

單車騎士運動參與動機、阻礙因素及 持續涉入之研究

曾沈連魁

國立中正大學運動競技學系

摘要

目的：本研究主要在瞭解單車騎士的運動參與動機、阻礙因素及持續涉入。**方法：**採質性研究，以立意取樣方式，採半結構式訪談方式訪談 5 位具豐富經驗的單車騎士，文件分析，以及參與觀察方式觀察其中 2 位騎士的運動參與行為 6 週。所得資料經開放性、主軸性及選擇性編碼，持續加以比較、整理及分析。**結果：**單車騎士運動參與動機包括交際涉入、體適能及情緒補償。其阻礙因素包括構性阻礙，個人性阻礙及人際性阻礙；持續涉入的因素包括自我調整、自我挑戰及自我滿足。**結論：**單車騎士主要為培養體能，增進人際關係及紓解生活壓力等因素參與運動。常因家庭、工作、親友互動、天候及器材設備等因素阻礙其運動。採取理性思考、積極態度、克服障礙、投入熱情、自我期待等方式可幫助單車騎士持續涉入。

關鍵字：自行車、運動參與行為、休閒阻礙、社會支持

通訊作者：曾沈連魁

E-mail : cculks2067462@gmail.com

壹、緒論

自行車除能鍛鍊心肺功能，還可預防大腦老化，甚至單車族的平均壽命，遠高於一般平常人 (冠宇，2009)。自行車是一種有益健康與環保之交通工具，它具有經濟、節約能源、無空氣污染及戶外方便性等優點，適用於短程旅次或與其他運輸工具搭配使用 (黃于庭，2008)。自行車不僅是選手們賽場上的競爭項目，亦是民眾為追求身心健康之最佳休閒方式之一，藉由自行車運動，可以獲得心靈狀態的愉悅與快樂，以及生理上的健康 (謝鎮偉，2002)。透過休閒與觀光雙向配合情況下，單車不再只是代步或通勤工具，而是逐漸成為重要觀光休閒旅遊工具之一，因單車具有自然體驗、環境友善、綠色產業及健康休閒等特性，受到國人的重視並投入參與 (張馨文，2003)。由上可知，自行車除代步功能外，亦具有健康、休閒及運動的價值。單車不僅是短程最具敏捷、環保及效率的交通工具，亦是民眾追求健康、休閒、抒壓及樂活等理想的休閒活動。

臺灣單車運動於 2007 年起快速發展，已有 23.5% 的臺灣居民經常參與單車運動，位居排名第三，2010 年占民眾運動項目，顯見騎自行車運動是目前台灣民眾重要的運動休閒選擇 (行政院體育委員會，2011)。國人對於單車不再只是傳統刻板的代步印象，反倒是由低價的交通工具提升為追求運動休閒的良駒 (鍾欣成，2009)。目前全臺共有 93 個自行車休閒運動社團或俱樂部組成的車隊，其中以中部的 46 支車隊最多 (中華民國自行車騎士協會，2010)。2008 年國內自行車族約有 70 萬人，從 2006 年的 33 萬人成長到 2007 年的 46 萬人，再到 2008 年的 70 萬人，成長幅度達到 112% (冠宇，2009)。因此，為積極且持續推廣單車運動，擴大單車運動的人口，增進民眾的身心健康，以及提升單車運動產業的發展，及早發現阻礙單車運動發展的因素，增強民眾持續參與單車運動的動機，以及避免負面因子的產生，其皆為重要的研究課題。

動機是引起及維持已引起的個體活動，並導引該活動朝向某個目標進行的內在歷程 (張春興，2009)。動機是一種過程，是指透過影響人們的內在需求，而強化、引導和維持其努力行為的過程 (Robbins & Coulter, 2009)。大多數的動機包含三項要素，第一是

引起行為的事物，如環境、記憶、情緒反應等；第二是目標導向的；第三是維持行為，由環境力量的方向和程度決定其維持的情形 (Steers & Porter, 1991)。Mannell 與 Kleiber (2011) 認為個體需求上的滿足若是透過參與活動之過程獲得而來，其所產生的滿意感受則會提供個體對該活動經驗或情境良好的回饋，而作為下一次選擇、參與環境或活動動機之基礎。Deci 與 Ryan (1991) 指出決定休閒運動參與動機包括生理、心理及社會等方面，生理方面包含個人能力、體態及健康狀況，心理方面包含自尊、情緒及樂趣，社會方面則包括競爭、環境及人際關係等。由上述可知，動機在不同的理論觀點，有不同的詮釋方式，但其主要都以探討人是如何開始從事某項活動。瞭解愛好單車運動的騎士其參與的動機內涵將可進一步深入詮釋單車運動的特殊性動機。尤其這幾年臺灣地區單車運動的蓬勃、衰退及起伏現象，深入瞭解其運動參與動機的情形將是有必要的。

休閒阻礙是指任何阻止或限制個人經常性或持久性參與休閒活動的因素 (Ellis & Rademacher, 1987)。休閒阻礙是個人主觀知覺不喜歡或是無法投入休閒的原因 (Crawford & Godbey, 1987)。休閒阻礙是介於偏好一項活動和參與此活動之間的任何影響因素，皆能視為阻礙 (Jackson, 1988)。休閒阻礙分為內在阻礙和外阻礙，內在阻礙為個人能力、知識及興趣；外阻礙為時間、距離及缺乏設備等 (Francken & van Raaij, 1981)。陳洛涵、王嘉伶、魏鳴助與洪聖雄 (2010) 指出休閒運動之阻礙因素包括運輸便利、個人認知、安全考量、氣候因素及資訊來源等。由上可知，運動參與的背後隱藏著運動阻礙，運動阻礙是造成運動參與和發展的重大阻力。尤其近期單車熱潮退減，單車熱來得快，亦退得快，單車舖生意銳減逾半，被迫歇業 (張偉御, 2010)。在此之際，有必要瞭解單車騎士運動的阻礙因素，以提供單車運動的推廣。

涉入可廣義解釋為個人對標的物所感受的程度，涉入是一種心理狀態，其強度受到某些事物和個人需求、價值觀及欲達目標所影響 (Zaichkowsky, 1985)。休閒領域中的活動涉入是指對某一活動或相關產品所產生的一種無法解釋的動機、覺醒及重要性，被特定的情境及激勵因而所產生的一種行為表現 (Havitz & Dimanche, 1999)。持續涉入係指當人們由參與的過程得到愉悅，將活動視為自我意涵、重要或豐富生活成為休閒的中心時，參與者對於活動的涉入就會產生 (McIntyre, 1989)。涉入逐漸產生後，依照活動的

程度由低到高且持續的過程，則可稱為「持續涉入」。持續涉入起源於個人的內生持續性原因包含需求、價值觀、興趣等，涉入程度不易隨著情境的轉換而更動，亦即持續涉入並不因特定外在情境目標被滿足而消失 (Bloch & Richins, 1983)。由上可知，單車騎士在參與運動過程中，因獲得快樂、健康、友誼、自信心、成就感等正向回饋時，將會持續委身參與涉入該項運動，然而在參與運動的過程中難免遭遇一些困難或阻礙，這些熱愛或規律的單車騎士如何突破困境或瓶頸，避免倦怠、停止或放棄，其採取的因應或調適方式值得探究。

綜合上述，單車運動具有運動、休閒及健康等多元價值。近幾年來，臺灣地區單車運動的人口數時有增減及變化，實有必要深入研究單車騎士的運動參與行為，了解目前單車騎士參與動機、阻礙因素及持續涉入的情形，以擴大單車運動的推廣與實施。

貳、方法

一、研究對象

本研究為凸顯單車運動的普遍性，喜好單車的騎士無職業之分別，並且顧及受試樣本的意願，以立意取樣選取最能回答本研究問題的單車騎士 5 位，其中 1 位為大學生，2 位從事服務業，1 位從事資訊業，1 位從事工業。男性 3 名，女性 2 名，其年齡介於 22 至 45 歲之間。其目前為各地區的單車俱樂部的會員，習慣且規律性地從事單車運動。其每週皆騎乘時間為 18 或 20 小時。騎士車齡有兩位 2 年，兩位 8 年及 1 位 16 年。

二、資料收集方式

本研究採半結構式訪談，問題的形成乃依據動機的理論基礎 (李昭儀，2009；劉玉桂，2007)，主要包括參與動機、阻礙因素及持續涉入等問題，其題目包括您當初為什麼從事單車運動？支持您從事單車運動的動機為何？您接觸單車時曾遇到哪些問題或障礙？您認為影響單車參與的內在因素包括哪些？您認為影響單車參與的外在因素有哪些？您如何突破各階段的瓶頸或阻礙？您如何堅持繼續參與下去？

本研究於 2010 年 8 至 10 月間進行訪談，在邀約訪談時即先取得研究對象同意接受錄影。在訪談中，時時扣緊主題，並視個別資料收集之完整程度進行一到兩次不等的訪談。在參與觀察方面，著重取樣的代表性，著重個案資料來源的豐富內涵，因此本研究從 5 位受訪者中，選擇訪談內容最具豐富內涵的 2 位個案進行實地觀察，採避免重複、捕捉進展及挑選最具經驗者的原則，以取得最豐富的反應資料。

本研究於同年 9 月進入車隊團體實練與組織情形，進行六週的參與觀察，每週約 60 分鐘，詳實記錄單車騎士參與車隊活動的狀況及札記，著重單車騎士參與單車活動的行為，包括活動前準備、騎乘過程、騎士之間的互動、談話內容、單車騎士行為反應與感受等行為表現。

三、資料處理與分析

本研究訪談、觀察等資料經轉成逐字稿後，採開放性編碼，之後再以主軸編碼方式，將相同類屬的字詞、句子及段落所代表的編號串連起來，以聚斂原則歸納出單車騎士運動參與動機、阻礙因素及持續涉入的觀點，利用概念來比較或歸納形成類概念，將類概念總結成上位概念或核心類目之間的關係；而表一中代碼 01，02，03 等代表低位概念或概念；代碼 1，2，3 等代表中位概念或類概念；代碼一，二，三等代表上位概念或核心類目。主軸編碼即是綜合、歸納與比較不同的資料，企圖從中建構出主軸概念，從概念和主題中，找出共同或不同之處，以更深層地檢視概念與概念之間的關連性。最後，在選擇性編碼中，將資料的分類結果，再進行類別之間關係的探索，以發現各概念類別之間的關係，找出核心類別，以作為研究問題詮釋的依據。

四、信效度之建立

為加強本研究資料的信度，本研究首先進行訪談前的模擬練習，避免及修正可能的缺失。其次將訪談逐字稿寄送給受訪騎士，請求就不正確之處進行修正，其訪談逐字稿檢核回饋之正確比率介於 96% 至 98% 之間。在訪談過程中向研究對象詳述研究者的背景、角色，並告知研究目的，讓受訪者審慎提供正確無誤的資料。本研究編碼者除研究者本身外，另兩位為碩士畢業生，其從事質性研究經驗達三年。在編碼時，若發生彼

此意見不一致之處，經討論獲得一致的看法，以增加研究成員在編碼上的一致性。在效度方面，本研究以資料的三角檢核方式，檢視訪談資料的正確性，利用受訪者提供的檔案資料，研究者參與觀察之札記等資料進行交叉比對，結果皆能印證訪談資料的正確性。

參、結果與討論

本研究結果如表 1 所示，單車騎士的參與動機、阻礙因素及持續涉入等概念與內涵說明如下。

表 1 單車騎士的參與動機、阻礙因素及持續涉入主軸編碼表

代碼	三級編碼	代碼	二級編碼	代碼	一級編碼
一	參與動機	1	交際涉入	01	集結親友及同好、增進人際關係、擴大生活學習圈
		2	體適能	02	改善身體健康、培養體能、規律運動
		3	情緒補償	03	運動後的身心舒緩、車友之間的心情分享、自成一格經驗
二	阻礙因素	1	結構性阻礙	01	天候因素、器材設備
		2	人際性阻礙	02	與車友不合、缺少他人陪伴、家人的反對
		3	個人性阻礙	03	受傷經驗、負面情緒、工作因素、家庭因素、成績表現差
三	持續涉入	1	自我調整	01	理性思考、積極態度、秉持熱情
		2	自我挑戰	02	尋求突破、注重安全、勇於面對
		3	自我滿足	03	維持興趣、流暢體驗、保持健康

一、參與動機

本研究發現單車騎士參與動機的內涵與概念如表 1 所示，包含交際涉入、體適能、情緒補償等主要概念。

(一) 交際涉入

從事單車運動過程中，騎士將逐漸發展、認識、集結相同喜好單車運動的家人、同儕及各行各業的車友，不斷在交流、言談及活動互動中獲得快樂，友誼，以及與親人之間感情的成長。在不斷結識不同行業的騎士情況下，逐漸擴大生活學習領域，獲得知識與學習成長機會。感受單車運動已在他們生活中帶給他們多元豐富的價值。

「不只可以多一點朋友，還可以促進人際關係的交流...多跟人家談話...就是很多話好聊...遇到好人得到高興、快樂」A；「感覺每次到車行的時光都過的特別快，大家有說有笑，完全忘記早上騎過 100 公里那種苦」F；「選擇單車除了興趣，剛好又先生有相同喜歡的運動」C；「國中同學都騎單車，大家也喜歡單車」D；「因為家庭因素，表哥是自由車代表隊的選手，姊姊騎了之後，我也開始騎」E

(二) 體適能

單車騎士參與單車運動之起因及主因，大都期望自己在生活上培養規律運動的習慣，或者改善身體健康狀況，培養良好的體能水準。尤其加入車隊較能定期、規律及有計畫的運動。

「當初是為了比三鐵...就必須要培養一下體能...假日可以練車，跟著車隊練車比較有計畫，規律運動」B；「騎車可以練體力，身體就會好，不會看起來弱不禁風的樣子」E；「看起來都很健壯，肌肉很結實...體力超好！」F

(三) 情緒補償

情緒補償包括運動後的身心舒緩、車友之間的心情分享、自成性經驗等。單車騎士運動後能放鬆身心，減緩生活壓力及釋放工作壓力，適當調解負面情緒，擺脫一成不變的生活型態，豐富生活內涵，達到身心健康的平衡狀態。車友生活中的問題，在騎車之餘，可以彼此心情分享，經驗交換，獲得抒解。尤其有時奔馳在都市街道，有時在鄉間小路，欣賞自然風光，田園美景，可變換心情感受，這些自我形成與累積的

美好經驗。

「工作枯燥乏味，就可以來運動，休閒」A；「排除壓力吧！因為我工作是電腦業，平常壓力還算蠻大的，很常熬夜」B；「平常有壓力或是不開心，自己出去騎車宣洩一下壓力」D；「出去騎車的時候可以相互照應，或是平常生活上可以互相分享彼此的事情，給自己一些意見或是給別人一些想法」C；「奔馳在道路上的感覺很棒！尤其在風景很棒的地方」E

在觀察中發現，大部分熟絡的車友即使平常沒有騎車或參與相關活動，也都會主動到車行，似乎把車行當作自己的家，會在車行泡茶、聊天，抱怨自己平常工作上碰到的小問題與麻煩，幫助同為車友的老闆賣車、修理，與客人介紹車款。無形之中，車友的情緒壓力及交際涉入都能在車行中獲得良好的釋放與連結，儼然車店已成為大家另外相聚的好地點。

綜合上述，單車騎士的參與動機包括交際涉入、促進體適能及情緒補償等，單車騎士從單車運動中獲得對生活的滿足感，不僅提昇自己的健康與體能水準，而且認識許多單車運動的同好，擴大生活圈及社會網絡。對於生活壓力所造成的心理、情緒影響亦有極正面的效果。此與王柏森 (2009) 的研究類似，其指出運動參與者藉由運動抒解工作、生活壓力與促進身體健康為最優先考量，並且透過參與運動結交朋友，以及增加自己在運動知識與技巧的提升。此亦與劉玉桂 (2007) 的研究相符，其指出運動參與需要有三要素，即「生理動機」、「心理動機」、「社交動機」三大要素，一般人參與運動的動機在追求生理方面的體適能及心理上的需求與滿足。除此之外，與運動第一次接觸的原因，也多半來自於家人、朋友或其他人際關係。

二、阻礙因素

本研究發現單車騎士運動的阻礙因素包含結構性、人際性、個人性等因素。

(一) 結構性阻礙

本研究發現單車騎士會受到天氣、車子不適、零件損壞等結構性阻礙因素影響，此相符於 Crawford 與 Godbey (1987) 的研究，其指出結構性阻礙因素包含氣候、交

通、經濟狀況、設備或資訊來源等，這些皆會影響個體的休閒參與。

「天氣很差就不騎」B；「像下大雨，不用說大家都不會出去騎車」D；「我很怕冷，所以冬天是個影響因素」E；「剛開始椅墊不夠高，腳就會不舒服」A；「車架太大...身材上有劣勢，找合適的車架不容易」C；「碼表沒電...如果買了電池還是沒有辦法，就會立刻回家」E

(二) 人際性阻礙

本研究發現單車騎士人際性阻礙包括與其他騎士產生摩擦或衝突時，無車友或家人陪伴時，家人的反對等，這些會阻礙其繼續參與的意願，此與 Crawford 與 Godbey (1987) 提出的阻礙類型相符，其指出關於與人際互動或個體特質間影響之結果因素所產生之阻礙，如與朋友、配偶或家人間的互動、喜好等因素。

「找很多人一起出去騎車，會比較快樂...問題就是遇到人與人之間的相處...家人認為我太沉迷單車...會擔心我受傷」A；「有些人在車隊裡面，玩笑開過頭就變成人身攻擊...有些人明明能力不到，卻想要帶領大家，很容易就讓車隊的人討厭...強迫車友達到某些成績或目標，訂定了很多規則，若這些車友達不到目標，會變得不快樂，俱樂部的人也會慢慢減少」E；「今天沒有人陪我騎，我就不去騎了」C

(三) 個人性阻礙

本研究發現單車騎士個人性阻礙包括騎車受傷，負面情緒，工作或經濟壓力，速度跟不上或成績表現差等內涵。此與 Crawford 與 Godbey (1987) 提出的觀點相符，其認為關於個人心理狀態與歸因方式所產生的阻礙，如壓力、沮喪、焦慮、知覺自我能力、主觀評價等因素，皆屬於個人性阻礙。特別值得注意的是單車騎士會因為謀生需要或工作忙碌而減少騎車時間，進而造成體力漸漸下滑，或因比賽成績不如他人而產生沮喪、焦慮、倦態的心理，甚至停止參與。

「連環車禍，你看我這門牙撞斷了」C；「上班之後，就很少騎車時間，就會跟不上車友，就會有點倦怠...還有就是卡到上班、家庭環境」D；「為了工作要生活，環境讓我必須面對現實...因為成績拉不起來，會越來越不想騎車」E

綜合上述，單車騎士運動的阻礙因素包括結構性阻礙、人際性阻礙及個人性阻礙

等，此與 Crawford 與 Godbey (1987) 提出三種阻礙類型相符。本研究與沈易利 (1999) 的研究部分相符，其發現影響人們參與的主要阻礙因素是沒有時間、缺乏友伴等。本研究部份亦相符於 Alexandris 與 Carroll (1997) 的研究，其指出休閒者參與運動時阻礙因素包含個人心理、缺乏興趣、缺乏同伴、缺乏資訊、缺乏時間、設備及服務品質、財務等 7 種因子，其中個人心理、缺乏同伴、缺乏時間、設備及服務品質等四種因子與本研究結果相符。

除此之外，本研究發現單車騎士的結構性阻礙，以氣候為最主要的因素，反觀場地的因素則無，其原因可能在於單車屬於戶外型運動，與其他室內運動之阻礙因素不盡相同。在人際性阻礙方面，則以車友個性和互動影響較大，若和個性不合的車友約騎，往往會讓單車騎士猶豫是否要出席該次活動。在家人方面的影響則較低。單車騎士會與其他騎士在速度上互相比較或比賽，進而造成自身壓力，轉變成負面的情緒反應，而形成阻礙因素。

三、持續涉入

單車騎士遇到問題與瓶頸時，將採取自我調整、自我挑戰及自我滿足的方式持續涉入。

(一) 自我調整

自我調整是指理性思考、積極態度、秉持熱情等。單車騎士在參與過程中，常會理性思考如何創造出更高的價值與美好的經驗，採取積極的自我調整方式去面對單車運動所遇到的瓶頸，將每一次的體驗轉換成自身的經驗，不斷的從運動過程中體驗與修正，以創造更高的自我價值。

「先退一步想一想怎麼做，想好了再出發...遇到瓶頸就是找方法」A；「接下來的訓練該怎麼辦？等好了之後，我要做多少練習才可以回復到過去的巔峰...玩玩其他運動後，就更能在單車運動上投入更多的熱情」E

(二) 自我挑戰

自我挑戰是指尋求突破、注重安全、勇於面對等。單車騎士將每一次的受挫與失

敗，當成自己人生中最重要經歷，透過調整後，積極尋求突破的方法，重新整理再出發，擁有不放棄的精神。除了挑戰自我外，單車騎士認為安全是每次挑戰最基本的要素，並未因為挑戰，奮不顧身忘記自身安全。另外，單車騎士勇於面對每次的問題與挑戰，將所有熱情投入其中，迎接每一次全新的挑戰。

「騎腳踏車雖然是一種運動，但是也可以提升自己的耐力，看你的能耐在哪裡...為下一個比賽設定自我目標，努力練習，自我超越」A；「我不要讓別人超越我，有不服輸的精神...八年骨折了八次，還好我對這種事情不怕...骨折的過程中，我還是不斷的做迴轉速的練習，還有增強其他部分肌肉群的力量」E

(三) 自我滿足

自我滿足是指維持興趣、流暢體驗、保持健康等。單車騎士透過每次參與單車運動所得到的感受與經驗，轉換成自身的興趣，將從中所得到的資訊回饋自己或是週遭朋友，讓更多人能參與單車或其他運動。單車騎士會經驗到一些騎車的快感，達到一種滿足之程度，享受到快樂，進而能持續不斷的參與單車運動，尤其單車騎士指出自己由單車運動中獲得身體健康，進而傳達其對單車的堅持與熱愛。

「只要興趣還在，我都會繼續騎下去...興趣就是我最大的動力」D；「參與單車，得到了快樂」A；「盡量把自己維持好一點...多運動、多健康」B；「健康、快樂和平安，這三個很重要...不用跟人家爭第幾名...參與單車運動能獲得前所未有的自信，受到他人尊重」C；「單車運動賦予我毅力與成就感」E

本研究發現單車騎士持續涉入之因應策略主要包括自我調整、自我挑戰及自我滿足等，此與李坤崇 (1996) 提到的持續涉入因應策略模式中，以行動解決問題，採直接面對與尋求改變的模式相符；當騎士遭遇問題時，會直接面對並且以行動克服障礙、解決問題。以理性思考、積極的態度去面對，或採取間接面對的方式，尋求支援或重估自己的認知和情緒，經由自我充實或其他方法增強自身的實力或資源，以尋求突破。例如 A 騎士遇到瓶頸時會釐清問題，尋求前輩幫助，加以模仿與學習。

單車運動是一項與他人互動及自我挑戰的運動，誠如 E 騎士認為「單車運動讓我認識了很多人，這些人影響我。」；A 騎士認為「騎腳踏車雖是一種運動，但也可

以提升自己的耐力，看你的能耐到哪裡？」，單車騎士從挑戰自我能耐，而獲得自身的滿足感，誠如 C 騎士所言「健康、快樂和平安這三個很重要，這樣的單車經驗就很足夠了。」綜合上述，單車騎士持續涉入的觀點如同 McIntyre (1989) 在休閒遊憩領域中賦予持續涉入的定義，其指出當人們由參與的過程得到愉悅，將活動視為自我意涵、重要或豐富生活，成為休閒的中心時，參與者對於活動的涉入就會產生，而參與者涉入逐漸產生後，將依照活動的程度由低到高且持續的參與。

單車運動屬於戶外開放型運動，有一定的騎乘距離，因此單車騎士能依照自己的體力與耐力去達成一定目標的騎乘距離，不會侷限在一定的生活範圍內，它能夠上山體驗芬多精，隨心所欲的暢遊各個角落，誠如 B 所言「除了對身體好，你也可以爬山，可以看風景，再來就是有一群朋友可以一起聊天。」，亦如 C 所言「單車比較有趣，慢跑真的是太累了...單車可以騎到很遠的地方，跑步就只能在附近跑步。」綜合上述，單車運動能帶給人身體健康，擴大人際關係，開拓生活範圍與視野，滿足成就感，提升生活品質，尤其每一次的活動體驗都能讓人有全新的感受，那種奔馳在大自然原野中的經驗，將能有效減緩生活壓力。

肆、結論與建議

一、結論

單車騎士的運動參與動機包括集結親友及同好、增進人際關係、擴大生活學習圈等交際涉入因素，改善身體健康、培養體能、規律運動等促進體適能因素，以及運動後的身心舒緩、車友之間的心情分享、奔馳的快感、美好心理感受等情緒補償因素。單車騎士運動的阻礙因素包括天氣、器材設備等結構性因素，與車友不合、缺少他人陪伴、家人反對的人際性因素，以及受傷經驗、負面情緒、工作因素、家庭因素、成績表現差等個人性等因素。單車騎士持續涉入之因應策略包括理性思考、積極態度、秉持熱情等自我調整方式，尋求突破、注重安全、勇於面對等自我挑戰方式，以及維持興趣、享受快樂、保持健康等自我滿足方式

二、建議

本研究深入呈現單車騎士在運動動機、阻礙因素及持續涉入的概念與內涵，此結果將可提供車隊、單車運動推廣者、車行老闆，以及新舊車手個人繼續從事單車運動的重要有利資料。尤其可幫助車手本身，吸取他人經驗，克服瓶頸，突破障礙，繼續保持高度的熱情參與運動。再者本研究發現參與車隊或俱樂部，能認識同好，在單車資訊上能相互交流，在交際涉入及社會支持上都能明顯的增強，能減低阻礙因素之影響，達到持續涉入及參與的目的，因此建議單車騎士應加入車隊或俱樂部。未來的研究方面，建議可依據本研究結果設計問卷，藉以調查全臺各地單車騎士運動參與行為的現況，瞭解各種不同背景的單車騎士在運動參與動機、阻礙因素及持續涉入的差異情形，以提出適當的單車推廣及改進政策。

參考文獻

- 王柏森 (2009)。慢速壘球參與者之參與動機、團隊凝聚力與社會支持之相關研究 (未出版碩士論文)。國立臺灣師範大學，臺北市。
- 中華民國自行車騎士協會 (2010)。2010全國自行車俱樂部聯賽。取自中華民國自行車騎士協會<https://www.cyclist.org.tw/index.php?fn=contest&no=24&no5=C>
- 行政院體育委員會 (2011)。中華民國100年運動統計。取自行政院體育委員會<http://www.ncpfs.gov.tw/upload/2009>
- 李昭儀 (2009)。桃園縣老人大學學員運動動機、休閒運動阻礙與休閒運動效益之相關研究 (未出版碩士論文)。臺北市立教育大學，臺北市。
- 李坤崇 (1996)。國小教師心理需求困擾與因應策略之關係和理論模式驗證研究 (未出版碩士論文)。國立政治大學，臺北市。
- 沈易利 (1999)。臺灣省民休閒運動參與動機與阻礙因素之研究。國立台灣體育學院學報，4 (2)，319-370。
- 冠宇 (2009)。單車樂活最夯的生活方式。取自行政院體育委員會網址<http://www.sac.gov.tw/resource/annualreport/sport6/p28.asp>
- 陳洛涵、王嘉伶、魏鳴助、洪聖雄 (2010)。臺灣地區自行車休閒運動需求調查。取自國立雲林科技大學<http://163.27.8.46/mediafile/401/fdownload/755/290/2009-2-18-16-27-13-290-nf1.pdf>
- 張春興 (2009)。現代心理學。臺北市：東華。
- 張偉御 (2010)。臺單車熱退減價送禮券促銷。取自太陽報網址http://the-sun.on.cc/cnt/china_world/20100223/00429_004.html
- 張馨文 (2004)。各國發展自行車遊憩經驗之研究。都市交通季刊，19 (1)，1-10。
- 黃于庭 (2008)。休閒知覺自由與流暢體驗之關係：以自行車使用者為例。運動休閒餐旅研究，3 (3)，68-83。

- 劉玉桂 (2007)。休閒運動的參與動機、休閒利益與生活滿意-以快樂桌球俱樂部會員為例 (未出版碩士論文)。國立臺灣體育學院，臺中市。
- 謝鎮偉 (2002)。大學進修部職員休閒運動參與狀況與阻礙因素之研究-以輔仁大學進修部為例(未出版碩士論文)。輔仁大學，新北市。
- 鍾欣成 (2009)。以推理行動理論探討自行車休閒運動參與者之行為意圖 (未出版碩士論文)。大葉大學，彰化縣。
- Alexandris, K., & Carroll, B. (1997). An analysis of leisure constraints based on different recreational sport participation levels: results from a study in Greece. *Leisure Sciences, 19*(1), 1 - 15.
- Bloch, P. H., & Richins, M. L. (1983). A theoretical model for the study of product importance perceptions. *Journal of Marketing, 47*, 69-81.
- Crawford, D. W., & Godbey, G. C. (1987). Reconceptualizing barriers to family leisure. *Leisure Sciences, 9*, 119-127.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (1991). A motivational approach to self: Integration in personality. In R. Dienstbier (Ed.), *Nebraska symposium on motivation: Perspectives on motivation* (pp. 237-288). University of Nebraska press, Lincoln.
- Ellis, G. D., & Rademaher, C. (1987). Development of a typology of common adolescent free time activities: a validation and extension of Kleiber, Larcon, and Csikszentmihalyi. *Journal of Leisure Research, 19*(4), 284-292.
- Franken, D. A., & van Raaij, W. F. (1981). Satisfaction with leisure time activities. *Journal of Leisure Research, 13*, 337-352
- Havitz, M. E., & Dimanche, F. (1999). Leisure involvement revisited: Drive properties and paradoxes. *Journal of Leisure Research, 31*(2), 122-149.
- Jackson, E. L. (1988). Leisure constraints: A survey of past research. *Journal of Leisure Research, 10*(3), 203-215.
- Mannell, R. C., & Kleiber, D. A. (2011). *A social psychology of leisure (2nd)*. State College,

PA: Venture Publishing.

McIntyre, N. (1989) .The personal meaning of participation: Enduring involvement. *Journal of Leisure Research*, 21(2), 167-179 .

Robbins, S. P., & Coulter, M. K. (2009). *Management*. NJ: Pearson Prentice Hall.

Steers, R. M., & Porter, L. W. (1991). *Motivation and work behavior*. New York: McGraw-Hill.

Zaichkowsky, J. L. (1985). Measuring the involvement construct. *Journal of Consumer Research*, 12, 341-352.

Participation motivation, barrier factors, and enduring involvement in bicyclists

Shen-Lein-Kuei Tseng

Department of Athletic Sports, National Chung Cheng University

Abstract

Purpose: The purpose of this study was to explore the participation motivation, barrier factors, and enduring involvement in bicyclists. **Methods:** Based on the qualitative methods, five experienced bicyclists were interviewed by judgment sampling and using semi-structured interview, documents analysis, and two experienced bicyclists were observed their actual participation behaviors for six weeks by participation observation. All of the data were rearranged, induced, compared, and analyzed by open coding, axial coding, and selective coding. **Results:** The results of this study indicated that the participation motivations of bicyclists included social involvement, physical fitness and emotional compensation. The barrier factors included structural *barriers*, *interpersonal barriers* and *social barriers*. The enduring involvement included *self adjustment*, *self fulfillment* and *self challenge*. **Conclusion:** The main factors of riding for bicyclists were to promote their fitness, social relationships, and reduce stress. They were usually constrained by family, work, social interaction, climates, and equipments. By reason thinking, positive attitude, overcome barriers, enthusiasm, and self expectancy *could enhance the* bicyclists' enduring involvement.

Key words: bicycle, exercise participation behaviors, leisure constraint, social support

