20-49 歲（89.2%），這可能與自行車觀光所需要之體適能與中高價自行車有關，而本研究主題之中、老年人，總計佔 28.5%。

2. 中、老年人：以 40-49 歲為最多（70.7%），60 歲以上者僅佔 7.8%，參與度不高，尚有推廣空間。

（四）學歷

1. 全體：以具大學學歷者（46.3%）最多，次為碩博士（24.9%）及專科（16.0%）。在本研究中具碩、博士學歷者極多，應是在樂活風潮中，高學歷者極易接受樂活所標榜的健康、永續、愛護地球、節能省碳等概念。

2. 中、老年人：以專科最多

(34.5%)，次為大學 (24.1%) 及碩博士 (20.7%)。若以全國中、老年人之平均教育程度而言，碩博士比例參與自行車觀光者極高。

(五) 收入：60,001 元以上佔 45.7%，較全體自行車觀光者的 23.8% 高出許多。

(六) 其他特性：請參考表 1。

表 1 中老年自行車觀光參與者之人口特性

社經變項	內容	樣本數 n=116	百分比%	社經變項	內容	樣本數 n=116	百分比%	
性別	男	106	91.4	年齡	40-49 歲	82	70.7	
	女	10	8.6		50-59 歲	25	21.6	
教育程度	國中以下	1	0.9		60 歲以上	9	7.8	
	高中職	23	19.8		收入	20,000 以下	11	9.5
	專科	40	34.5			20,001-40,000	21	18.1
	大學	28	24.1			40,001-60,000	31	26.7
	碩博士	24	20.7			60,001-80,000	36	31.0
學生	0	0	80,001 以上			17	14.7	
職業	軍公教	34	29.3		居住地點	北北基	39	33.6
	電子科技	20	17.2			桃竹苗	15	12.9
	工商服務	38	32.8			中彰投	17	14.7
	農林漁牧	0	0			雲嘉南	4	3.4
	自由業	9	7.8	高高屏		19	16.4	
家庭管理	6	5.2	宜花東	22		19.0		
無(含退休)	9	7.8	其他	0		0		
婚姻	單身	21	18.1					
	有婚姻	95	81.9					
子女	無	23	19.8					
	有	93	80.2					

資料來源：本研究整理

二、深度休閒

以描述性統計呈現自行車觀光參與者之深度休閒知覺程度，採用 Likert 尺度，從 1「非常不同意」到 5「非常同意」，分數越高代表知覺程度越好。經因素分析後，萃取出九構面。

從表 2 可知前三構面為：「自我享受及富足」(M=4.19) (包括：充實、樂在其中、收獲感、滿足感、有樂趣、享受、生活富有、多采多姿、充實人生等關鍵意義)、「堅持努力」(M=4.12) 及「休養再造」(M=4.12)，均為個人

內心即時感受。表示大多數自行車觀光參與者，都將自行車觀光視為樂趣、享受、多采多姿、堅持、獲得休養與特殊回憶的正面活動，而對這些構面的高度認同，應會使其更加投入自行車，達到更深度的休閒，並有可能進入心流體驗。在質性訪談中，也有受訪者認為會有因「不同階段」而異的心流體驗。

研究者：那第二個構面「自我享受及富足」構面的平均分數最高呢？各位同意嗎？

B2：這個對我來講也是非常同意。對我來講，騎自行車感受到最多的就是這一塊（構面）

B3：我不會。

B1：對不起，打個岔，你當初在做量化的時候，有沒有去做分齡？（研究者：有）像第四構面（堅持努力），感覺上是新手才會比較達到。

B1：因為一開始的時候，你一直在克服嘛！你就沒有辦法去享受那個騎自行車的、樂趣、風景啊。

B3：我如果是新手也會這樣。

最低的構面是「財務回饋」（M=2.18），表示參與者並不會在此活動中獲得財務獲利及金錢報酬，中、

老年人之平均分數還較全體（2.25）為低，顯見年輕人尚有少部分可藉自行車觀光獲利（例如：開車行、自行車旅遊公司等），但中、老年人幾乎無實體利益考量。此點在質性訪談中亦獲證實：

例 1

A1：應該只有愈來愈敗家吧。

（A2-A4 笑，點頭）

A1：其實到後來發現，動愈多花愈貴。會一直想要添購裝備。

A1：說不定有人會因此獲利。

像很多小車廠就是如此，他因為喜歡騎車到處玩，發現有那些設備不合使用，所以就去研發，最後拿到網路上拍賣。現在有很多這樣的人。另外，有很多個人工作室或車店老闆本身都有自己的車隊，那他就有藉由對自行車觀光的專業知識技能，獲得金錢報酬，獲得財務回饋。

A4：有人自己騎一騎跑去開自行車店。

A1：你說○○。

例 2

B1-3：我們都同意這三題是最

低的。

B1-3：互動討論：但有可能有，像阿惠、小達、阿郎、綠光（網路店）等，還滿多人的，開車行或帶團騎車去玩。

B1：就是因為騎車有興趣後延伸出去做。

而在Gould等人 (2008) 提出的深度休閒 18 構面中，平均值最高的三構面依序為「自我享受」(M=4.27)、「個人富足」(M=4.21)、「個人努力」(M=4.17)，平均值最低的構面則為「財務回饋」(M=2.25)，均與本研究結果極為類似。

表 2 深度休閒構面之平均值排序表

名次	深度休閒構面	題數	最小值	最大值	平均值	標準差
1	2.自我享受及富足	9	2	5	4.19	.52
2	4.堅持努力	6	2	5	4.12	.55
2	9.休養再造	3	2	5	4.12	.62
4	5.休閒生涯規劃	6	2	5	3.97	.45
5	1.自我實現及表達	12	1	5	3.79	.57
5	3.團體效益及次文化	9	1	5	3.79	.55
7	6.認同感	3	1	5	3.77	.75
8	7.團體吸引力	3	1	5	3.76	.61
9	8.財務回饋	3	1	5	2.18	.92
	總深度休閒	54	2	5	3.74	.42

註：採 Likert 尺度，1 為非常不同意，2 為不同意，3 為普通，4 為同意，5 為非常同意。

三、心流體驗

以 Likert 尺度的描述性統計呈現心流體驗知覺程度，經因素分析後，萃取出六構面。由構面平均值可知（詳見表 3），最獲自行車觀光參與者認同的為「自發性體驗與回饋」構面 (M=4.32)，包括：享受騎自行車的樂趣、喜歡騎自行車的感、讓我內心充滿喜悅與滿足、能很快沈浸在快樂心情中、清楚知道自己想要的是什麼。顯示自行車觀光者最能直接感受

到此種心流。而將此構面和深度休閒的最高構面「自我享受及富足」對照，發現其題項關鍵詞頗為類似，研究者認為這便是深度休閒和心流體驗意義重疊之處。

表 3 心流體驗構面之平均值排序表

排序	心流體驗構面	題數	最小值	最大值	平均值	標準差
1	1.自發性體驗與回饋	5	2	5	4.32	.50
2	6.清楚的目標	2	1	5	4.14	.61
3	3.挑戰與技能平衡	4	1	5	3.97	.57
4	2.全神貫注與潛在掌控	6	1	5	3.91	.49
5	4.時間感改變及忘我	5	1	5	3.75	.67
6	5.知行合一	3	1	5	3.61	.65
	總心流體驗	25	2	5	3.95	.44.

註：採 Likert 尺度，1 為非常不同意，2 為不同意，3 為普通，4 為同意，5 為非常同意。

如前文獻探討，以往相關研究多將心流體驗分為八構面 (Ellis et al., 1994; Jones et al., 2000)。在本研究中，則發現部分意義相似構面會合併或合組構面，重組成六構面 (見表)，並可用於解釋自行車觀光的心流體驗。

根據文獻及本研究量化與訪談結果，自行車觀光者確能達到心流體驗狀態。以下用本研究所萃取出之六構面，搭配質性訪談譯碼進行討論：

(一) 自發性體驗與回饋 (樂趣)

例 1

研究者：「我享受騎自行車帶來的樂趣」、「我喜歡騎自行車的 feeling」、「騎自行車讓我內心充滿喜悅與滿足」。這符合各位的情況嗎？為什麼？

A1：同意，騎自行車很快樂，尤其看到體重減輕更是快樂。

A4：同意。為了健康。

例 2.

B2：當騎車上坡的最後一段其實很難，很痛苦。但還是很享受。

B3：當完成後有想要安排下一次。

(二) 全神貫注與潛在掌控

研究者：「我對於自行車相關情報、知識瞭若指掌」，各位的看法是？

A1：同意，像我會上網看人家發表的留言，也會訂自行車雜誌的電子報；另外，有與自行車相關的新消息，會想瞭解。

A4：不過我對自行車新的行程還滿同意的。

A1：對呀，像你都會去看有哪些新的行程、路線，然後找我們去。

(三) 挑戰與技能平衡 (自然而然完成挑戰)

研究者：請問各位會不會想要
單日破百？

A1：有時莫名其妙就破了。

(四) 知行合一

研究者：第 8 題「我在整個活
動中常感到輕鬆不費力」，同意
嗎？

A4：不一定，要看路線。

A1：看車隊，有的車隊等級很
高，跟起來很費力。

研究者：所以這一題你會騎車
騎到有這種感覺嗎？

A1：不會。肉體和精神是分開
的。精神上會來快樂很滿足，
但肉體上會很費力。

A4：但那種費力會帶來快感。

A1、A2、A3：(點頭)

在自行車觀光時，會因各種外在
因素使許多人無法如 Csikszentmihalyi
所提到的「輕鬆不費力」，但隨之而來
的精神層面快感，研究者認為這仍是
進入心流體驗狀態。

研究者：第 10 題「騎自行車時，
總覺得自己動作流暢，踩踏輕
盈。」同意嗎？

A1：我覺得騎車時會動作流
暢，但不見得輕盈。

A1：輕盈與否和路況、風向有
關，流暢是和自己揣摩和練習

騎車的動作有關。像有時騎車
會注意像書上說的那樣，腳要
劃圓圈，背要像貓背一樣，這
樣踩踏動作就很流暢。

因本題平均數較低，經質性訪談
發現，有受訪者認為：「動作流暢」和
「踩踏輕盈」應分開看待；再以研究
實際經驗及觀察他人騎車和網誌比
對，即使是選手級或跨國自行車觀光
者，都會因路況、風向而覺得踩踏困
難，因此日後應將此題刪除「輕盈」，
改為「踩踏動作流暢順利」。

研究者：請問有人會動作流
暢，踩踏輕盈都經常出現嗎？

A4：大概只有單車學校校長才
會達得到吧。

A3：應該是有練過才會。

研究者：照剛剛的討論，好像
如果對於自行車很專精、投入
很多的人，就可以達到這一題
要問的東西？

A1-4：對(點頭)。

四、人口特性與深度休閒

從表 4 可知年齡對「自我享受與
富足」($F=4.490, p=.008$)有顯著差異。
經 Scheffe 法事後比較發現：40-49 歲
及 50-59 歲的「自我享受與富足」構面
知覺程度高於 60 歲以上。顯示中年族
群更能從自行車觀光中獲得自我享受

與富足的體驗。

年齡對「堅持努力」($F=5.229$, $p=.007$)亦有顯著差異：40-49 歲的「堅

持努力」構面知覺程度高於 60 歲以上。

表 4 年齡與深度休閒

深度休閒構面	年齡	個數	平均值	標準差	F 檢定	顯著性 (p 值)	Scheffe 檢定
自我享受與富足	40-49 歲	82	4.19	.54	4.490*	.008	40-49>60 以上 50-59>60 以上
	50-59 歲	25	4.04	.42			
	60 歲以上	9	3.61	.41			
堅持努力	40-49 歲	82	4.20	.52	5.229*	.007	40-49>60 以上
	50-59 歲	25	4.04	.56			
	60 歲以上	9	3.61	.57			

* $p<.05$

五、人口特性與心流體驗

從表 5 可知年齡對「全神貫注與潛在掌控」($F=7.880$, $p=.001$)有顯著差異。經事後比較發現：40-49 歲及 50-59 歲的「全神貫注與潛在掌控」構面知

覺程度高於 60 歲以上；另一項是婚姻，單身者對「全神貫注與潛在掌控」知覺程度高於有婚姻者。這項結果對單身比例會逐漸升高的中、老年單身者而言，很值得重視。

表 5 年齡、婚姻與心流體驗

心流體驗構面	年齡	個數	平均值	標準差	F 檢定	顯著性 (p 值)	Scheffe 檢定
全神貫注與潛在掌控	40-49 歲	82	3.99	.48	7.880*	.001	40-49>60 以上 50-59>60 以上
	50-59 歲	25	3.87	.38			
	60 歲以上	9	3.35	.47			
心流體驗構面	婚姻	個數	平均值	標準差	t 值	顯著性 (p 值)	備註
全神貫注與潛在掌控	單身	23	4.18	.52	-3.088*	.003	單身>有婚姻
	有婚姻	93	3.84	.45			

* $p<.05$

六、深度休閒與心流體驗

相關分析顯示總深度休閒與總心流體驗的相關係數為.676 ($p<.05$)，很接近高度相關（見表 6）。再細看深度

休閒構面與心流體驗構面的關係，深度二「自我享受與富足」與心流一「自發性體驗與回饋」之相關係數為 ($r=.675$, $p<.05$)；深度二「自我享受與

富足」與心流二「全神貫注與潛在掌控」之相關係數為.633($r=.633, p<.05$)；總深度休閒與心流二「全神貫注與潛在掌控」達高度相關為.734($r=.734,$

$p<.05$)；深度二「自我享受與富足」與總心流體驗之相關係數為.633($r=.633, p<.05$)。

表 6 深度休閒構面與心流體驗構面之相關分析表(n=116)

構面	心流一	心流二	心流三	心流四	心流五	心流六	總心流
深度一	.412*	.501*	.405*	.256*	.409*	.252*	.468*
深度二	.675*	.633*	.566*	.354*	.322*	.295*	.633*
深度三	.439*	.529*	.435*	.212*	.396*	.248*	.490*
深度四	.396*	.565*	.507*	.257*	.342*	.302*	.515*
深度五	.466*	.581*	.465*	.336*	.249*	.284*	.532*
深度六	.417*	.567*	.421*	.168	.268*	.293*	.461*
深度七	.393*	.576*	.396*	.320*	.356*	.234*	.508*
深度八	.006	.267*	.082	.061	.265*	.094	.078
深度九	.502*	.591*	.496*	.367*	.245*	.256*	.555*
總深度	.588*	.734*	.588*	.355*	.464*	.350*	.676*

註 1：* $p<.05$

註 2：深度休閒九個構面，分別是深度一「自我實現及表達」、深度二「自我享受與富足」、深度三「團體社交及次文化」、深度四「堅持努力」、深度五「休閒生涯情境」、深度六「認同感」、深度七「團體吸引力」、深度八「財務回饋」、深度九「休養再造」。

註 3：心流體驗六個構面，分別是心流一「自發性體驗與回饋」、心流二「全神貫注與潛在掌控」、心流三「挑戰與技能平衡」、心流四「時間感改變及忘我」、心流五「知行合一」、心流六「清楚的目標」。

肆、討論與建議

一、討論

(一) 人口特性

Nogawa等人針對日本運動觀光之研究發現，參與者似乎具備年輕（健走除外）、高學歷、男性較多但女性持續增加的特性(Nogawa, Yamaguchi, & Hagi, 1996)，本研究亦發現此現象。對照李瑋琪（2006）單車旅遊研究後發

現，研究對象在性別、教育程度、婚姻、年齡及收入上，均呈現類似結果。其中大專院校與婚姻比例，更幾乎一致。本研究之碩博士學歷者，較該研究高出7.5%，高學歷者參與自行車觀光之趨勢，值得觀察與推廣。雖然這兩篇研究均為便利抽樣，但本研究之人口特性結果應能相當反應台灣自行車觀光客之特性。

而在40歲以上的中、老年人部

分，目前大多為40-49歲中年人參加，60歲上者較為少見，這應是「老年人應從事較不激烈活動」的傳統觀念影響。但當這群中年人逐漸邁入老年後，由其累積10-20年之經驗、技術與興趣，再加上政策支援與推廣，屆時老年比例應可增加。另外，根據內政部(2010b)統計，全國40歲以上中、老年人之專科以上學歷，最高為40-44歲階段的35.0%，其餘皆在24.9%以下。然而自行車觀光者專科以上學歷高達79.3%；其中，全國40歲以上者碩博士學歷最高為40-44歲階段的4.60%，其餘皆在2.66%以下。然而40歲以上自行車觀光者具碩博士學歷者高達20.7%，顯見自行車觀光對高學歷者之吸引力。未來相關單位如為短期推展成效考量，在推廣初期，可將具高學歷中、老年人視為「主要客群」，應能有較高接受度，對自行車觀光及其休閒生活與身心健康均有良好成效。但如為整體中、老年人休閒政策及身心健康狀態考量，則應多針對高中以下學歷的中、老年人來推廣。

由於自行車觀光具備跨縣市特色，一般老年人較傾向於靜態式休閒運動為主。Nogawa、Yamaguchi 與 Hagi(1996)的針對日本人的研究便顯示，參與健走團體和越野滑雪團體的

會員中，40歲以上的中、老年人分別佔78.0%及48.8%，健走是較激烈之越野滑雪的159.8%；若排除差距不大的40-49歲(19.0%與22.1%)，則50歲以上二者分別為59.0%及26.7%，健走為越野滑雪的221.0%；若僅採計60歲以上者，更為31.2%與8.6%，健走為越野滑雪的近四倍之多(362.8%)。然而，羅鴻仁與蔡俊傑(2009)的研究指出參與費力運動的老年人能使身體獲得不錯效果，即使連80歲的老年人亦然。因此，雖然目前老年人參與比例較少，但自行車觀光對於中、老年人確有助益，應多推廣。而根據國外研究(Paffenbarger, Hyde, Wing, Jung, & Kampert, 1993，轉引自羅鴻仁，2009)指出，在中年時有較大活動量的人，在停止運動後，其死亡率與從不運動者接近。也就是這些中年自行車觀光者，到了老年之後，仍須持續保持運動，始能享受運動對生命帶來的健康與延長效果。針對上述研究結果，或可從「自行車休閒」愛好者(不具跨縣市的觀光特質)與「40-49歲」中年人著手，引導其從事自行車觀光，如此待其邁入60歲後，自行車觀光便不具有高門檻障礙，也能使其持續運動而享受運動益處。

(二) 人口特性與深度休閒

40-59歲的中年族群較60歲以上者更能從自行車觀光中獲得深度休閒之「自我享受與富足」構面的體驗，該構面包括：充實感、樂在其中、收獲感、滿足感、有樂趣、享受、生活更富有、生活更多采多姿、充實人生。因此對於年過40歲的中年族群而言，自行車觀光是一項很適合的休閒活動，因該構面所包含之體驗，都是「人到中年，人生過半」後很需要的感受，統計結果也顯示對中年人的效果也會較老年良好。

另外，40-49 歲者較 60 歲以上者更能從自行車觀光中獲得深度休閒之「堅持努力」構面的體驗，該構面包括：堅持不懈克服逆境與突破困難、遇阻礙會堅持到度過難關、經努力後更能勝任、透過練習以增進技能、願盡最大努力讓自己更精通等。本研究認為，這些中年自行車觀光者，應是在年過 40 歲，各項生理指標包括體適能等，都開始走下坡後，更想證明自己是具有「堅持努力」的「一尾活龍」，也的確也能從中獲得「堅持努力」體驗之故。因此，針對 40-49 歲族群，推廣自行車觀光除可使其體會「自我享受與富足」，還能讓其具備「堅持努力」特質，這對於還要在個人與社群扮演數十年積極角色的「40-49 族群」而

言，或可從自行車觀光中真正體會人生的「不惑」境界。

(三) 人口特性與心流體驗

研究結果顯示，40-59 歲的中年族群較 60 歲以上者更能從自行車觀光中獲得心流體驗之「全神貫注與潛在掌控」構面的體驗。「全神貫注與潛在掌控」是指與活動有關的訊息、狀況或事物吸引參與者的全心注意，且自覺充滿信心，技能良好，可克服各項狀況。其特質包括：自知表現、對相關情報與知識瞭若指掌、自我意識消失、能力可勝任各種狀況、心無旁騖、暫時拋開瑣事等。這些體驗對於在事業發展正處於中、高階且事務繁雜，以及在生活中兒女漸長、父母漸老，工作、家庭與人生經常變動劇烈且面臨抉擇的中年族群而言，都有非常大的助益。

另外，由於單身的自行車觀光參與者，對「全神貫注與潛在掌控」高於有婚姻者，顯示單身者如從事自行車觀光，可在此構面獲得較有婚姻狀態者更佳效果。由於中、老年人除離婚外，有更高的比例為喪偶。這項結果對單身比例會逐漸升高的中、老年人而言，很值得重視。未來可將單身者列為推廣重點，為其找到可以專注過生活的活動。

(四) 深度休閒與心流體驗

研究結果顯示深度休閒與心流體驗之相關係數高達.676，證明中、老年人的確可藉由深度且認真地參與自行車觀光而獲得心流體驗。而這樣的美好體驗，又會促使參與者繼續從事此項活動。

另外，總深度休閒與心流體驗之「全神貫注與潛在掌控」構面($r=.734.$)，以及總心流體驗與深度休閒之「自我享受與富足」構面($r=.633$)，分別皆有頗高相關性，而「自我享受與富足」與「全神貫注與潛在掌控」之相關係數亦很高($r=.633$)，研究者認為這是深度休閒與心流體驗中，在本質上甚為接近且相關的部分，未來值得針對此二構面之相關性，進行深入訪談與探討。

黃孟立(2006)針對晨泳愛好者訪談後認為：具深度休閒嗜好者特質者大部分皆達到心流體驗，唯其研究未經量化驗證。本研究之統計結果顯示二者相關係數為.676，證實了黃孟立的質性研究結果，並亦有質性訪談佐證。另黃心佳(2008)認為馬術深度休閒參與者會依照參與程度加深而新增挑戰，並隨技術進步而克服挑戰，循環形成心流體驗，此論點也與本結果一致。由黃孟立與黃心佳之研究還

證明了此結果具有跨運動領域(晨泳、馬術、自行車觀光)之共通性。此外，楊胤甲(2006)認為自行車運動愛好者總是維持高度的心流體驗的論點亦獲得本研究證實。

Havitz and Mannell (2005)在研究中以休閒及非休閒活動為主題，探究有關持久性涉入、情境式涉入及心流體驗間之關係，結果發現，不論在休閒或非休閒活動，具有持久性涉入特質的參與者，較能進入心流體驗之狀態。其所謂持久性涉入的特質，與本研究之深度休閒特質類似，因此本研究結果也驗證了其研究觀點。此外，本研究結果顯示：「自行車觀光對中年人的效益會較老年人高」，所以「推廣自行車觀光可先從40-49歲中年人著手」，待其邁入60歲後階段，便符合Havitz and Mannell的「持久性涉入」，也就更能進入心流體驗。

二、結論

本研究依據研究結果與討論，共獲得三項結論：

- (一) 中、老年自行車觀光參與者以男性及高學歷者為多數，其中又以40-49歲居多。
- (二) 自行車觀光可使中、老年人獲得深度休閒及心流體驗效益，尤其在40-49歲階段之族群，可

獲得更顯著效益。

(三) 深度休閒及心流體驗有中度相關。

根據上述結論，相關單位可針對中、老年族群善加推廣自行車觀光，使其效益能遷移至生涯規劃、人生態度及工作場合中，並繼續維持至老年，獲得優質休閒生活及身心健康。

三、建議

(一) 實務推廣

1. 技術上而言，在針對中、老年人推廣之初期，尤其是年齡較長者，建議應先以近程或雙鐵（鐵道加鐵馬，亦即將自行車載運至外地再行乘騎）低強度類型為主，避免環島、「三橫一豎」（北橫、中橫、南橫、新中橫）、競技型賽會等激烈活動，且應於活動前進行健康檢查並遵醫囑。另外，藍孝勤（2009）針對社區中、高齡太極拳課程進行研究發現，當學員對動作準確與熟悉度尚未有效掌握時，以「教學者分組領做法」之練習效果較佳。因此，除降低挑戰門檻外，可採上述教學者分組領做法，進行技術教學與練習。
2. 在老化指數較高的縣市，例如：嘉義縣、澎湖縣、雲林縣（內政

休閒運動健康評論（2010.6）。1（2）
中老年人參與自行車觀光之研究

部，2010a）等，可積極針對老年人建置合適的自行車環境與設施，鼓勵高齡居民參與自行車休閒活動，並在技巧與體能備妥後，至外縣市參與自行車觀光活動。

3. 統計結果顯示推廣自行車觀光的效果，中年人較老年人為佳。因此40-59歲之中年族群，尤其是40-49歲者，應是優先推廣之目標客群。

(二) 未來研究

1. 本研究乃從全體自行車觀光參與者中抽出分析，未來可進行專門以中、老年人為樣本的研究，以增加老年人樣本。
2. 心流體驗為心中愉悅、專注等情境狀態，其是否會對身心健康有正向影響，應針對自行車觀光參與者後續探討其關係。
3. 可跨出自行車觀光領域，針對中、老年人所從事的靜態休閒活動或運動休閒活動，比較其效益。

(三) 研究限制

1. 本問卷現地施測之三個地點均在花蓮（花蓮省道台九線、環花東自行車賽會場、環花東大會北迴線專車），雖然另有近

半數係來自全國範圍之網路問卷，而環花東大賽也可視為全國性活動，但如能於現地施測增加其他地區，應會使樣本更具代表性。

2. 質性研究對象年齡集中於 40-59 歲者，未包括老年人；量化研究中，60 歲以上樣本應更增加。
3. 一般老年人之採計多以 65 歲以上，但內政部進行「老人狀況調查」時，卻也有針對 55 歲以上人口。本研究年齡分類僅至「60 歲以上」，未來後續研究應將中、老年人年齡分類改為「40-54 歲」、「55-64 歲」，以及「65 歲以上」。

參考文獻

王文科 (1997)。教育研究法。台北：五南。

內政部統計處 (2010a)。九十九年第四週內政統計通報 (98 年底人口結構分析)。內政部。2010 年 1 月 21 日發佈，2010 年 4 月 23 日擷取自內政部網站：
http://www.moi.gov.tw/stat/news_content.aspx?sn=3779&page=0

休閒運動健康評論 (2010.6)。1 (2)
中老年人參與自行車觀光之研究

內政部統計處 (2010b)。九十九年第九週內政統計通報 (我國 15 歲以上人口教育程度統計)。2010 年 1 月 21 日發佈，2010 年 5 月 9 日擷取自內政部網站：
http://www.moi.gov.tw/stat/news_content.aspx?sn=3876&page=0

邱皓政 (2005)。量化研究與統計分析：SPSS 中文視窗版資料分析範例解析。台北市：五南。

尚榮安譯 (2001)。個案研究 (R. K. Yin 原著，1994)。台北：弘智。

范智明、方信淵 (2007)。國際賽會型體育旅遊參與者之研究—以臺灣為例。體育學刊，14(Supp.)，6-10。

黃孟立 (2006)。深度休閒流暢經驗之研究-以晨泳會員為例。未出版碩士論文，國立體育學院，台北縣。

黃心佳 (2008)。深度休閒者涉入歷程之分析。大專體育學刊，10 (1)，25-34。

黃福其 (2004，11 月 2 日)。亞錦賽發燒，藍綠加油團別苗頭。聯合晚報，2 版。

黃瑞琴 (2004)。質的教育研究方法。台北：心理。

黃錦山 (2009)。不同年齡層民眾對高

齡者印象之比較研究。成人及終身教育學刊，12，1-39。

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，台中市。

蔡芬卿、周宏室（2007）。大專興趣選項體育課學生流暢體驗與學習滿意度之相關研究。體育學報，40（4），37-50。

藍孝勤（2009）。社區中高齡者養生太極拳課程之實施現況。大專體育學刊，11（2），15-29。

羅鴻仁（2009）。參與規律運動之老年人身體活動能力之研究。屏東教育大學運動科學學刊，5，1-18。

羅鴻仁、蔡俊傑（2009）。參與規律運動之老年人心理效益、生理效益及身體活動能力之相關研究。國立臺灣體育大學（臺中）學報，22，41-58。

Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety*. San Francisco: Jossey-Bass.

Csikszentmihalyi, M. (1990). *Flow: The psychology of optimal experience*. New York: Harper and Row.

Ellis, G. D., Voelkl, J. E., and Morris, C.

休閒運動健康評論（2010.6）。1（2）
中老年人參與自行車觀光之研究

(1994). Measurement and analysis issues with explanation of variance in daily experiences using the flow model. *Journal of Leisure Research*, 26(4), 337-356.

Green, B.C., and Jones, I. (2005). Serious leisure, social identity and sport tourism. *Sport in society*. 8(2), 164-181.

Gould, J., Moore, D., McGuire, F., & Stebbins, R. (2008). Development of the serious leisure inventory and measure. *Journal of Leisure Research*, 40(1), 47-68.

Havitz, M. E., and Mannell, R. C. (2005). Enduring involvement, situational involvement, and flow in leisure and non-leisure activities. *Journal of Leisure Research*. 37(2), 152-177.

Jones, C. D., Hollenhorst, S. J., Perna, F., and Selin, S. (2000). Validation of the flow theory in an on-site whitewater kayaking setting. *Journal of Leisure Research*, 32 (2), 247-261.

Nogawa, H., Yamaguchi, Y., and Hagi Y.
(1996). An empirical research study
on Japanese sport tourism in
sport-for-all events: case studies of
a single-night event and a
multiple-night event. *Journal of
Travel Research*, 35 (2), 46-54.

Stebbins, R. A. (1992). *Amateurs,
professionals, and serious leisure*.
Montreal: McGill-Queens
University Press.

The Study on Cycling Tourism for the Middle Age and Elderly

Fan, Chih-Ming^{1*} Wu, Kuo-Hsien²

Abstract Purposes: This research was to study the middle age and elderly cycling sport tourists': (1) demographic characteristics; (2) influences of demographics to serious leisure and flow; (3) relationship between serious leisure and flow. The findings could be considered by the promotion of health recreational activity and policy making of related government organizations. **Methods:** A total of 406 on-site and on-line valid samples through convenient sampling were used for questionnaire survey from April 13 to May 12, 2009; the 7 interview samples from 2 cycling groups served as the subjects for focus group interview on May 23 and June 1. The **Results** indicated that (1) The ratios of the male, northern Taiwanese citizen, college and advanced degree, married, and 40 to-49-year-old (70.7%) were higher. (2) Serious leisure: the 40 to-49-year-old's "perseverance effort" dimension was higher than the group over- 60. (3) Flow: "concentration & potential control" dimension of the 40 to-59-year-old and the single were higher than the group over-60. (4) Serious leisure was correlated with flow ($r=.676$, $p<.05$). (5) "Self-realization & personal enrichment" dimension of serious leisure was correlated with "concentration & potential control" of flow($r=.633$). **Conclusion:** (1) Most of the middle age and elderly cycling tourists were male and has advanced degree. (2) Benefits of serious leisure and flow could be obtained for the middle age and elderly by cycling tourism, especially for the 40 to-49-year-old. (3) There was middle relationship between serious leisure and flow. Related organizations may promote cycling tourism for the middle age and elderly, so they can maintain the habit for the rest of their lives and obtain a high quality leisure life and health in the process.

Key words: the middle age and elders, cycling tourism, serious leisure, flow.

^{1*}Lecturer, Dept. of Travel Management, THTC ; Corresponding author (hanhan974@yahoo.com.tw)

² Associate Professor, Dept. of Aquatic Sport & Recreation, Taipei College of Maritime Technology