

以計畫行為理論探討民眾騎乘公共自行車行為意向研究

*沈巧惠 林清壽

南開科技大學 福祉科技與服務管理系

1. 研究背景與目的

由於全球暖化現象愈來愈嚴重，因此環保議題已經引起全球的高度重視，各國政府都在想盡辦法，希望能做到節能減碳。由於公共自行車具有節能、零空氣污染之本質，且具有運動健身之附加效益，適合遊憩、通學及通勤等短程旅次之特性，因此，近來歐洲積極推行公共自行車政策，希望透過廣設自行車租借站和發展電子租借技術，並且配合低廉的使用價格，使民眾可以方便租借及歸還。目前臺灣已經有臺北市、新北市、臺中市、彰化縣、臺南市、高雄市、屏東縣已開辦公共自行車租賃服務，而為鼓勵全台民眾騎乘公共自行車之意願，達到節能減碳之目的，故必須先了解影響民眾騎乘公共自行車行為意向之因素。基此，本研究目的以計畫行為理論(Theory of Planned Behavior, TPB)為基礎，並加入了「環保意識」與「知覺娛樂性」構面，建構民眾騎乘公共自行車行為意向的研究架構，並探討影響民眾騎乘公共自行車行為意向之因素，以期能提供政府相關部門、自行車業者與民間單位推廣騎乘公共自行車活動的參考。

2. 研究方法

本研究結合 Ajzen (1991)計畫行為理論、環保意識(安祥生、李青, 2000)與流暢經驗的知覺娛樂性(Csikszentmihalyi, 1975)探討民眾騎乘公共自行車的行為意向，其中計畫行為理論認為個體的行為意向會受到態度、主觀規範與知覺行為控制的影響；環保意識是指社會群體和個人對待整個環境及其有關問題的意識和敏感性，它的內容應包括:公眾對環境的關切程度，對現有和可能出現的環境問題的敏感性以及對保護環境的負責態度與參與意識；而流暢經驗則認為當個人集中精力、全神貫注的投入所從事的活動情境中，會進入一種流暢狀態，而這種流暢經驗會帶來心理上相當滿足的喜悅，讓人會不惜代價，積極主動的投入活動。因此，本研究運用計畫行為理論的態度、主觀規範與知覺行為控制構面以及環保意識、流暢經驗的知覺娛樂性建立本研究架構(如圖 1 所示)，並依文獻建立研究假設(如表 1)。且據此設計問卷，經專家效度、預試後確定正式問卷。本研究以全台灣 20 歲以上的民眾為研究母體，採用「便利取樣」方式進行問卷調查，共發放問卷 410 份，回收有效樣本 400 份，有效樣本回收率為 98%。

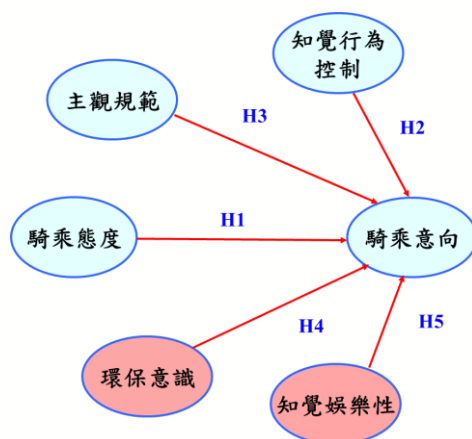


圖 1. 研究架構圖

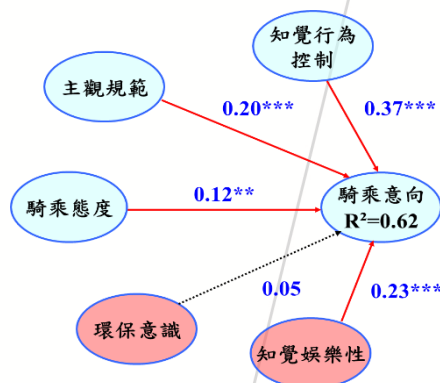
表 1. 研究假設

H_1 ：民眾騎乘公共自行車態度對騎乘意向有顯著的正向影響。
H_2 ：騎乘者的主觀規範對騎乘意向有顯著的正向影響。
H_3 ：騎乘者的知覺行為控制對騎乘意向有顯著的正向影響。
H_4 ：騎乘者的環保意識對騎乘意向有顯著的正向影響。
H_5 ：騎乘者的知覺娛樂性對騎乘意向有顯著的正向影響。

3. 結果與討論

在構面問項敘述統計方面，研究結果顯示，騎乘態度、主觀規範及環保意識的構面平均數都大於 4，所有題項的構面平均數都非常高，顯示民眾對騎乘態度、主觀規範及環保意識持正向肯定的態度。在不同個人背景變項與各構面的差異分析方面，研究結果顯示，民眾對騎乘公共自行車的知覺行為控制、騎乘意向及知覺娛樂性，健康狀況愈好者、經濟狀況越富裕者、騎乘頻率愈高者認同度越高。依多元迴歸分析結果顯示（如圖 2），影響民眾騎乘公共自行車行為意向之因素為態度($\beta=0.12, p<.01$)、主觀規範($\beta=0.20, p<.001$)、知覺行為控制($\beta=0.37, p<.001$)、環保意識($\beta=0.05, p>.05$)、知覺娛樂性($\beta=0.23, p<.001$)等變項，調整後的整體解釋總變異量達 62%，顯示本研究架構對於民眾騎乘公共自行車的行為意向有不錯的解釋力。其中影響民眾騎乘公共自行車行為意向最高者為知覺行為控制，其次為知覺娛樂性；顯示民眾的行為意向，受到個人自覺控制資源、機會能力的高低程度影響最大；而個人全心全意投入騎乘公共自行車的過程，能感受到歡樂與愉悅，則騎乘公共自行車的行為意向也愈高。

另將年齡層分成 50 歲以下與 50 歲（含）以上兩組進行多元迴歸分析，比較路徑係數，分析結果顯示如表 2，綜合上述分析結果如下：(1)在態度方面，50 歲（含）以上有顯著性，50 歲以下則無，顯示 50 歲（含）以上公共自行車的騎乘意向受態度影響。(2)50 歲以下與 50 歲（含）以上在知覺行為控制、知覺娛樂性都有顯著性，顯示公共自行車的騎乘意向不受年齡限制，民眾能自己決定騎乘公共自行車，且認為騎乘公共自行車是有娛樂性的。(3)與原五組的年齡影響構面比較，在知覺行為控制、知覺娛樂性都有顯著性，顯示在此兩構面，年齡對公共自行車的騎乘意向影響不大。



注：* $p<.05$ ，** $p<.01$ ，*** $p<.001$

圖 2. 路徑分析圖

表 2. 50 歲以下與 50 歲（含）以上騎乘意向路徑分析

	50 歲以下	50 歲（含）以上
	路徑係數	路徑係數
態度	0.06	0.23**
主觀規範	0.28***	0.03
知覺行為控制	0.35***	0.40***
環保意識	0.09*	-0.00
知覺娛樂性	0.20**	0.29***

綜合以上研究結果，欲提高民眾騎乘公共自行車之騎乘意向，建議政府相關部門、自行車業者與民間單位可從下面兩方面著手：(1)加強宣導民眾騎乘公共自行車，並鼓勵民眾參加公共自行車活動，最後樂於騎乘公共自行車。例如舉辦公共自行車的嘉年華會、馬拉松、聯誼活動等，提高民眾騎乘公共自行車的意願。(2)規劃不同路線的自行車道，並提昇自行車車道環境品質，以增加民眾對自行車車道環境之滿意度，進而提高民眾騎乘公共自行車之意願。

參考文獻

1. Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.
2. Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety*. San Francisco: JosseyBass. *Well-being: The foundations of hedonic psychology*, 134-154.
3. 安祥生、李青(2000)。论面向可持续发展的环境教育。《中国人口资源与环境》,S2, 127-129。