

中華科技大學

觀光餐旅系專題製作

大型重型機車旅遊之行為研究

徐昇駿	10224U107	觀旅三甲
劉冠霆	10224U013	觀旅三甲
鍾源浩	10224U016	觀旅三甲
鍾丞岡	10224U021	觀旅三甲
吳彥霆	10224U078	觀旅三甲
曾子胤	10224U080	觀旅三甲
彭昇毅	10224U106	觀旅三甲

指導老師:何學庸老師

致 謝

感謝何學庸主任在這幾個月很有耐心地給我們這項專題的發展方向。雖然主任長時間都忙於學校方面的事情，但是他為了我們的專題一直忙裡抽閒的協助我們對於大型重型機車旅遊行為的文獻探討以及其他方面的協助。

在這次的專題研究主任給我們訂一個大型重型機車旅遊之行為研究，讓我們對大型重型機車方面更了解，更讓我們知道每一個人的年紀也都會影響每個人想騎的車款，並能夠給新入門的車友好的建議與選擇，讓每個人知道重車的安全。

摘要

大型重型機車旅遊休閒成為現在的休閒風潮與議題，大型機車有別於其他旅遊休閒是需要經過合格訓練與考照，車輛的取得也要透過標準的合法管道，國內大型重型機車休閒活動目前尚處於發展階段。

台灣地區參與大型重型機車組織性休閒活動的車友，已漸漸不在單以男性為主，女性已有逐漸多的趨向，參與的車手年齡層只要集中在**25歲**以上至**50歲**之間，已有逐漸年輕化的趨勢。

關鍵詞：大型重型機車、機車旅遊行為

目 錄

第1章 緒論	5
1.1研究背景	
1.2研究動機	7
1.3研究目的	8
第2章文獻探討	10
第3章研究方法	17
3.1研究流程圖	
第4章研究分析	19
4.1研究範圍	
4.2研究限制	20
4.3研究結果.....	21
第5章 結論	33
參考文獻	36

第一章 緒論

1.1 研究背景

隨著時代的變遷，大型重型機車越來越盛行，逐漸成為現代年輕人的交通工具與前往觀光勝地的辦法(李富祥，2007)，很多人騎重機的看法都不一樣，有些人是休閒，有些人是追求速度，也有些人追求彎道(潘振豪、張孝銘，2009)，當然，也成為不論男生女生或是比較老一輩的人來說，都一種紓壓方式，也有很多人透過網路約騎車的方式，來與車友們一起享受騎車的樂趣、分享騎車的經驗，(詹岱霖、林育賢，2009)

想要有這門興趣，也是要經過大型重型機車的專業考試及訓練，畢竟重機對於速度上較一般機車來的快很多，那國內的大型重型機車還處於尚未發展的階段（陳正紋，2009），像是歐美國家，分黃、紅牌的原因是因為黃牌只能上快速道路，而紅牌可以上高速公路的差別，但是台灣的紅牌上國道法案還沒三讀通過，所以尚未開發。（劉邦啟，2013）

1.2 研究動機

台灣在2002年7月時，重新開放250c.c以上的大型重型機車進口，而且隨著自然變化，讓台灣的風景變得更美麗，發展多元的旅遊運動，加上大型重型機車的開放，讓每一位喜好重機的人發起了大型重型機車旅遊休閒運動(潘振豪、張孝銘，2009)，機車、運動、休閒，這三樣對重車的車手來說，是密不可分(張孝銘，2009)，也變成了是新的「休閒運動」，也改變了大眾對機車的觀感，也因此被重視為「休閒運動工具」(邱美雅，2012)。

1.3 研究目的

本研究主要在於大型重型機車騎士基本資料與愛好為主，並以以問卷調查方式進行分析，主要研究範圍以北部車友聚會地區為主要研究範圍。

研究項目如下：

- 男女性比率
- 騎士年齡分布
- 有無穿著裝備
- 職業
- 喜歡重機類型
- 年薪所得
- 接觸重機年資
- 婚姻狀況
- 旅遊天數
- 家人意見
- 是否支持重機上國道

(郭文獻，2015)

(程坤盛，2015)

(徐詩嘉，2015)

第二章 文獻探討

2.1 探討資料

自民國91年臺灣開放大型重型機車進口以來，大型重型機車成為休閒遊憩活動的另一項選擇。事實上國內大型重型機車主要用途的確為休閒娛樂及旅遊，但根據內政部警政署統計大型重型機車違反道路交通管理舉發中，以超速違規為最嚴重，高速駕駛將會帶來較高的意外發生。

平均而言大型重型機車每月造成18人死亡或傷害，因此大型重型機車屬於帶有危險的冒險性遊憩活動，個人參與冒險性遊憩與否取決於流暢體驗，而流暢體驗的發生與個人的技能及活動的挑戰有關，由於大型重型機車操控不易，駕駛經驗的增加將提升個人對大型重型機車的掌控度與技能，此外個人的駕駛經驗將會影響超速行為的發生。（陳正紋，2009）

將普遍認為較危險之車種—大客車及大貨車加入考量後，大型重型機車對小型車肇事率之正相關仍較顯著，大客車及大貨車於交通量佔比提高，對小客車及小貨車肇事率影響則較不顯著。

(劉邦啟，2013)

認真性休閒中以持續性的利益獲得最重要，休閒效益以心理效益最受重視，體驗幸福感以樂趣享受、休閒價值感及休閒滿意度最重要。認真性休閒正向影響休閒效益，休閒效益正向影響體驗幸福感，不同的組織認同群體對認真性休閒、休閒效益與體驗幸福感關係存在顯著差異性。 (邱美雅，2012)

然而車隊組織能否獲得參與車友的認同，車友在參與休閒活動過程中能否獲得充足的休閒效益與高度的體驗幸福感，進而持續從事大型重型機車組織性休閒活動，是一項頗值得深入研究探討的課題。（詹岱霖、林育賢2009）

大型重型機車騎士因為深度休閒特質及遊憩專業化之衡量 指標對於運動觀光參與行為的影響，採質性的深度訪談方式進行研究，首先了解從事年資、每月平均騎車次數及其時間和投入金額與購買裝備。 (潘振豪、張孝銘，2008)

以騎士因素觀點來看，萃取出三個旅遊需求因素分別為：調適身心、獲得尊重及追求創新；五個旅遊動機因素為：人際關係、舒緩身心、積極求知、獲取關注及追尋自由及三個旅遊參與決策因素為：社會結構、個人能力及休閒體驗。（李富祥，2007）

文獻總結

重型機車作為交通工具的旅遊活動目前尚處於發展階段，參與的方式主要為俱樂部與車隊之型態，亦可展現騎乘騎士的形象與車輛的風格，同時享受騎車的樂趣，以大型重型機活動參與者為對象的研究中，在人口統計變項方面顯示，大型重型機車活動多為男性參與者，年齡集中於21至40歲之間。

第三章 研究方法

3.1 研究流程圖

研究主題 → 研究範圍 → 文獻探討

問卷調查 → 研究結論

第四章 研究分析

4.1 研究範圍

本研究調查對象主要為新竹苗栗區的大型重型機車騎士，據點包括新竹縣關西鎮台三線、苗栗縣田野、獅潭、汶水，結果統計發出**150**份問卷，回收**150**份，無效問卷**15**份，有效問卷**135**份，回收達成率**90%**。

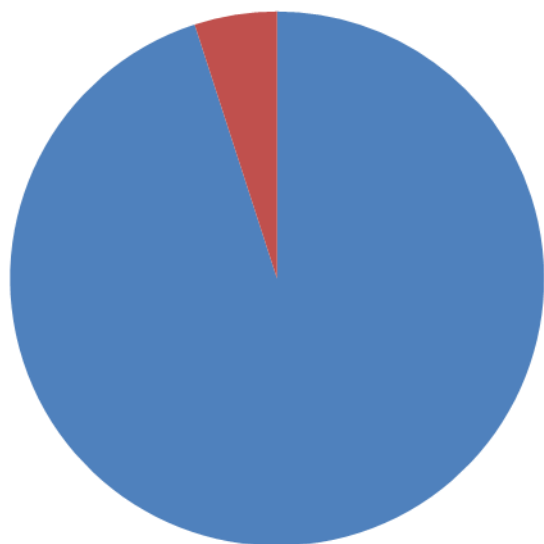


4.2 研究限制

- 一. 以桃竹苗區域重機車族群為主
- 二. 研究成果可能無法成為全國重機車族群之共通性

4.3 研究結果

性別



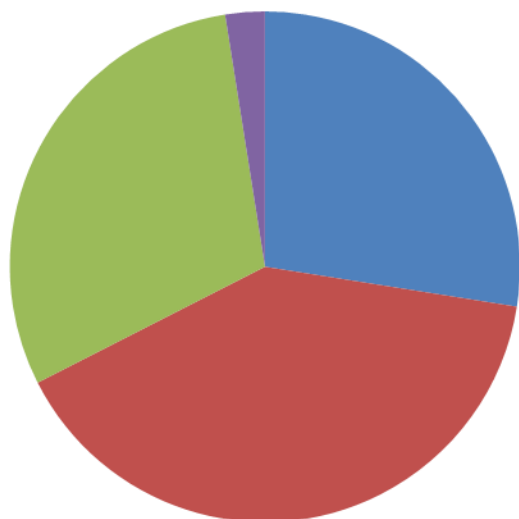
■ 男性

■ 女性

性別	次數	百分比
男	128	95%
女	7	5%
總和	135	100%

依照統計圖的分析來看騎重機男女生比例有明顯的差異，男性就佔了**95%**足足多了女性將近十五倍左右。可見男生對於騎重機時感覺較帥氣。

年齡

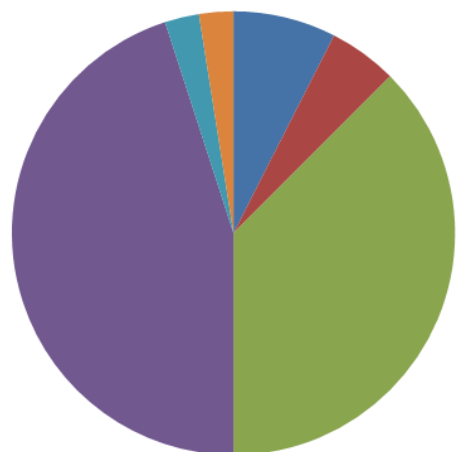


- 20-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60

年齡	次數	百分比
20-30	38	28%
31-40	54	40%
41-50	41	30%
51-60	3	2%

圖表的分析我們可以知道主要族群坐落在**20-40歲**之間。**50歲**以上較為少數。原因可能是為健康安全著想。

職業

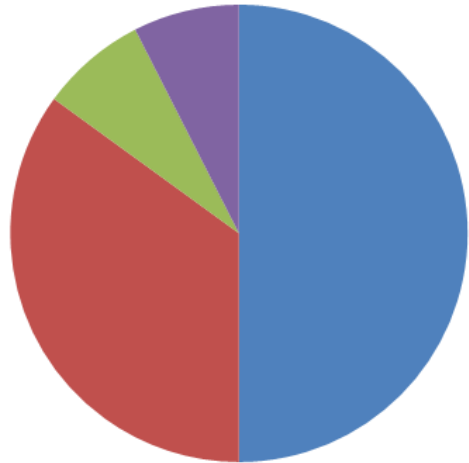


- 學生
- 軍警公教
- 服務業
- 工商業
- 退休

職業	次數	百分比
學生	11	8%
軍警公教	7	5%
服務業	51	38%
工商業	61	45%
退休	4	3%

從圖表可看出主要是以**服務業**、**工商業**為主，相較**學生**及**軍公教**就顯得較少，畢竟學生也沒有這麼多時間，經濟方面也不是這麼充裕。

年薪

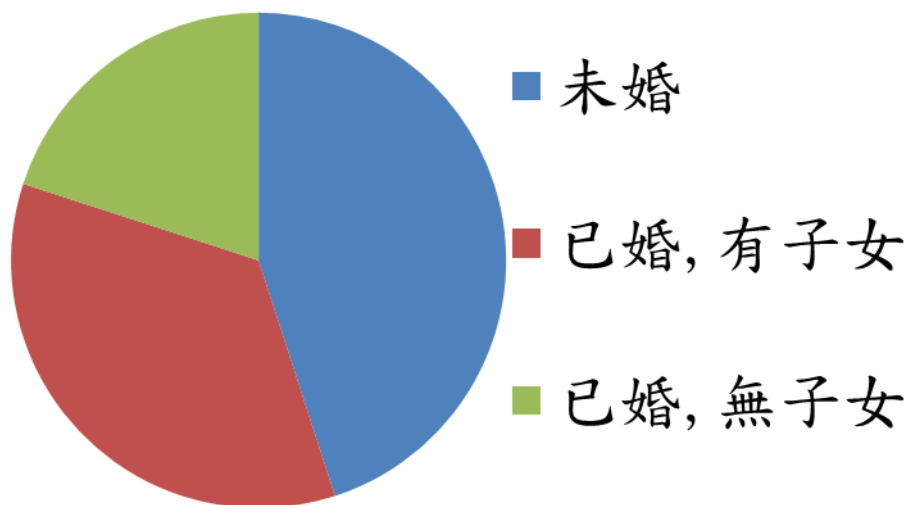


- 60萬以下
- 60-80萬
- 80-120萬
- 120萬以上

年薪	次數	百分比
60萬以下	68	50%
60-80萬	47	35%
80-120萬	11	8%
120萬以上	9	7%

以圖表得知**60萬以下**佔多數，**120萬以上**佔最少，由於重型機車價格有下降的跡象，不是那麼的昂貴，所以有更多人能夠負擔。

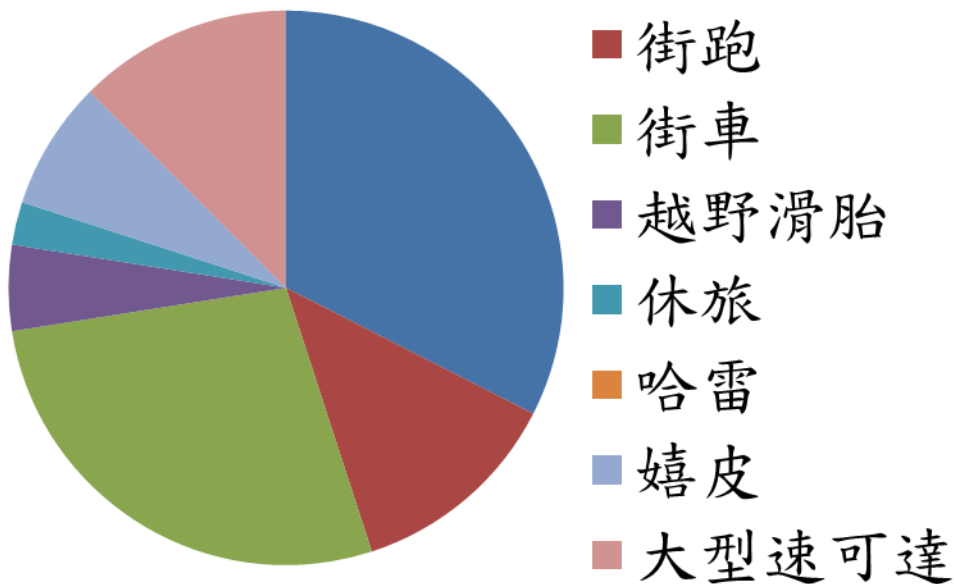
婚姻狀況



婚姻狀況	次數	百分比
未婚	61	45%
已婚, 有子女	47	35%
已婚, 無子女	27	20%

從婚姻分析圖來看 **以婚**和**未婚人數**上並沒有太大差異，**有子女**的比例還大於**無子女**，可以看出婚姻並不影響騎乘重機的人數。

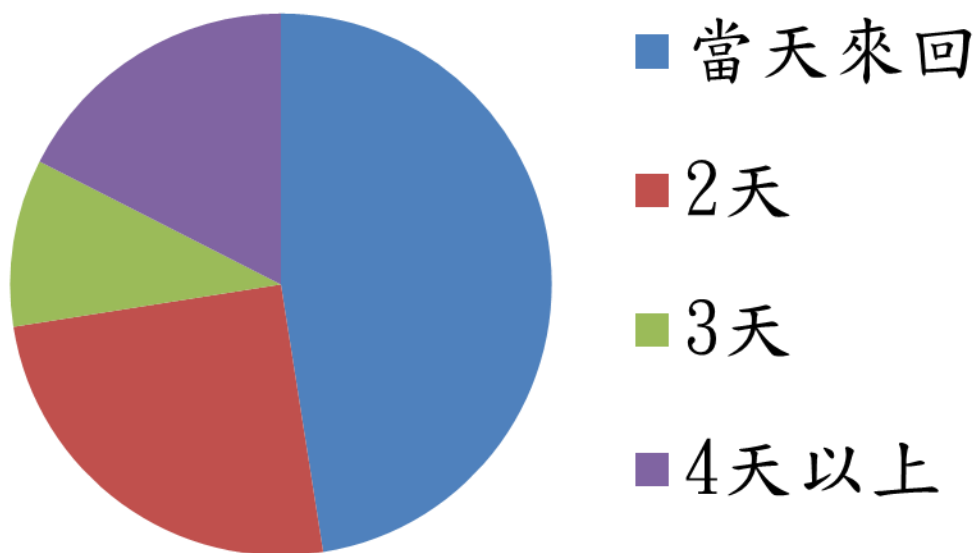
重機車種類



重機車種類	次數	百分比
仿賽	44	33%
街跑	17	13%
街車	37	28%
越野滑胎	6	5%
休旅	4	3%
哈雷	0	0%
嬉皮	10	8%
大型速可達	17	13%

以圖表得知以**仿賽**、**街車**佔大多數，由於現在騎重機的人年紀都較年輕，所以選擇上主要是以外觀及速度感上的較受歡迎，較少部分以休閒舒適性為主。

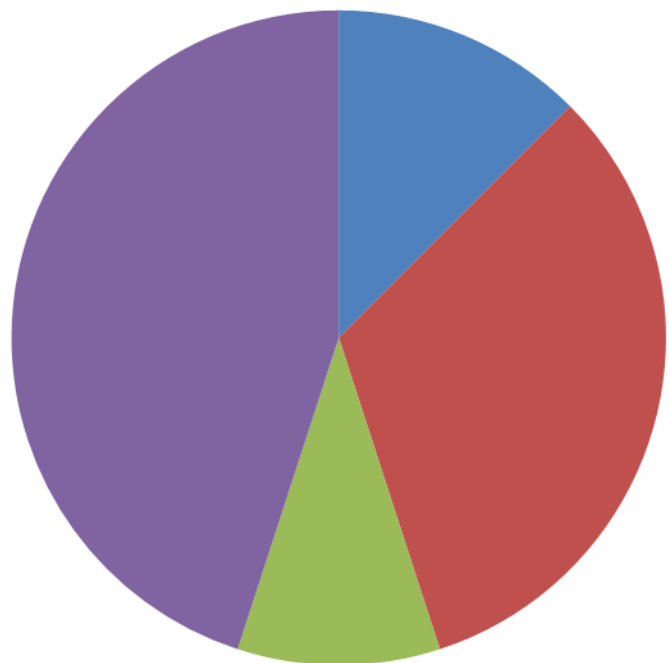
出外旅遊天數



出外旅遊天數	次數	百分比
當天來回	65	48%
2天	34	25%
3天	14	10%
4天以上	22	17%

在圖表中可看出**當天來回**的比例將近高達**一半**，反而天數愈多人愈少，畢竟在這忙碌的社會中要抽出這麼多的空閒時間也不容易。

接觸重機年資

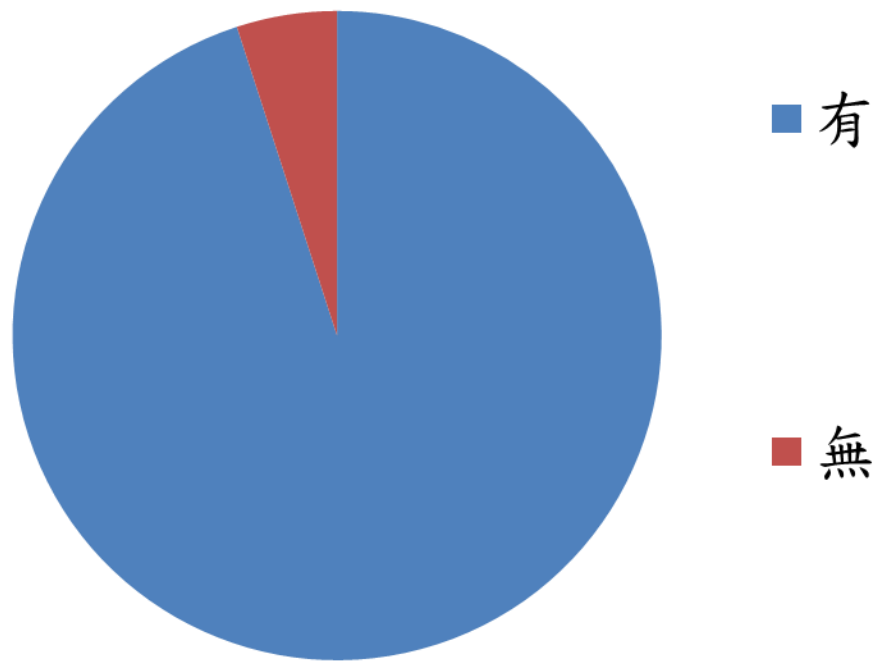


- 1年
- 2-3年
- 3-4年
- 5年以上

接觸重機年資	次數	百分比
1年	16	12%
2-3年	45	33%
3-4年	14	10%
5年以上	60	45%

從圖表得知重機騎士接觸重機年資多分佈在**5年以上**居多，也就代表這些人對於經濟是有一定的穩定，以及有很大的空閒時間，當然對於年輕族群來說，他們的精神是值得我們學習的。

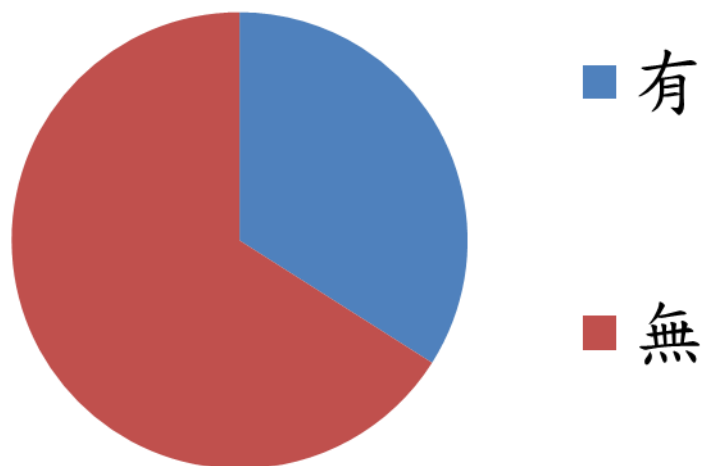
是否有穿著裝備



是否有穿著裝備	次數	百分比
有	128	95%
無	7	5%

以圖表來看，對於騎重車的裝備多數車手還是蠻講究的，畢竟考量到安全問題，而沒有穿裝備的可能就是覺得騎車沒有必要這麼拘束，只要輕鬆騎就好。

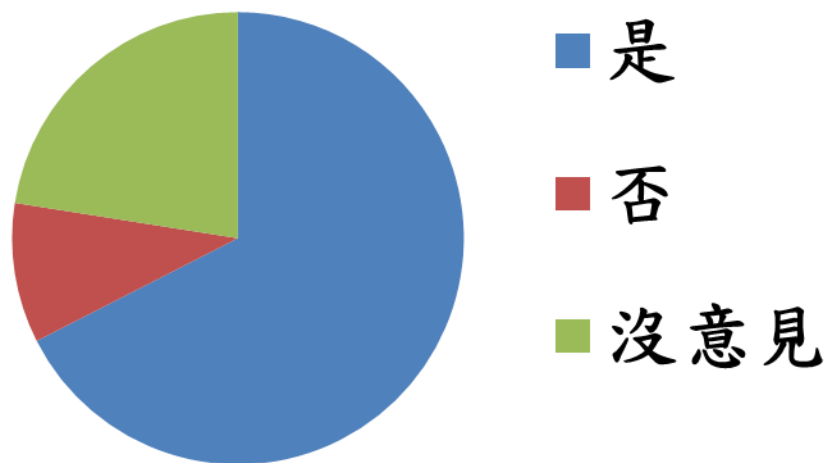
是否加入重機車隊



是否加入重機車隊	次數	百分比
有	46	34%
無	89	66%

以圖表來看，多數人是沒有加入重機車隊的，據我們所知，沒有參與車隊的原因是因為人太多，在騎車中沒有辦法好好享受自己騎車的樂趣，而參與車隊的就是接受車隊安排，與車隊一起同遊的感覺。

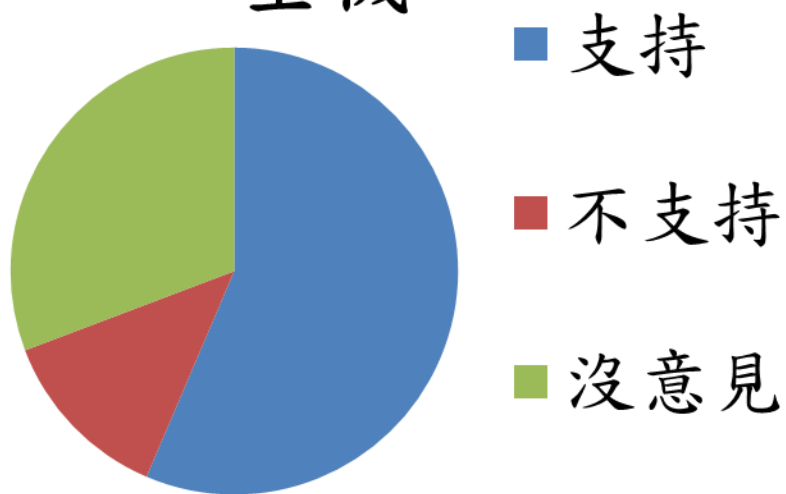
是否支持重機車上國道



是否支持重機車上國道	次數	百分比
是	90	67%
否	14	10%
沒意見	31	23%

以圖表得知**支持**大型重型機車上國道佔居多，畢竟重機能上國道的話能讓重機騎士比較方便，不過顧慮到安全問題還是需要再做考量。

家人是否支持您騎重機



家人是否支持您騎重機	次數	百分比
支持	76	56%
不支持	18	13%
沒意見	41	31%

從圖表得知**支持**家人騎重機的比率佔居高，不過也有少數人**不支持**，可能事顧慮到安全問題之考量吧。

第五章 結論

我們這次大型重車專題主要是針對新竹地區的重機騎士，在新竹地區有參與大型重型機車的大多是男性為主，參與年齡主要落在20-40之間，大多為未婚居多，年薪方面60萬以下的族群也比較多，這證明了大型重型機車的開銷對於部分的人來說壓力不是很大，是可以接受的，在職業方面工商業佔較大比例。

但從事服務業者也不在少數，至於接觸大型重機五年以上的人來說以多數偏向當天來回的旅遊，年紀較長者，會選擇較舒適性的街車與休旅，而學生或者年紀較輕者則是選擇速度上的快感以及具有挑戰性的仿賽或越野滑胎，接著家人方面，支持佔較多數，不支持佔少數，由此可見，在大多數家庭中。

重機是可以被接受的，雖然重機的速度與危險性提高，但是它有它一定的安全性在，只要有安全騎乘與良好的駕駛觀念，其實騎什麼車都是一樣安全哦。

參考文獻

- 一. **陳正紋(2009)**。結合流暢體驗、人格特質與計畫行為理論探討大型重型機車騎士之超速行為。成功大學交通管理科學系學位論文。2009。1-88。
- 二. **邱美雅(2012)**。大型重型機車不同組織認同車友認真性休閒、休閒效益與體驗幸福感影響關係之研究。高雄餐旅大學旅遊管理研究所在職專班學位論文。2012。1-187。
- 三. **劉邦啟(2013)**。大型重型機車路權開放之交通事故成本探討。臺灣大學經濟學研究所學位論文。2013。1-44。

- 四. (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。
- 五. (李富祥, 2007)大型重型機車騎士旅遊之行為研究。
- 六. (詹岱霖、林育賢2009)大型重型機車不同組織認同車友認真性休閒、休閒效益與體驗幸福感影響關係之研究。