淡江大學運輸管理學系運輸科學碩士班碩士論文

指導教授：溫裕弘 博士

陳敦基 博士

慢遊要素、運輸因素與慢遊意向之關係

及慢遊市場之分析

Slow Travel Market Analysis and the Relationships between Slow Travel Dimension, Transportation and Intention.

研究生：林育綺 撰

中 華 民 國 102 年 6 月

誌謝

首先，謝謝指導教授 溫裕弘教授與 陳敦基教授给于我論文上很多的指導跟幫忙，再來謝謝口試委員 曹勝雄教授特地撥冗從嘉義來台北審查我的論文，另外謝謝 王國欽教授跟我聊了關於未來工作的事情，讓我口試時放鬆不少緊張的壓力!!更感謝四位老師在口試時給我很多意見，讓我的論文有機會更完美，謝謝您們!!!

很快地，在淡江六年的時間一下子過去了，這些日子裡過得很充實、很精彩。大一時，每天跟朋友出去玩、蹺課，似乎不務正業，但依然玩得很精彩。大二為了不讓媽媽失望，但又不想筆試考研究所，只好開始努力衝刺學業，由於我的基礎打的並不好，因此常常去麻煩老師教我，謝謝 溫老師很有耐心的一遍又一遍教我管數、運經；謝謝 董老師總用開玩笑的方式教我算 OR；謝謝陶老師嚴格地給我們事業高標準，讓我們學習到更多；謝謝辛老師總在導生聚會關心我們，而且超會搞笑；謝謝 許老師常常跟我們說人生的大小事，很有趣，總覺得比上正課還有用呢!!；謝謝菀蕙老師謹慎地教學，奠定我交工的好基礎；謝謝 小張老師從大學就要求我們上課的好規矩，讓我了解了大學不是一個「由你玩四年」的學殿。

剛上研究所的我，並不是很習慣「研究」的生活，因為大學時我很少找資料，通常只要負責上台報告，可是研究所幾乎都要靠自己完成所有的作業報告。老實說，當時我已經寫好了休學單，只是明賢說，念完這學期啦！而且我當時也不知道如何開口跟老師提這件事，就將就念下去了，直至今日…謝謝 溫老師一路上陪伴我、教導我，讓我慢慢地在研究中找到訣竅、找到興趣（偷偷說...從小到大我從未被老師這麼嚴厲指責過...但很值得）。再來謝謝 陳老師幫我想到了這麼有趣且跟我興趣相符合的題目，如果沒有這個題目，我想我應該無法順利畢業。除了論文外，也謝謝 陳老師跟 溫老師總是像爸爸一樣，關心我生活上的大小事，好像多了兩個爸爸一樣 J。謝謝 羅老師在課堂上跟我們說了很多實務上的東西，實在獲益良多，也謝謝老師在我生日時送我簽名照，無敵帥氣的!!!謝謝 劉老師從大學教我很多統計的東西，甚至也很有耐心地幫我解惑很多論文上的疑問，還有您的逗趣超可愛!!!謝謝 邱老師常常來研究室關心大家，雖然沒上過您的課，但覺得您很幽默呢!!!謝謝 鍾老師和我在回家的捷運上聊了很多研究的訣竅和生活趣事，很好玩!!!謝謝張助教、許助教和賴助教協助我們很多校務的問題，辛苦您們了!!!

謝謝研究所一起成長的同學們，有你們大家我才能得以順利畢業!!!謝謝我的同窗好友-明賢，你好細心，總像媽媽一樣照顧我，常常陪我喜怒哀樂，謝謝妳一路上大力的協助!!謝謝-小吳、品帆和小麥常常幫助我很多小雜事，很厲害，沒

有你們我可能會亂七八糟的!!謝謝-采潔總當我音樂的資料庫，讓我永遠走在時代的尖端，哈哈!!還有各位同伴一起住學校的日子也是很懷念:P 謝謝-廖 Neol 總是在我 3C 跟電腦發生緊急事件時，伸出厲害的援手，還有你脾氣好好，棒極了!!謝謝-李承亞的好脾氣常常被我捏被我揍，實在可憐，哈哈!!謝謝-林佑承和蘇智暉在我考證造時，常常”罩我!!謝謝-賴怡萱大姊在論文上給我很多的幫助，也總是以你的經驗跟我談論心事，跟你在一起也太安心了吧，從學姐變同學，真的很酷!!品瑩講話超好笑、從大學認識的婉玲一直很正、認真的資優生傑智，謝謝你幫忙我解惑、偉翔很辛苦很厲害，謝謝你幫忙發問卷!!帥氣的冠穎，你超逗趣!!留下來的朋友們，你們一定會很厲害，一定會順順利利的，加油加油!!!!謝謝我的學長姊-庭順學長協助我排版、國裕學長協助我的 power point、大寶學姐常協助我論文並給我很多支持，還有佑勳學弟幫忙弄問卷和發問卷，而且常常講話很搞笑，謝謝你們，我愛這大家庭!!!

我很幸運很開心我還有一大群大力支持我的人，在背後默默給我協助，很想說：沒有你們，我該怎麼畢業?!!!!謝謝黃媽媽、淑珠里長、美樺媽媽、龍山老人服務中心、育承阿嬤幫忙我拿到更多高齡者的問卷。謝謝美滿阿姨、美娟阿姨、妤修媽媽、俊良兄、林明生叔叔、阿蘭姑姑、裕清哥哥、雅鈴姐、小樂阿姨、惠玉姊姊、美人妤、媛媛表姊、中國人壽的大家…您們超熱心的幫忙，讓我發問卷超順利，超級愛你們的!!謝謝我的表姊-媛媛，這兩年的陪伴，整個融入我的生活，我的疑難雜症全幫我解決了，另外謝謝文偉哥幫我畫圖。謝謝媛媛、楊元中、Judy 和啟豪哥幫忙我 Key 問卷，整個超迅速，佩服佩服!!謝謝 橘子芝深夜陪我趕論文，每天膩在一起真好!!謝謝我的你，常常幫我解決我的難題，常常當我的開心果，永遠當我的大靠山，謝謝你，我相信未來我們還有很長的路要一起走下去!!謝謝乾爹跟乾媽給我求學路上很多的鼓勵跟意見。

更重要的是，謝謝我的爸爸、媽媽跟姊姊，從小給我最大的支持，沒有您們的疼愛跟栽培，我就沒有今天的成就了。還有感恩大成就明師 妙禪師父慈悲的帶領，讓弟子在研究所二年級入門後，研究之路更是順利，感恩師父、讚嘆師父!!最後，我要帶著感激和不捨的心情離開淡江了，我喜歡這裡所有的人事物，想必我永遠都會懷念這裡的一切的!!!

育綺 謹致

民國 102 年 8 月 於淡水

論文名稱：　　頁數：159

慢遊要素、運輸因素與慢遊意向之關係及慢遊市場之分析

校系(所)組別：淡江大學 運輸管理學系運輸科學碩士班

畢業時間及提要別：101 學年度 第 2 學期 碩士學位論文提要

研究生：林育綺

指導教授：溫裕弘 博士

陳敦基 博士

論文提要內容：

近年來，「慢遊(slow travel)」成為逐漸受到重視與推廣之新興旅遊型態概念，過去相關慢遊研究中，對於其定義、構面並未有明確與公認之定義，而較著重於遊客慢遊實際體驗的質化研究和遊客旅遊行為的研究，相關文獻在定義慢遊均提及慢遊與運具使用具密切關係，卻尚無有較深入具體的探討。目前也未針對個體行為、低碳運具及旅客意向之間之互動關係、交互作用作分析，而針對慢遊之市場分析、特性與市場區隔之研究，也較為闕如。

本研究針對慢遊進行定義分析並歸納其主要與次要要素，進而探討慢遊要素、運具因素與慢遊意向之關係，並建立慢遊市場結構與市場分析，利用紮根理論分析與歸納慢遊定義及構面，並建立慢遊的旅遊類型，再從需求面了解國人的「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」和「低碳運具的認知」對慢遊行為意向的影響以及「低碳運具的認知」對於「態度」和「行為意向」與「主觀規範」和「行為意向」直接與間接的影響程度，本研究以大台北地區居民為訪問對象，實際共回收 470 份問卷。

研究結果顯示：(1)經由歸納慢遊的組成條件後，以 NVivo8 具體的歸納與定義出慢遊的 5 個必要因子與 3 個次要因子。(2)平時從事旅遊的頻率較高時，對於慢遊的意願較高；另外平常國內旅遊時，搭乘「大眾運輸工具」和平時國外旅遊時以自助式旅遊為主的族群，相對地他們對於從事慢遊行程的意願也較高。(3)高齡者有較大的可能去實際從事國內和國外慢遊，此年齡層在時間安排較自由、金錢的限制也較少，甚至更勇於嘗試不同的新事物(4)「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」及「低碳運具的認知」對於「行為意向」有正面顯著關係，另外除了「知覺行為控制」對「低碳運具的認知」之間無顯著關係外，「態度」、「主觀規範」對於「低碳運具的認知」也都有正面顯著的影響。(5)「低碳運具的認知」對於「態度」與「行為意向」和「主觀規範」與「行為意向」之間具有部分中介關係的影響。

關鍵字：慢遊、低碳運具的認知、計畫行為理論、結構方程模式、中介分析、市場交叉分析

表單編號：ATRX-Q03-001-FM030-01

Title of Thesis: Total Pages：159

Slow Travel Market Analysis and Relationships between Slow Travel Dimension, Transport and Intention

Keywords：

Slow Travel, Low-carbon Mode Cognition, Theory of Planned Behavior (TPB), Structural Equation Modeling (SEM), Mediation Analysis, Market Cross Analysis

Name of Institute：

Graduate Institute of Transportation Science, Tamkang University

Graduate Date：August 2013 Degree Conferred：Master Degree

Name of Student：Yu-Chi Lin Advisor：Dr. Yuh-Horng Wen Dr. Dun-Ji Chen

林育綺 溫裕弘 博士 陳敦基 博士

Abstract：

Slow travel has been one response of the tourism industry to climate change concerns. Slow travel provides such a concept, drawing on ideas from the "slow food" and "citta slow" movement with a concern for locality, ecology and quality of life. In recent years, slow travel has emerged as a topic of discussion in a number of academic, tourism sector and media contexts. In academia, slow travel, and associated terms such as slow tourism, slow mobility and soft mobility, has increasingly been associated with low-carbon travel. However, slow travel is still far from a clear concept. past studies focused on qualitative research on realistic experience of slow travel.

This study attempts to define slow travel and analyzes dimensions and components of slow travel by using grounded theory. This study empirically examines the impacts of low-carbon transport mode on slow travel behavior intensions, and analyzes the relationships among slow travel dimensions, low-carbon transport mode, and behavior intension. Based on grounded theory analysis, key factors and secondary factors of slow travel dimensions are identified. This study integrated Dickinson's three dimensions of slow travel with theory of planned behavior (TPB), and proposed the relationship framework for slow travel behavior intension. The relationships proposed in the framework are tested using structural equation modeling. The moderate effect of low-carbon mode is also tested.

This study conducted a survey to collect data for testing the proposed model used to assess the impacts of low-carbon mode on slow travel dimensions and slow travel behavior intensions. Responses were on a five-point Likert scale, analysis was carried out using SPSS version 17.0 for Windows and the AMOS statistical package. Most questionnaires were administered face-to-face to 536respondents in Taipei City and

New-Taipei City residents during March and April of 2013. In total, 470 usable and complete responses were obtained for an overall response rate of 87.7%. Analytical results demonstrated that slow travel attitude, subjective norm, perceived behavior control, and low-carbon mode cognition all have positive influences on behavior intension, as well as slow travel attitude and subjective norm both can have a direct influence on behavior intension, and an indirect influence through low-carbon mode cognition. In other words, the moderate effect of low-carbon mode cognition between slow travel attitude, subjective norm and behavior intensions was also been examined. This study deduces information for slow travel academia about what the working definitions of slow travel, and what are impacts of low-carbon mode on slow travel dimensions and behavior intension.

表單編號：ATRX-Q03-001-FM031-01

目錄

誌謝 i
中文摘要 iii
英文摘要 iv
目錄 vi
表目錄 viii
圖目錄 x

第一章 緒論 1

1.1 研究背景與動機 1
1.2 研究目的 6
1.3 研究內容與流程 7

第二章 文獻回顧 11

2.1 慢遊定義 11
2.2 替代觀光類型 15
2.3 慢遊觀光類型分析 22
2.4 計畫行為理論 26
2.5 小結 29

第三章 慢遊定義之紮根分析 30

3.1 文獻剖析 30
3.1.1 NVIVO 8 研究程序 30
3.2 慢遊定義具體說明 34
3.3 小結 38

第四章 研究方法 43

4.1 研究架構與假設 43
4.1.1 研究構想 43
4.1.2 構面間相互關係 47
4.1.3 路徑架構 53
4.2 構面之衡量變數 55
4.3 資料分析方法 60
4.4 調查計畫 67

第五章 實證分析 69

5.1 樣本特性分析 69

5.2 樣本敘述性統計分析 74
5.3 交叉分析 78
5.3.1 變數對慢遊意向之交叉分析 78
5.3.2 依年齡做市場區隔下變數對各構面之交叉分析 92
5.4 慢遊意向之影響因素分析 97
5.5 慢遊行為意向結構方程模式分析 101
5.6 中介效果之分析 109

第六章 結論與建議 130

6.1 結論 130
6.2 建議 133

參考文獻 136

附錄一 調查問卷 141
附錄二 各構面交叉分析 147

TAMKANG UNIVERSITY

表 目 錄

表 2-1 以旅遊的時間觀點和活動觀點定義之文獻.....13
表 2-2 以旅遊的時間觀點、活動觀點及環境保護的觀點定義之文獻.....14
表 2-2 以旅遊的時間觀點、活動觀點及環境保護的觀點定義之文獻（續）.....15
表 3-1 慢遊之必要因子操作型定義.....36
表 3-2 慢遊之次要因子.....37
表 3-3 慢遊類型整合表.....41
表 4-1 衡量變數表.....58
表 4-1 衡量變數表(續).....59
表 4-2 適配度檢核指標.....62
表 4-2 適配度檢核指標（續）.....63
表 5-1 問卷受訪者性別統計表.....69
表 5-2 問卷受訪者婚姻狀況統計表.....70
表 5-3 問卷受訪者年齡統計表.....70
表 5-4 問卷受訪者教育程度統計表.....71
表 5-5 問卷受訪者職業統計表.....71
表 5-6 問卷受訪者收入統計表.....72
表 5-7 問卷受訪者國內旅遊頻率統計表.....73
表 5-8 問卷受訪者國外旅遊頻率統計表.....73
表 5-9 問卷受訪者國內旅遊使用的運具統計表.....74
表 5-10 問卷受訪者國外旅遊形式統計表.....74
表 5-11 態度之基本統計分析.....75
表 5-12 主觀規範之基本統計分析.....75
表 5-13 知覺控制行為之基本統計分析.....76
表 5-14 低碳運具的認知之基本統計分析.....76
表 5-15 行為意向之基本統計分析.....77
表 5-16 各階層年齡與慢遊意向交叉分析表(國內).....79
表 5-17 各階層年齡與慢遊意向交叉分析表(國外).....80
表 5-18 各階層年齡與慢遊旅遊類型交叉分析表.....82
表 5-18 各階層年齡與慢遊旅遊類型交叉分析表(續).....83
表 5-19 旅遊頻率與慢遊意向交叉分析表(國內).....86
表 5-20 旅遊頻率與慢遊意向交叉分析表(國外).....87
表 5-21 運具使用與慢遊意向交叉分析表(國內).....89

表 5-22 旅遊形式與慢遊意向交叉分析表(國外)..... 91
表 5-23 慢遊行為與其它構面之卡方檢定(國內)..... 95
表 5-24 慢遊行為與其它構面之卡方檢定(國外)..... 96
表 5-25 慢遊行為意向之影響因素量表信度與效度分析..... 98
表 5-25 慢遊行為意向之影響因素量表信度與效度分析(續)..... 99
表 5-26 路徑係數校估結果..... 105
表 5-26 路徑係數校估結果(續)..... 106
表 5-27 本研究 SEM 之各項配適度指標..... 107
表 5-28 路徑係數校估結果(態度→行為意向)..... 112
表 5-29 SEM 之各項配適度指標(態度→行為意向)..... 113
表 5-30 路徑係數校估結果(態度→低碳運具的認知)..... 115
表 5-31 SEM 之各項配適度指標(態度→低碳運具的認知)..... 116
表 5-32 路徑係數校估結果(態度→行為意向和低碳運具的認知
→行為意向)..... 118
表 5-33 SEM 之各項配適度指標(態度→行為意向和低碳運具的認知
→行為意向)..... 119
表 5-34 路徑係數校估結果(主觀規範→行為意向)..... 121
表 5-35 SEM 之各項配適度指標(主觀規範→行為意向)..... 122
表 5-36 路徑係數校估結果(主觀規範→低碳運具的認知)..... 124
表 5-37 SEM 之各項配適度指標(主觀規範→低碳運具的認知)..... 125
表 5-38 路徑係數校估結果(主觀規範→行為意向和低碳運具的認知
→行為意向)..... 127
表 5-39 SEM 之各項配適度指標(主觀規範→行為意向和低碳運具的認知
→行為意向)..... 128

圖 目 錄

圖 1-1 旅遊天數統計圖(國內) 2
圖 1-2 研究流程圖 9
圖 1-3 研究架構圖 10
圖 2-1 理性行動理論示意圖 26
圖 2-2 計畫行為理論示意圖 28
圖 3-1 Nvivo8 研究流程圖 32
圖 3-2 因子歸納圓餅圖 33
圖 3-3 慢遊象限圖 40
圖 4-1 計畫行為理論構面圖 45
圖 4-2 慢遊三維度構面圖 45
圖 4-3 初步研究構面圖 46
圖 4-4 研究構面圖 54
圖 4-5 結構方程式流程圖 61
圖 4-6 中介效果示意圖 64
圖 4-7 中介效果檢驗流程 65
圖 5-1 30 歲以下慢遊類型偏好圓餅圖 84
圖 5-2 31 歲~60 歲慢遊類型偏好圓餅圖 84
圖 5-3 61 歲以上慢遊類型偏好圓餅圖 84
圖 5-4 慢遊行為意向結構模式分析圖 108
圖 5-5 結構模式分析圖(態度→行為意向) 114
圖 5-6 結構模式分析圖(態度→低碳運具的認知) 117
圖 5-7 結構模式分析圖(態度→行為意向和低碳運具的認知
→行為意向) 120
圖 5-8 結構模式分析圖(主觀規範→行為意向) 123
圖 5-9 結構模式分析圖(主觀規範→低碳運具的認知) 126
圖 5-10 結構模式分析圖(主觀規範→行為意向和低碳運具的認知
→行為意向) 129

第一章 緒論

1.1 研究背景與動機

近年來，國民對於精神層面的生活品質要求逐漸提升的情況下，越來越多的人開始注重休閒旅遊。在旅遊市場不斷的擴增下，因為旅遊所造成的溫室氣體排放佔了全球 5%-14%(Simpson et al., 2008; Dickinson et al., 2010)，當中以飛機和小汽車所佔的比例最高，隨者氣候變遷逐漸嚴重及全球環保意識日益提升，一種新的旅遊形式與概念—「慢遊(slow travel)」逐漸受到推廣與重視。

「慢遊」源自於 1989 年義大利所提出的「慢食運動(slow food)」，其活動主旨是用來抵制像麥當勞一樣的速食文化餐廳，食物所包含的是有機、再生的、在地農作等各種元素。繼慢食文化後逐漸興起的是「慢城運動(citta slow)」，其城內不能停車，沒有機動車輛，只有行人徒步區，城內不能賣速食，包括麥當勞、星巴克等連鎖店和超市都應禁止，再者城內也沒有霓虹燈，且周四和周日店面都不營業。目前歐洲已有約三十多個城市加入，他們所呈現的是更有品質且具當地特色文化的城鎮。直至 2000 年，慢遊在這樣的氛圍下逐漸成型。當這三種「慢」的意識成形後，人們開始追求處理事情適當的速度、改變對時間的態度以及重視生活的品質，共同的目標是給居民及遊客建立一個健康、具特色的城市（Molz, 2009; Dickinson et al., 2010; Yurtseven et al., 2011）。慢遊的旅遊形式在歐美已經盛行了一段時間，而近一、兩年來台灣也開始逐漸重視慢遊的旅遊形式，王一芝(2007)、 Dickinson et.al.(2011)、 Buckley(2011)都指出未來慢遊的旅遊市場將持續成長，爾後，也將逐漸改變旅遊趨勢。

根據交通部觀光局 100 年度統計資料顯示，國人在國內旅遊的停留較長天數(3~4 天)百分比有成長之趨勢，如圖 1-1 所示，國內旅遊停

留天數 1~2 天的比例下降，相對地，停留 3~4 天的比例則成長些許；另外在國外旅遊的部分，99 年國人的平均旅遊天數為 9.29 天，而 100 年的平均天數則是 9.33 天，亦有停留較長的趨勢。而隨著樂活、慢遊型態逐漸成長的趨勢，交通部觀光局也推出一系列的慢遊行程，如：旅遊結合低碳運具使用的「台灣好行」，目前有 27 條行駛路線和 5 條正在規劃之路線分布於全台。以及在台東部落推出的「慢走慢遊」計畫，讓遊客深入了解原住民部落文化、體驗傳統祭典、品嘗傳統食物和學習野外求生等。且為了讓更多國際遊客來台灣慢遊，觀光局與歐洲捷安特異業結盟，在歐洲的捷安特實體店面中，發送台灣單車旅遊資訊、特有生態、人文特色等觀光訊息(觀光局，2013)。另外旅行社近年來也推出相關慢遊的行程，如：國內旅遊不再侷限於大景點，改以參訪當地具特色的地方，像：藝集棒文化旅遊@宜蘭慢慢遊、戀戀鐵道慢遊花東等[4]；國外旅遊則朝向少數景點，規劃步行或自行車騎乘方式作深度旅遊等方式，如：採搭公車（Bus）、地鐵（Metro），再加步行（Walk）的創新方式，暢遊兩條巴黎文化路線、慢遊古鎮同里，一騎去杭州遊，山上人家輕鬆遊、百年神木慢慢遊等[5]，另外廖惠萍和許宏偉(2007)也推出在日本北海道慢遊、享受當地慢食等書籍。

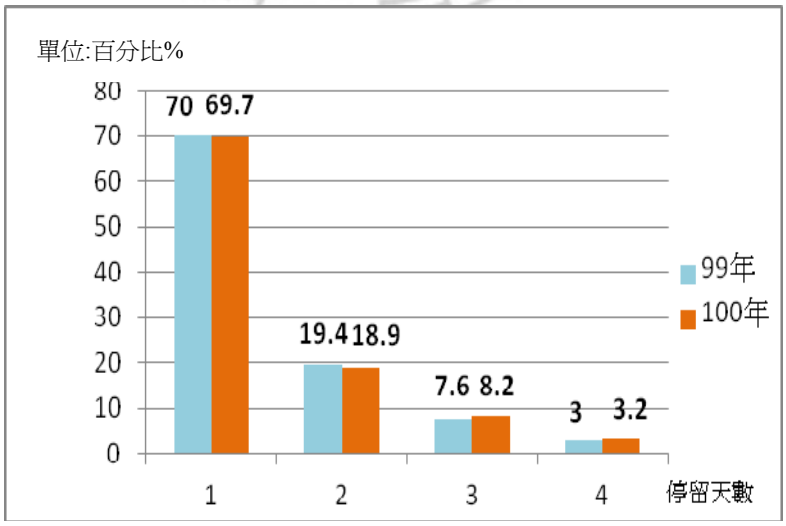


圖 1-1 旅遊天數統計圖(國內)

資料來源：交通部觀光局

在慢遊「定義」之相關文獻上，Kenny(2000)指出慢遊的形式是藉由較長時間待在一個地方，有更深入的旅行體驗以及尋找身邊的新事物，這是一個更容易、更簡單和更慢的旅行方式。Kenny 同時指出慢遊有兩個組成部分：(1)在一個地方待一個星期：旅行中在一個地方度過至少一個星期。(2)尋找附近事物：以所在地為中心，使用「同心圓」的理論進行一日遊，而不是長途奔波只為了某個必須看到的觀光景點。Conway et al(2010); Dickinson et al(2011); Yurtseven et al(2011)指出當今人們尋求與快速步調不同的生活形態，對於旅遊偏好選擇火車、客運、自行車及步行等較環保的運具而不是飛機或小汽車，注重放慢旅行的步調並且減少碳足跡，旅途中更專注在風景、文化體驗以及與其他遊客跟當地人的互動，Yurtseven et al(2011)另外指出有時候慢遊是為了有更多的體驗；而有時候是因為對氣候環境的關懷。Dickinson et al.(2010)對於慢遊則有三個方面的定義：(1)運具改變：選擇對於環境影響較少的運具。(2)停留更長時間：景點式快速瀏覽及短暫停留，旅客對於旅行較為空洞且滿意度不高，因此慢遊講求在一個地方待較長時間以尋求更多體驗。(3)運輸也是一種旅遊體驗：運具不再是單單提供載運功能，可以結合更多觀光設施，例如：觀光列車、步行、騎自行車和搭乘公車、客運及火車都會促進慢遊的發展，慢遊的逐漸興起將對於旅行的運具造成影響。Conway et al.(2010)和 Yurtseven et al.(2011)都定義慢遊是一個小規模的旅行計畫並且以較緩慢及有彈性的步調使自己的旅行有更多深刻的經驗並且與當地人有許多的互動和接觸。Molz(2009)和 Buckley(2011)將慢遊定義是鼓勵人們旅遊時以步行或自行車取代快速、碳排放高的機動車，深入的旅行取代規劃很多景點行程。然而 Dickinson(2010)同時也指出，慢遊除了使用上述較緩慢的運具抵達外，慢遊還有另一種形式：以快速的方式抵達目的地再進行慢遊。此種形式較常見於有地理限制的海島型國家。

在慢遊分析之相關文獻上，過去研究較著重於遊客慢遊實際體驗的質化研究，如 Dickinson et al.(2010)對於 15 位英國旅客做兩階段(慢遊前和慢遊後)的深度訪談；Dickinson et al.(2011)再進一步對於曾經在英國慢遊的自助行遊客做深度的訪談，當中一部分的遊客針對其假期規劃及運具選擇做訪談，另一部分則針對遊客實際的旅行經驗做訪談；Lumsdon et al.(2011)針對歐、美洲相關慢遊的專家學者做訪談，再以紮根理論的方式整理。另一方面，過去研究也著重在遊客旅遊行為的研究，如：Yurtseven et al.(2011)則針對土耳其伊茲密爾省的慢遊遊客做旅遊行為、類型及目的地活動做問卷調查。由此可知，目前慢遊的研究中，較偏以針對慢遊實際體驗作探討，對於遊客的行為意向、市場分析等之量化研究較為闕如。

綜上，慢遊是一個新興的研究議題，文獻中對於慢遊的定義、構面並未有明確與公認之定義，鑒此，本研究歸納出以下幾個研究空間：

1.慢遊相關文獻對於慢遊的定義、分類與構面仍有相當的不確定(undefined)及爭議(debate)。(Warren,2012)

2.過去研究較著重於專家及旅客的深度訪談質化研究,對於旅客的慢遊態度、行為意向及接受度之相關量化研究較為缺乏。

3.相關文獻在定義慢遊均提及慢遊與運具使用具密切關係，然而，針對運具對慢遊行為之影響之關係，尚無較深入具體的探討。

4.相關研究尚未針對個體行為、低碳運具及旅客意向之間互動關係、交互作用作分析。

5.針對慢遊之市場分析、特性與市場區隔之研究，較為缺乏。

Dickinson et al.(2011)以環境保護、氣候變遷為出發點，提出慢遊「環境」-「體驗」-「運具」三維度構面進行慢遊分析，當個人對於環境有較高的敏感度，也以低碳運具為旅行時主要的交通工具，而也都

以慢遊主要講求的體驗為主時，Dickinson et al.稱之為較嚴謹的慢遊(hard slow)，反之，沒有完全符合三個構面所講求的內容時，則稱為較寬鬆的慢遊(soft slow)。由於慢遊為一新興研究議題，目前多以Dickinson 從（2009~2011）一系列的研究為主要參考之文獻，而Dickinson et al.在 2011 年總結了過去研究所提出的此構面是目前較為具體的，因此本研究將此構面納入本研究的研究構面一部分。

過去慢遊相關研究較著重在慢遊實際體驗的質性研究，針對遊客行為方面的分析較少。而針對人類的意圖或意向之研究大部分都應用Ajzen 所提出的計畫行為理論(Theory of Planned Behavior, TPB)，當中包含個人內在對於從事某活動或行為的態度(Attitude toward the Behavior, AB)、外在影響的主觀規範(Subjective Norm, SN)和受到個人能力或環境限制等條件左右的知覺控制行為(Perceived Behavior Control, PBC)三大方面影響。Spaargaren et al.(2000)指出採取實際的旅遊行為時，會透過遊客個人的價值觀、興趣、經驗、社經條件和外在因素的影響，如：旅行社的推薦及安排、假期的長短、可供預定的選項等。因此在旅遊意圖及意向的研究中，便有大量的文獻應用計畫行為理論來探討人們從事某行為的可能發生機率，如：范莉雯(2002)利用計畫行為理論了解大學生參與生態旅遊行為意向、Lam and Hsu(2004)利用計畫行為理論研究中國人選擇旅遊目的地(以香港為研究目的地)的旅遊意向、Sparks and Pan(2009)利用計畫行為理論探討中國上海居民對於前往澳洲的旅遊意向、Hsu and Huang(2010)利用計畫行為理論瞭解中國人前往香港旅遊意向與行為等。

鑑於慢遊為一新興議題，目前研究較少著墨分析遊客對於慢遊之行為意向，而考量慢遊強調遊客需要本身以比較自主的方式旅行，且與目前旅行社規劃的景點式套裝行程有所區別，因此慢遊的規劃上勢必與過去的遊程大不相同，分析遊客對於從事慢遊之行為意向受到哪些主客觀想法的影響，實為值得研究之方向。鑑此，本研究以計畫行

為理論探討遊客對於慢遊意向的主客觀想法，另外嘗試加入 Dickinson et al.(2011)所提出慢遊「環境」-「體驗」-「運具」的三個構面作為本研究之研究構面，並進而探討「低碳運具的認知」是否具有中介效果之影響。

本研究期藉由文獻探討，以紮根理論歸納慢遊較明確之定義，並了解慢遊的各個構面、要素及類型。並以旅客行為、低碳運具的認知及旅客意向之間之互動關係、交互作用作分析，進而提供相關的行銷策略。

1.2 研究目的

本研究主要目的在於分析與歸納慢遊定義及構面，並建立慢遊的旅遊類型。再從需求面了解國人的「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」和「低碳運具的認知」對慢遊行為意向的影響以及「低碳運具的認知」對於慢遊行為意向直接與間接的影響程度並分析慢遊市場特性。本研究之具體目的可以分為下列幾點：

(一)剖析慢遊之定義、構成要素，建立慢遊旅遊類型

本研究藉由蒐集國內外相關慢遊的文獻和資訊，以紮根理論的研究方式，了解各方對慢遊的定義以及構成慢遊的各種要素，用以更清楚瞭解慢遊特性，並歸納探討慢遊具體的定義及構面。

(二)分析慢遊構面、低碳運具及慢遊意向之關係

本研究藉由計畫行為理論了解國人的心理層面和國人對於慢遊的意向。資料以結構方程式分析旅客總體對於慢遊的偏好及需求，當中探討慢遊的態度、主觀規範與知覺行為控制對於國人慢遊的接受度及意向，並嘗試以低碳運具作為中介因子，了解低碳運具對於慢遊的直接與間接的影響程度。

(三)探討慢遊市場特性、市場區隔與行銷建議

本研究經由問卷調查了解國人對於慢遊的行為意向，並以年齡層為區隔變數，探究其旅遊類型的偏好、平時旅遊的形式和頻率和現有的慢遊市場對於慢遊的態度、主觀規範、知覺行為控制以及對低碳運具認知的主、客觀想法，以提供規劃者在規劃慢遊時之參考。

1.3 研究內容與流程

本研究進行步驟乃先確認研究主題，透過多方相關研究主題的文獻資料蒐集，對於研究主題有初步的概念，再以紮根理論從文獻中歸納慢遊的定義，建立適合慢遊的旅遊類型。再利用計畫行為理論建立問卷內容，並以低碳運具作為中介因子，了解國人的心理層面；問卷發上與回收後，加以分析與歸納，得到結論與建議。本研究之階段性研究內容說明如下：

一、 界定研究動機與目的

本研究首先經由研究問題的背景探討並多方相關文獻的研讀後，產生研究背景、動機與研究目的。

二、 剖析國內外相關文獻

根據研究的背景與動機所確立的研究方向，蒐集相關的文獻資料，系統性地以質性研究的方式歸納，進而提出具體的研究架構與理念。

三、 確立研究架構及方法

根據上述架構，參考過去相關研究文獻的研究方法、結果，確立本研究適當的研究模式與研究假設。

四、 設計問卷

根據研究問題、目的與研究架構，設計本研究的問卷，

並考量各種因素，界定出適當的研究計畫，包含：調查時間、範圍和對象等。經由問卷前測，修改容易混淆之語意與複雜之用詞，並確定問卷的信度與效度後，針對研究對象發放正式問卷。

五、 資料分析與模式驗證

問卷回收整理後，針對有效問卷進行統計方法、信度與效度的分析，再利用結構方程式來校估模式的驗證，確立變數間的關係。另外經由因素間的交叉分析，得到慢遊初步的市場探討。

六、 結論與建議

根據上述分析的資料提出結論，並針對本研究尚未研究到的部分提出未來可以進一步研究之建議。

上述的相關研究流程與架構，如圖 1-2 和圖 1-3 所示。

TAMKANG UNIVERSITY

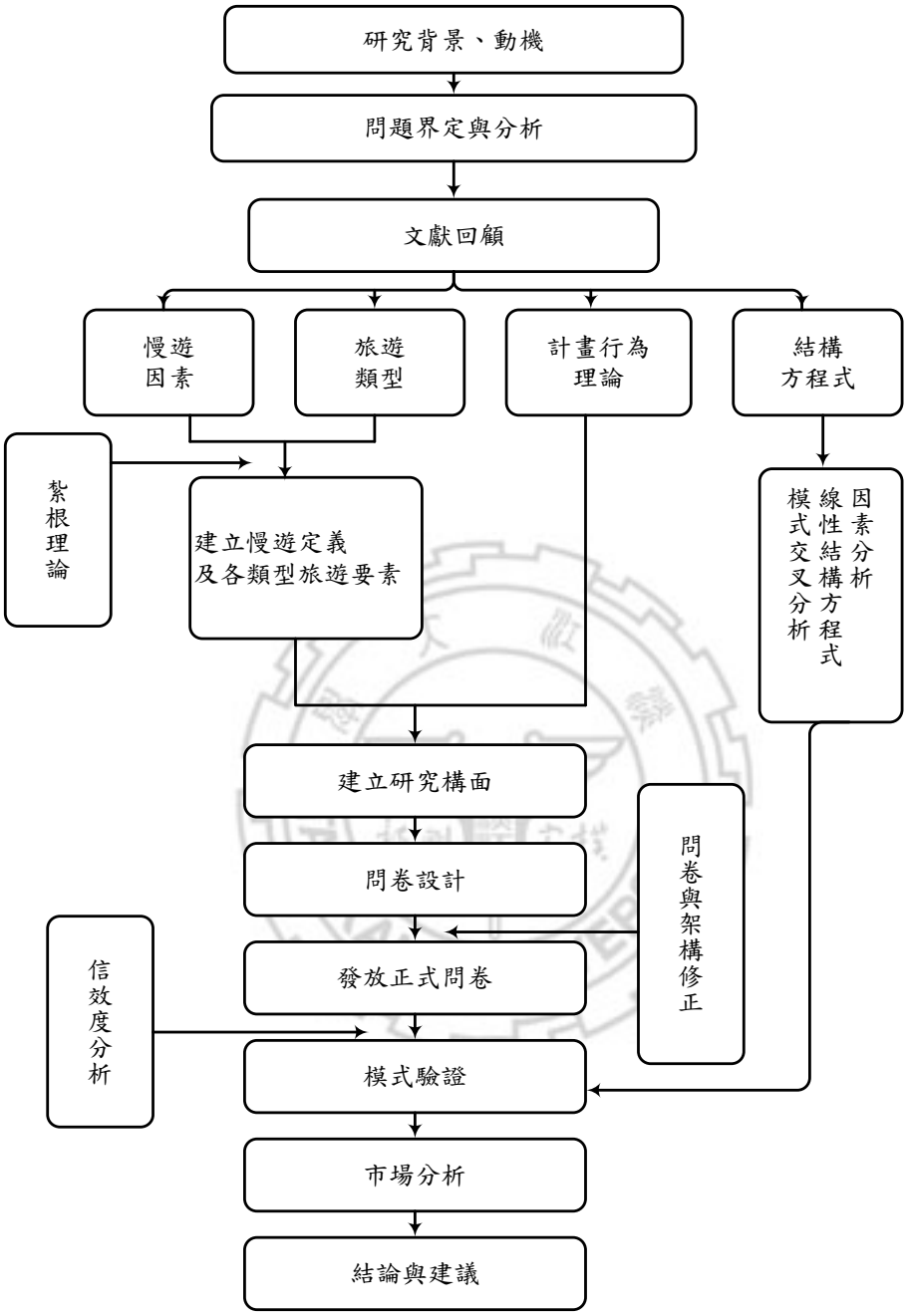

研究背景、動機
問題界定與分析
文獻回顧
慢遊
因素
旅遊
類型
計畫行為
理論
結構
方程式
紮根理論
建立慢遊定義
及各類型旅遊要素
因素分析
線性結構方程式
模式交叉分析
建立研究構面
問卷設計
問卷與架構修正
信效度分析
發放正式問卷
模式驗證
市場分析
結論與建議

圖 1-2 研究流程圖

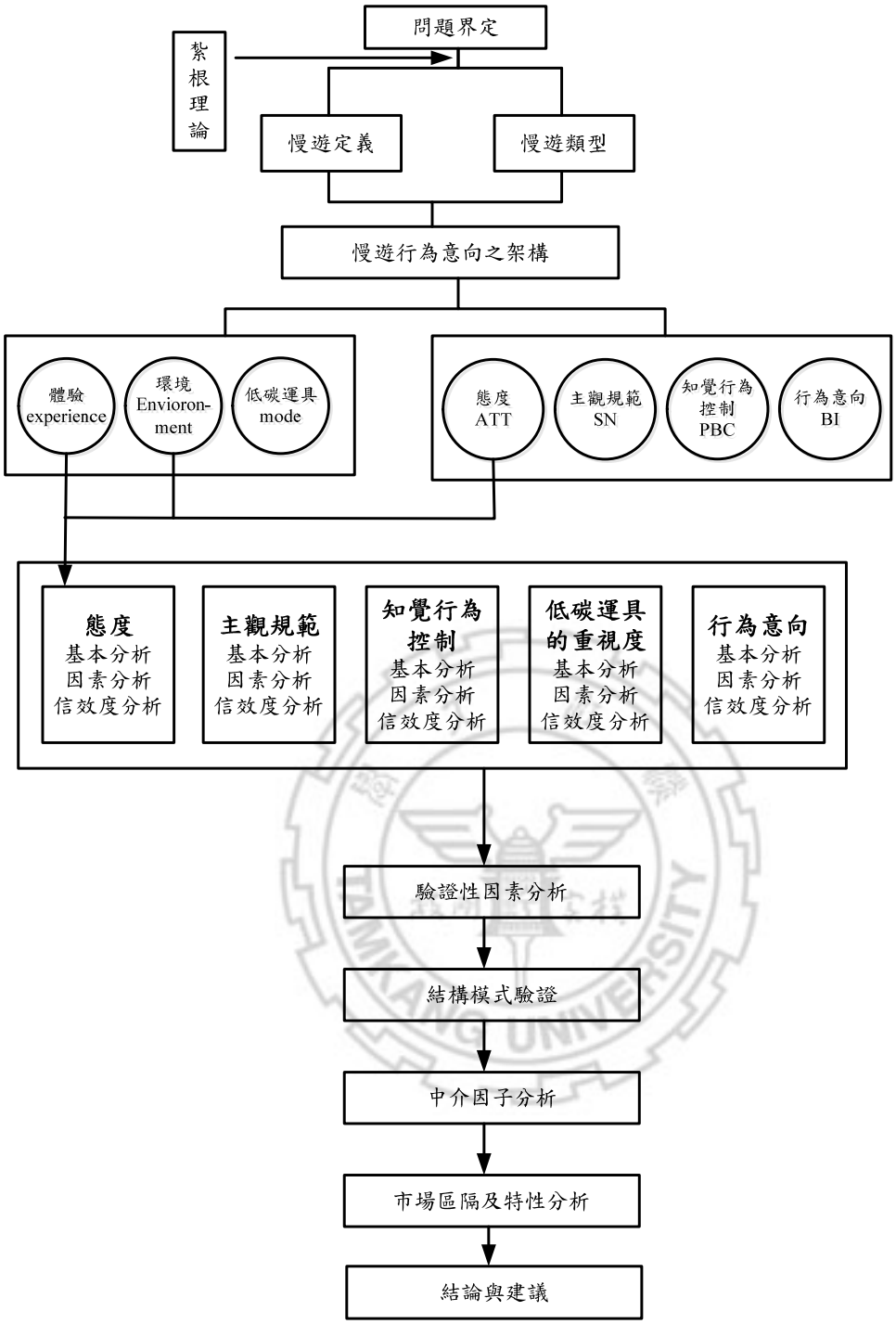

問題界定
紮根理論
慢遊定義
慢遊類型
慢遊行為意向之架構
體驗 experience
環境 Envioron-ment
低碳運具 mode
態度 ATT
主觀規範 SN
知覺行為控制 PBC
行為意向 BI
態度
基本分析
因素分析
信效度分析
主觀規範
基本分析
因素分析
信效度分析
知覺行為控制
基本分析
因素分析
信效度分析
低碳運具的重視度
基本分析
因素分析
信效度分析
行為意向
基本分析
因素分析
信效度分析
驗證性因素分析
結構模式驗證
中介因子分析
市場區隔及特性分析
結論與建議

圖 1-3 研究架構圖

第二章 文獻回顧

本研究主要藉由過去文獻整理了解慢遊定義的構面及要素，並檢視各種既有的觀光型式是否可以合適的發展成為慢遊。再以國人(個體)的角度來探討大眾對於慢遊的接受度及意向。因此本章首先透過過去相關文獻討論慢遊的定義，其次談論固有的觀光類型與慢遊之間的關係，最後針對計畫行為理論作探討。

2.1 慢遊定義

「慢遊」一詞源自於 2000 年 Pauline Kenny 在歐洲設立了的一個 Slow travel 的網站(www.slowtrav.com)，Kenny 指出慢遊的形式是藉由較長時間待在一個地方有更深入的旅行體驗以及尋找身邊的新事物，這是一個更容易、更簡單和更慢的旅行方式，而不是長途奔波只為了某個必須看到的觀光景點。爾後，慢遊的旅遊形式逐漸被認同，對其定義的看法，卻因個人觀點不同而有所差異。一般而言，目前學者多從兩個方面來定義慢遊，一方面是以旅遊的時間觀點和活動觀點(詳列於表 2-1)，另一方面除了旅遊的時間觀點和活動觀點外亦將環境保護的觀點及運具的選擇加入考慮(詳列於表 2-2)，Dickinson et al.(2010)以環境-運具-體驗為三個構面綜合討論慢遊。當中活動觀點包括：深度的探索、長時間居住式旅遊及與他人互動等；環境觀點包括：生態保護、環境永續及最小衝擊等；運具選擇上則包括：盡量避免飛機、小客車和機車等碳排放高的運輸工具，選擇使用如：自行車、火車、捷運等綠色運具。

過去的研究由於比較注重在歐美大陸內的慢遊，因此使用較慢速運具的旅遊方式比較被強調，不論是 Molz(2009); Dickinson and Lumsdon(2010); Lumsdon and McGrath(2011); Dickinson et al.(2011)都提到避免選擇碳排放高的運具，如：飛機和小客車，改使用較環保的

運輸工具，如：火車、客運、自行車或步行等緩慢步調到達目的地，如此除了可以大量減少旅行時所產生的碳排放量，可以對環境關懷外，可以使人放鬆的享受整個旅程，當中運具的選擇也是旅行中體驗的一部分。

近年來，慢遊逐漸受到重視，有越來越多的遊客開始採慢遊的形式旅遊，但是使用上述運具的方式並非所有地區都可以適用，常常因為運輸設施或地理環境上等一些限制，促使無法以火車、客運、自行車或步行等方式到達目的地。Dickinson et al(2010)就曾藉由訪談 15 位曾經有過慢遊經驗的觀光客中提到，有時候搭乘飛機是無法替代之運具，且曾經有過慢遊經驗的觀光客並非都是對於氣候變遷或環境有所關懷意識，他們所考慮最重要的因素是探索旅行中更多不同於既定團體旅遊和既定行程的新體驗，因此若使用飛機或小客車等這些碳排放高的運具是不可替代的時候，則遊客依然會採用這類運輸工具來到達目的地，再進行慢遊。Dickinson(2009); Dickinson et al(2010b); Lumsdon and McGrath(2011); Dickinson et al.(2011)也都提到慢遊可以減少旅遊時所產生的碳排放、對於環境生態可以有更多的關懷等，但這些都只能當成慢遊額外的好處，不是它旅遊的本質。因此在沒有其他的運具可以作選擇下，即使使用了飛機或小客車等碳排放高的運具，則也是慢遊的一種形式。

表 2-1 以旅遊的時間觀點和活動觀點定義之文獻

Pauline Kenny (2000)	藉由較長時間待在一個地方有更深入的旅行體驗以及尋找身邊的新事物。慢遊有兩個組成部分：(一)在一個地方待一個星期：旅行中在一個地方度過至少一個星期。(二)尋找附近事物：以所在地為中心，使用“同心圓”的理論進行一日遊，而不是長途奔波為了特定的觀光景點。 (http://www.slowtrav.com/)
王一芝 (2007)	國人旅遊已從第一代趕景點式，走到第二代的深度旅遊，並朝向第三代無所事事的慢遊邁進。對於旅遊觀念改變，人們不再只是景點式的旅遊，自主性高不盲從，從移動旅遊變成不動旅遊，採BMW(Bus/MRT/Walk)式交通工具進行定點旅遊，居住旅遊過當地生活，並且採主題式深度旅遊。
Rana Foroohar (2007)	很多西方人不想度假時還要趕場，不願爭相趕往熱門觀光景點湊熱鬧，他們利用長時間的出遊，融入當地人生活，不買土產，少拍照片，只想帶屬於自己的故事回家。慢遊另一個目的，則是為了響應環保。他們不搭飛機，回歸到坐火車、騎單車，甚至是徒步走路，享受在過程中悠閒欣賞美景的樂趣
Claridge et al. (2013)	旅行時盡量地減少大量的旅遊地點，利用長時間(以一個禮拜為基準)待在一個旅遊地，甚至租下一個木屋、別墅當成自己家一般地生活，旅遊中走路或騎自行車的方式去深入整個地方，深入當地的生活、與當地人互動、了解當地的文化。 (http://www.slowmovement.com)

資料來源：本研究整理

表 2-2 以旅遊的時間觀點、活動觀點及環境保護的觀點定義之文獻

Molz (2009)	慢遊是一個小規模採居住式的旅行計畫，以較緩慢及有彈性的步調使自己的旅行有更多深刻的經驗，當中與當地人有許多的互動和接觸，並且對於生態環境有更多的關懷， 盡量以走路、自行車、火車、客運等綠色運具取代碳排放高的飛機及小客車。
Dickinson and Lumsdon (2010a)	旅遊時以以走路、自行車、火車、公路客運等低碳運具替代飛機及小客車，對於環境與碳排放有高敏感性，除了享受整個旅行過程外(包括運具的使用)，並採居住式旅遊來減少大量的觀光景點，講求長時間待在一個地方享受慢食和慢活，緩慢地探索當地文化遺產、特色及新體驗。
Dickinson et al. (2010b)	旅行時避免飛機及小客車的使用來減少碳足跡的產生，除了以緩慢的步調到達目的地並且在一個地方待更久，享受整個旅行的過程，完全深入了解旅遊的地方，享受慢食及慢活，並且與當地人接觸互動。另外除了減少碳足跡外更是對環境有更多的關懷。
Conway and Timms (2010)	慢遊是一個小規模和避免參訪大量觀光地而失去品質的旅行計畫，以較緩慢及有彈性的步調使自己的旅行有更多深刻具體的當地體驗，並且與當地人有許多的互動和接觸，盡可能採永續的旅遊方式去保護當地環境和景觀，進而回饋當地。
Nistoreanu et al. (2011)	慢遊是一種心靈上的轉換，它並非懶散的度假享受，而是可以釋放日常生活的緊湊及壓力，強調旅遊時應該更享受更放鬆。在規劃假期時以深度的居住式旅遊(質)取代大量的觀光景點(量)，旅程中有應有更多的當地體驗、與當地人及其他觀光客互動並且探索更多的新事物，完全享受整個旅行的過程，並且鼓勵觀光客尊重當地環境及生態。
Yurtseven et al. (2011)	慢遊應該避開既定的團體行程，採獨立自助式且輕食慢食、輕遊慢遊的旅遊方式。當中應該要依循兩個準則： (一)享受悠閒生活：避免大量的觀光景點跟行程、(二)以緩慢的步調深入每個地方：體驗旅遊地當地的文化和發現新事物。

資料來源：本研究整理

表 2-2 以旅遊的時間觀點、活動觀點及環境保護的觀點定義之文獻（續）

Lumsdon and McGrath (2011)	慢遊應該為短距離的旅程，不論是旅遊的過程或旅遊地的經驗感觸都是慢遊的一部分，享受整個旅行的過程。重要的是人們心靈上平時壓力與緊繃的轉換，旅程中盡量避免使用飛機而以緩慢的方式旅遊，除了減少碳足跡，對於整個旅行也有更多的體驗。著重對於當地有更多的不同體驗並享受慢食及慢活，與當地人有更多互動，且對於環境保護有更多的關注，進而回饋當地。
Dickinson et al. (2011)	旅遊時偏好選擇火車、客運、自行車及步行而非飛機或小汽車等碳排放高的運具，且更專注在觀賞風景、文化的體驗以及與其他觀光客跟當地人的互動。有些觀光客定義慢遊是有更多不同的體驗；而有些觀光客則是對氣候環境的關懷。當中並以環境-運具-慢遊體驗為研究架構。
Gardner and Kries (2012)	慢遊是避免大量的觀光景點，沒有緊湊行程，放鬆而沒有壓力的享受整個旅程。用更多的時間尋找當地不同的體驗、與人有更多的互動，花時間用走路或騎自行車的方式去深入整個地方，除了有更多體驗外，當中還可以避免碳排放的產生。另外在旅行中應該要嚴禁對環境生態產生負面影響，進而回饋當地社會。(http://www.slowtraveleurope.eu)

資料來源：本研究整理

2.2 替代觀光類型

根據世界觀光組織(World Tourism Organization, WTO)指出，觀光客離開居住環境至某國(地)停留的目的包括：休閒、遊憩、度假、商務、醫療健康治療與宗教朝聖等。本研究接著主要針對現有的各類替代觀光產品的定義加以了解與整理，找出與本研究在前面所述的慢遊定義中可以相符的旅遊類型，作為之後問卷的基礎。根據過去研究者所定義的各種觀光類型中，本研究詳述各類型的觀光如下，並討論其是否合適發展成為慢遊的類型。

一、 文化觀光

文化觀光乃是將「文化」視為一種具有當地特色之地方資源，能加以開發利用之觀光產業，文化觀光(Cultural Tourism)之定義是，從事具有文化歷史、教育研究及觀賞、遊樂價值之觀光資源加以開

發所形成之觀光產業(孫武彥，1994)。世界觀光組織(World Tourism Organization, WTO)將文化觀光分為狹義與廣義的兩種解釋：狹義的文化觀光是指「個人」為特定的文化動機，像是遊學團、表演藝術或文化旅遊、嘉年華會或古蹟遺址等而從事觀光的行為；廣義的文化觀光包含「所有人們」的活動，它是為了去滿足人類對多樣性的需求，並試圖藉由新知識、經驗與體驗、深化個人的文化素養以及增長個人之知識領域(劉大和，2004；林連聰等，2006)。聯合國教科文組織（United Nations Educational Scientific and Cultural Organization, UNESCO）則定義為：一種與文化環境，包括景觀、視覺和表演藝術和其它特殊地區生活型態、價值傳統、事件活動和其它具創造和文化交流的過程的一種旅遊活動。

二、 生態觀光

生態觀光(Eco Tourism)一詞源自於 1965 年，當時 Hetzer 以「生態性的觀光」(Ecological Tourism)來解釋觀光客、環境與文化三者互動的內在關係，並提出：(1)環境衝擊最小化；(2)尊崇在地文化與衝擊最小化；(3)回饋當地的經濟效益最大化；以及(4)觀光客的遊憩體驗最佳化等四項準則，期盼能就藉此概念的推廣，使旅遊活動邁向對環境更為負責的型態(陳桓敦等，2008)。Ziffer(1989)指出生態旅遊建基於當地的歷史與文化，生態旅遊者採取非消耗性的方式到未開發地區欣賞野生動物與自然資源，並貢獻於當地的保育活動及社區居民的經濟福祉(楊秋霖，2010)。國際生態旅遊協會(The Ecotourism Society)指出生態旅遊是一種負責任的旅遊，顧及環境教育，並維護地方居民的福祉。行政院永續發展委員會對生態旅遊定義為：一種在自然地點所進行的旅遊形式，強調生態保育的觀念，並以永續發展為最終目標。台灣生態白皮書中也明確地指出，生態旅遊應具備以下八大原則：(如有其中一項不符，即不算是生態旅遊)

(1)必須採用低環境衝擊之營宿與休閒活動。

(2)必須限制到此區域觀光客量(不論是團體大小或參觀團體數目) 。

(3)必須支持當地的自然資源與人文保育工作。

(4)必須盡量採用當地居民之服務與載具。

(5)必須提供觀光客以自然體驗為旅遊重點的遊程。

(6)必須聘用了解當地資然文化的解說員。

(7)必須確保野生動植物不被干擾、環境不被破壞。

(8)必須尊重當地居民的傳統文化及生活隱私。

三、 運動觀光

運動觀光是指以個人或組織性方式，為非商業或職業旅遊為理由，暫時離開其居住地或工作地點，從事所有運動相關活動之旅行(Standeven and Knop, 1999)。高俊雄(2003)依照產品服務所需要的核心資源，以及觀光客停留的時間長短，將運動觀光區隔為三種基本型態：

(1)運動觀光景點：觀光客主要是為了實地參與運動或觀賞，停留時間從一小時到八小時，通常不會過夜，需要的核心資源是運動環境設施或活動。

(2)運動度假觀光：觀光客到一目的地主要是為了實地參與運動，停留時間通常在兩天到五天，需要的核心資源可以是運動環境設施或活動，但必須具備規劃完善之運動設施，以及提供餐飲、住宿及娛樂等相關服務。

(3)運動賽事觀光：觀光客到目的地主要是為了觀賞運動賽事，停留時間可以長達數天，也可以短到二至八小時，需要的核心資源必須是運動環境設施與活動兼備，特別是能夠吸引大量

觀賞性運動觀光客的精采運動賽會。

四、度假觀光

「居住式旅遊（staycation）」是一個新興名詞，指的是許多觀光客喜歡租下一棟深山木屋、湖邊小屋等，把它當成自己家一般地融入當地的生活，這種類型的觀光客暫時離開工作和學習的環境，以求精神鬆弛，輕鬆愉快的度過自己的閒暇時間。在度假的人群中，有的是追求休閒，有的則是追求療養，也有的是為了避暑和避寒；這些地方通常是氣候溫和、陽光充足、環境清幽、空氣清新、遠離塵囂的地方，包括海濱、湖畔、森林、溫泉區等地。而其特徵包括下列幾點:

(1)觀光客通常是選擇單一地點或少數的地點進行度假旅遊，以避免長時間花費在交通上面，所以其消費(包括住宿、餐飲、購物…等)幾乎都在同一個旅遊區。

(2)觀光客通常選擇的度假區，除了有吸引人的自然美景外，還必須具有吸引觀光客停留的相關設施。

(3)觀光客度假區除了位於溫熱帶的海島型地區全年可進行度假旅遊活動外，其餘大多有明顯的季節性(楊明賢，1999)。

五、　鄉村觀光

鄉村旅遊是一個新的旅遊型態，與城市快速、高樓林立、擁擠喧囂、空氣汙染及壓力競爭形成強力的對比，反映鄉村的特色：緩慢、悠閒、輕鬆、舒服、寧靜與紓解。其觀光形式規模較小，屬於當地所擁有、利用當地資源而發展的經濟活動，是重視在地人觀點的一種觀光型態(許悅玲,2010)。另外就一般性的意義與概念來看，是指發生於鄉村地區的旅遊活動，鄉村旅遊的定義可以分為：(1)這種旅遊活動是發生在人口規模比較小、人口密度必較稀疏的地方；

(2)這種旅遊活動與自然生態環境接近，也與農業的關係密切；(3)此種旅遊活動所在地方的社會文化特性都較傳統。而鄉村旅遊的重要內涵與範圍有三大要項：(1)旅遊目的地；(2)旅遊的停留方式；(3)旅途中的休閒與娛樂項目，以下詳述之。

(1)旅遊目的地

鄉村旅遊的地點都在鄉下(country)，但在廣大的鄉下地方，可供為及值得旅遊的地點或目標也可分為許多種，亦有許多種目的地，大致上可分成下列數類：

i. 自然景觀區：此種旅遊目的重點主要有原野、山嶽、河流、湖泊、瀑布及濱海等景觀。

ii. 人為設施的運動與其他遊憩場所：可供為運動或其他遊憩的場所，主要的這種旅遊地有滑雪場、溫泉鄉、高爾夫球場或鄉村俱樂部等。觀光客到此種地方旅遊，除了觀賞之外，還可實際參與運動或其他休閒活動。

iii. 聚落或社區：為了接觸人群以及接受與享受鄉村居民的創造物和服務，包括他們的建物、紀念館、生產品，以及其提供的烹飪和表演等服務。

iv. 親友所在地：不少住在都市的觀光客到鄉村旅遊的重要目的是探親與訪友，因此也就以其親友所居住的地方作為探訪及旅遊的目的地。

v. 商品買賣地點：許多鄉村地方以生產或販賣特種產品而吸引觀光客。如：觀光客到漁港購買或消費海鮮，到產花的鄉村賞花及買花等。

(2)旅遊的停留方式

鄉村旅遊的停留方式也是界定鄉村旅遊內涵與範圍的另一重要

面相。就停留方式的類別看，又可分停留日數、住宿方式、交通方式及活動內容等四要項。

i. 停留天數：鄉村觀光客的停留日數可分一日及多日之別。

ii. 住宿方式：在鄉村地區旅遊，住宿的可能方式也有多種，重要者有住宿飯店或旅館、住民宿及露營等。

iii. 交通方式：鄉村地區大眾交通方式較不普遍，故旅遊者多半要自備交通用具。其中以自用轎車最為普遍。

(3)旅途中的休閒與娛樂項目

鄉村旅遊者抵達目的地後的重要活動內容也甚為多樣，如：探訪親友、觀賞天然風景及田園風光、運動、品嚐特產及野味、採拮及購買農產品、文化之旅等(蔡宏進，2011)。

六、 醫療觀光

根據世界觀光組織(World Tourism Organization)定義醫療觀光是以醫療護理、疾病與健康、康復與休養為主題的旅遊服務。Cook et al.(2010)指出目前有許多人為了接受費用低廉的美容手術、看牙醫、接受實驗性的藥品/手術而出國；也有些為自己國內缺乏某種醫療服務、治療技術落後，或某些醫療服務不易取得的情形下進行醫療觀光，當中以進行醫療方面相關活動為主，其他娛樂為輔。劉宜君(2008)界定醫療觀光是指民眾因為本國的醫療服務費用昂貴或是服務數量不足而必須長時間等候，使得必須到國外尋求較便宜與立即的醫療服務，而提供服務的國家並結合當地休閒旅遊服務發展出的一種全球新興服務市場。

七、 宗教觀光

宗教是一種社會意識形態，自有人類發展以來，宗教無論在政治、經濟、生活等層面均扮演重要的角色；即使在科技進步的時代，

宗教仍然支配多數人的精神生活，同時有些宗教甚至將朝聖列為教義之一。梵諦岡天主教廷將宗教觀光定義為，於其所轄範圍內，凡與信仰有關的宗教聖地，無論大小規模，所提供的服務與宗教或非宗教參訪相關者，皆為宗教觀光的範疇(張育銓，2011)。其主要特徵如下:

(1)宗教旅遊之目的地多為宗教聖地所在。如:以色列的耶路撒冷、麥加的清真寺、法國巴黎聖母院。

(2)宗教旅遊多與節慶或祭祀活動相結合，使旅遊活動達到高潮。如:麥加朝聖，每年 12 月初開始到 10 日宰牲節達到高潮結束，成為全球穆斯林德盛會。

(3)宗教聖地展開旅遊活動，須尊重教徒的信仰，並應用宗教形式給予招待(楊明賢，1999)。

八、 商務觀光

商務觀光主要包括商業考察、交易活動和會議旅遊，此種觀光通常需要具備地理位置適中、交通便利及氣候適當等(李貽鴻，2009)。由於國際貿易的擴大化與自由化，使得商務旅遊在所有旅遊類型中比例不斷的提升。根據估計，目前世界商務旅遊人數占旅遊總人口的三分之一，而旅館中商務客人亦占約二分之一，可見其市場之大。楊明賢(1999)將其特徵歸類如下:

(1)觀光客的身分與地位較為崇高，同時展覽或會議期間雖然不長，然而卻常伴隨鄰近據點的旅遊活動或相關的參訪活動。

(2)觀光客的消費多由所服務的公司或單位支付，消費水準高、購買力強、是一般旅遊型態難以相比的。往往一次會議，均可帶來可觀的收入。

(3)商務旅遊活動的安排，對於其他周邊設施的要求比一般旅遊為高，例如對旅館住宿的安排、會議場地的安排、交通條件的

配合、資訊設備的配合，均須特別地留意。

2.3 慢遊觀光類型分析

綜合上節所述，本研究歸納與整理既有的替代類型中，「文化觀光」、「生態觀光」、「度假觀光」、「鄉村觀光」與「宗教觀光」等五種形式較適合發展成為慢遊的類型；「運動觀光」、「醫療觀光」與「商務觀光」則不適合發展成為慢遊的類型。

較適合發展成為慢遊的類型詳細分析如下：

一、 文化觀光與慢遊分析

綜合以上所述，文化觀光指的是觀光客被觀光地的歷史遺跡、景觀、人文環境、特殊的生活型態等因素所吸引而從事旅遊，體驗旅行中歷史的、藝術的、美感的、知識的、科學的、情感的、心理的或生活的不同形式的活動與經驗等。當中與慢遊所定義的構面-體驗中所述有所相同處，都是以當地的體驗為主，探索當地特色文化、與當地人接觸等。文化觀光對於是否適合發展成慢遊，本研究將其分為兩個層面：

(1)旅遊時以大量的文化景點、歷史古蹟行程安排進行快速的參觀，如：12 天遊大東歐文化之旅，短短時間內橫跨四、五個國家，雖然是文化觀光，但僅是團體既定的大景點行程，沒有對於當地有更多的關注且大部分的時間都用在定點與定點間的移動。此種文化觀光與慢遊講求的旅程時間少與長時間的居住式旅遊不符合。因此本研究將其定義

(2)規劃旅遊時以一個定點為主，不作景點式的移動，對於目的地深度的文化探索、與其他人有更多的接觸並探索不同以往的地方特色等，此種旅遊方式與慢遊中體驗的構面相符合。根據歐洲慢遊網站(http://www.slowtraveleurope.eu)中指出，作定

點深度旅遊時，搭配走路或自行車是最好的方式，因為緩慢的步調可以更關注身邊的一事一物。此種旅遊方式不但使用綠色運具，且進而減少了碳足跡的產生，與慢遊中運具或環境的構面都相符合。

因此，本研究將第一種文化旅遊定義為不適合發展成文化慢遊，而第二種則定義為適合成為文化觀光慢遊。

二、 生態觀光與慢遊分析

生態觀光指的是一種負責任的旅遊，強調旅遊時對於環境關懷及生態保護，並維護當地居民居住的環境，藉由台灣生態白皮書中提出的八大原則可以清楚地了解，生態觀光與慢遊有著緊密地關係，對於慢遊的環境構面完全符合嚴格的定義；對於運具的選擇上，有生態保育和環境保護觀念的觀光客，會盡量避免使用碳排放高的運具；而對於體驗方面，由白皮書可以看出，生態觀光都以當地為主，不破壞環境，進而回饋當地。過去針對慢遊的研究中，Conway and Timms(2010)指出盡可能採永續的旅遊方式去保護當地環境和景觀，進而回饋當地。Lumsdon and McGrath(2011)也提到旅程中盡量避免使用飛機而以緩慢的方式旅遊，達到減少碳足跡，也與當地人有更多互動，且對於環境保護有更多的關注，進而回饋當地。由此可知，本研究認為生態觀光有足夠的機會構成生態慢遊。

三、 度假觀光與慢遊分析

度假觀光指的是選擇單一目的地進行旅遊，由楊明賢，1999 提出其特徵是選擇單一地點或少數的地點進行度假旅遊，以避免長時間花費在交通上面，所以其消費(包括住宿、餐飲、購物…等)幾乎都在同一個旅遊區中可以看出，此特徵符合慢遊所講求的減少移動的時間，在一個目的地長時間地過當地人的生活、體驗當地特色文化等，完全採居住式旅遊。也因為是單一目的地，進而也減少了旅行

中所產生的碳排放。由此可知，本研究將度假觀光歸類為合適發展成度假慢遊。但當中須注意慢遊所講求的度假並不等於在海島型國家漫無目的懶散地度假享受 Nistoreanu et al.(2011)。

四、 鄉村觀光與慢遊分析

鄉村觀光指的是離開人口密集、生活步伐快速和環境污染嚴重等大都市，從事地方傳統文化、體現自然生態等。許悅玲(2010)指出鄉村觀光的特性為：緩慢、悠閒、輕鬆、舒服、寧靜與紓解。由此可知，鄉村觀光強調與平常生活不同的生活步調，以緩慢的旅遊方式為主，剛好呼應了慢遊的核心價值。另外鄉村觀光也指出這種旅遊活動通常與自然生態環境接近，也與當地農業的關係密切，而且所從事的社會文化特性都較傳統，此種旅遊形式的安排與慢遊的體驗構面中以當地的特色為主相符合。鄉村地區大眾交通方式較不普遍，所以觀光客通常要自備交通工具到達目的地，當中以小客車為多數，但就本研究所定義的慢遊中，此種方式亦屬於慢遊的一部分。因此本研究將鄉村旅遊定義為適合發展成鄉村慢遊。

五、 宗教觀光與慢遊分析

根據梵諦岡天主教廷定義的宗教觀光，指的是於其所轄範圍內，凡與信仰有關的宗教聖地，無論大小規模，所提供的服務與宗教或非宗教參訪相關者，皆為宗教觀光的範疇。目前宗教觀光的目的地大部分皆為宗教聖地所在，即使不討論到宗教觀光客是否會安排除了宗教以外的旅遊行程，但在宗教聖地中，居民的生活方式、工作環境等皆與宗教有著相當大的關係，在這樣的環境下，觀光客自然而然地便以當地的特色文化為主，也會與其他的信仰者有許多的接觸，因此本研究認為宗教觀光適合成為宗教慢遊。

另一方面，較不適合成為慢遊的觀光類型，包含：「運動觀光」、「醫療觀光」與「商務觀光」等，其詳細分析如下：

(1) 運動觀光與慢遊分析

運動觀光指的是為了特定運動項目或運動賽事而進行旅遊，如：2013 年經典棒球賽為例，觀光客在安排旅程時所考慮的是以觀看棒球賽為主，其他觀光為輔；又如安排到海島國家度假，從事水上運動，其渡假村安排完善的住宿、餐飲及娛樂。此類具有特定目地的觀光，在安排時極少會考慮以當地各種特色文化、風景等為優先考量，僅利用剩餘時間做運動以外之觀光，這些安排的觀光地點大部分也會以大景點為主，較少深入當地，也不會注重與人有更多的互動。在運具的選擇上，大部分觀光客也會以可以快速到達目的地為主。由此可知，本研究認為運動觀光不適合發展成為慢遊。

(2) 醫療觀光與慢遊分析

醫療觀光指的是觀光客到國外尋求醫療服務外也結合做其他的觀光活動。醫療觀光其定義中較難釐清觀光客所從事的旅遊活動中是否與慢遊所定義之體驗相符合，但從目前許多學者都在研究永續醫療觀光可以看出醫療觀光對於自然環境及社會環境都會造成一些負面影響，劉宜君(2008 便提出醫療觀光應該避免造成國內醫療資源不公平性、醫療廢棄物處理不當、建立健全的醫療系統等觀點，且研究中也建議政府在積極推動醫療觀光的同時，必須從永續發展觀點思考，做妥適的規劃與管理，避免因為醫療觀光的發展，反而形成不適當的醫療資源配置與不永續的觀光產業的發展。如此就慢遊的環境構面中可以得知，本研究目前將醫療觀光歸類為不適合發展成醫療慢遊。

(3) 商務觀光與慢遊分析

商務觀光目前占旅遊的大宗。其所指的是觀光客從事這類觀光時，以商務活動為主，其他觀光行程安排為輔，大部分都位於大都

市交通便利處。由以上所述特徵可以得知，商務觀光客通常具有較高的消費能力，對於方便性及舒適性有較高的敏感性，在運具上的選擇優先選擇快速、方便等，如：飛機與小客車為主。且商務觀光客往往會比較偏好在住宿飯店吃飯甚或購物，如此較難了解當地的特色文化，另外針對此類觀光客所安排商務以外的行程通常也會以具代表的景點與景點式的移動為主，也較無法深入旅遊地的生活方式。因此本研究將商務觀光歸類是較不適合成為商務慢遊。

2.4 計畫行為理論

計畫行為理論是從理性行為理論所衍伸而來(Ajzen, 1985; Ajzen, 1991)。理性行動理論(Theory of Reasoned Action, TRA)認為人類的行為表現是合乎理性的前提下，而且受到自己的意志所控制。當個體要決定是否採取某行動或活動時，行為意向(Behavior Intention, BI)是最重要的決定影響因素，而行為意向指的是從事某行動的發生機率或可能性。

行為意向主要受到個人內在心理因素及外在社會意見的影響，內在因素稱為態度(Attitude toward the Behavior, AB)，而外在因子稱為主觀規範(Subjective Norm, SN)，行為意向可以用此兩方面來衡量，其關係圖可以由下列表示之：

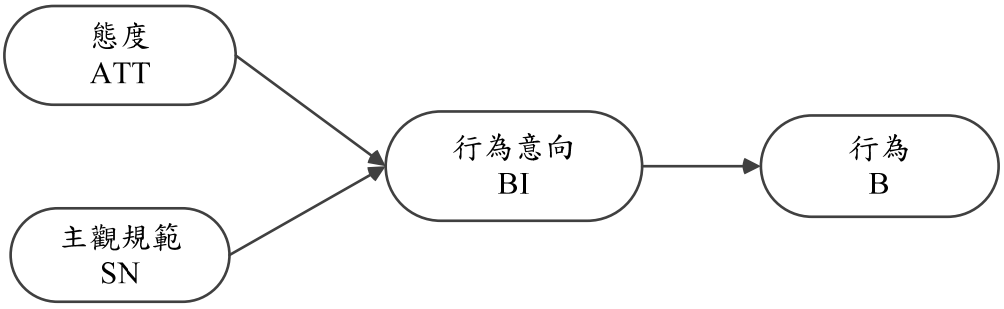


圖 2-1 理性行動理論示意圖

資料來源：Ajzen(1991)

而態度源自於個人對於從事某活動或某行為時，所抱持好或不好的評價。Ajzen and Fishbein(1980)將個體對於採取某一行為的態度定義為：個人對於採取某項行為時所擁有正面或負面的感覺。Ajzen(1988)也再提出態度可從個人對於採取某行為時的「行為信念(behavior belief)」與對行為的「結果的評價(outcome evaluation)」的乘積和來解釋，其函式表示如下：

$$Att \propto \sum_{i=1}^{n} b_i \times e_i$$

符號定義：Att＝態度

b_i＝從事某行為後，所導致第 i 項結果的信念

e_i＝個人對第 i 項結果的評價

n＝結果信念的個數

主觀規範指的是周遭其他重要的人或團體對個人從事某活動時，所造成的影響力，包括應不應該採取此行為的看法和其是否願意順從的依從意願。主觀規範可由「規範信念(normative belief)」與「依從動機(motivation to comply)」的乘積和來解釋，規範信念－表示個人對於身邊重要的人或團體認為他應不應該採取此行為的看法；而依從行動－表示個人決定是否依從身邊重要的人或團體的看法，其函式表示如下：

$$SN \propto \sum_{j=1}^{n} b_j \times m_j$$

符號定義：SN＝主觀規範

b_j＝個人覺得第 j 個參考對象，認為他是否應該從事特定行為的規範信念

m_j＝個人順從第 j 個參考對象的動機

n＝規範信念的個數

過去當研究的目標要應用理性行動理論來預測或解釋其影響因素時，其行為則必須符合理性行動理論所強調的假設，此假設即是指行為的表現大部分在自己的意念控制之下。但是實際上人類許多行為除了自身的意志外，還會受到個人能力或環境限制等條件，Ajzen(1985)於是在理性行動理論原有的態度及主觀規範外，另外增加「知覺行為控制(Perceived Behavior Control, PBC)」，總稱為計畫行為理論，其示意圖如下：

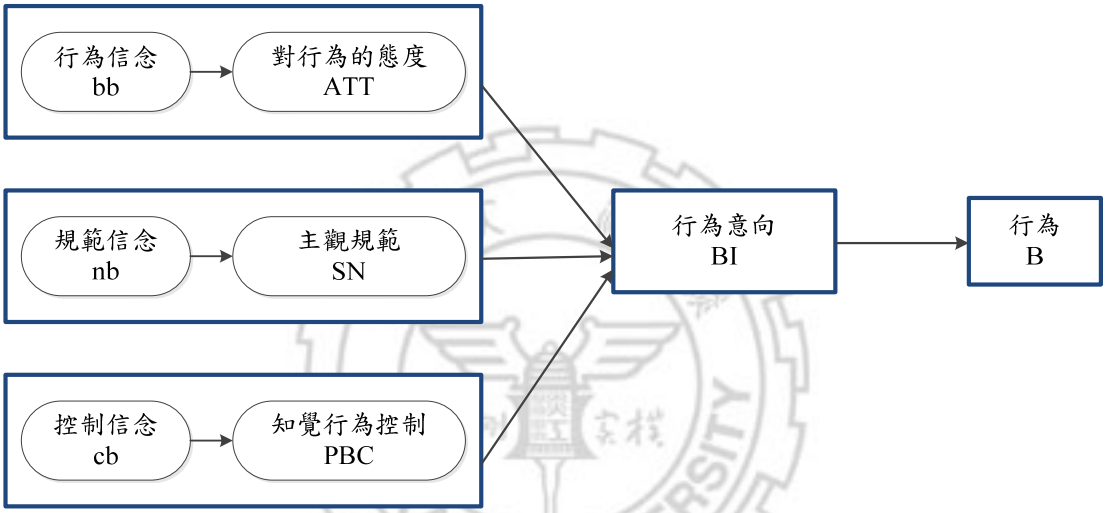


圖 2-2 計畫行為理論示意圖

資料來源：Ajzen(1991)

知覺行為控制指的是個人對於從事某一活動或行為時，自己對於事件可以控制的難易程度，反應出過去的經驗和預期的障礙。知覺控制行為可以分為兩個方面來考量，一個是內在心理因子，也稱為內在控制因素，指個人採取某行動時，本身心理對於事件的信心、控制能力、意志力、技巧、情緒和個別差異等；另一個是外在環境影響因子，也稱為知覺控制信念(perceived control belief)，指個人採取某行動時，已經不受本身個體意志的影響，而是外在環境因素所影響，個體會因為外在的限制因素或目前所掌握的資源，而反應在行為的產生。一般而言，當限制的因素越多時，使個體越不容易從事某行為(Ajzen,

1991)。知覺行為控制可以由「控制信念(control belief, cb)」與「知覺強度(perceived power, cp)」的乘積和來表示，其函式表示如下：

$$\text{PBC} \propto \sum_{k=1}^{n} c_k \times p_k$$

符號定義：c_k=個人覺得會影響從事行為的第 k 個控制信念

p_k=個人覺得第 k 個控制信念對採取行為的重要性

n =控制信念的數目

過去針對個體行為意向的研究中，已經有多數的研究都應用計畫行為理論的構面，如：吳淑鶯和陳瑞和(2006)運用計畫行為理論來了解大學生對於網路購書的行為意向、林秋慧(2009)以計畫行為理論探討台灣地區民眾從事自行車、游泳、高爾夫等三項休閒運動的行為模式、Sparks and Pan(2009)研究中國上海居民對於前往澳洲旅遊意向、許義忠等(2009)應用計畫行為理論來預測高中生對於跑步、唱 KTV 與上網咖等三種休閒遊憩活動的意圖和行為等，因此本研究將應用計畫行為理論來探討觀光客對於慢游之行為意向。

2.5 小結

綜合以上所述，可以了解到目前對於慢遊的定義比較沒有具體的方向，因此下一章本研究將應用 NVivo 8 系統歸納出慢遊的必要因子與次要因子，如此可以較為具體的了解慢遊的定義。另一方面，本研究彙整出旅遊種類中適合發展成為慢遊的類型，包含：文化慢遊、生態慢遊、度假慢遊、鄉村慢遊與宗教慢遊等五大類，並將其類型的條件與往後歸納出的慢遊必要條件相結合，如表 3-3 所示，以進一步作為本研究往後問卷設計之用。而過去研究中，許多研究都以計畫行為理論討論行為意向，因此本研究將應用計畫行為理論為本研究部分構面來探討觀光客對慢遊之意向。

第三章 慢遊定義之紮根分析

3.1 文獻剖析

由於慢遊為一新興議題，慢遊相關文獻對於慢遊的定義、分類與構面仍有相當的不確定(undefined)及爭議(debate)(Warren,2012)。Turner(2003)曾提到當相關文獻較少時，對於資料的歸納是必要的過程。Lumsdon and McGrath(2011)在針對慢遊作研究時也提出，不論是慢遊的經營者或學術研究專家所提出相關慢遊的觀點、理解面和分析都可以用紮根理論的方式來做一系列的整理歸納。因此本研究經由文獻整理出慢遊的定義及因素，再以 NVivo8 作系統的整理歸納。

3.1.1 NVivo 8 研究程序

在 NVivo 8 中可以將想要研究的資料匯入作為原始資料的檔案，當中包含：文件、圖片、音訊和視訊等檔案類型，再加上透過連結的方式所建立的外聯檔，以及研究者在研究過程中所建立的備忘錄等三大類的原始資料，再藉由編碼的過程，可以將原始資料的內容形成節點。另外，在編碼的過程中，可能可以發現資料彼此之間的關連性，編碼是質性研究資料分析、組織且使文本有意義的重要步驟之一。其方式則是藉由對文字資料逐字、逐字的裂解(fracturing)，規律地檢視資料彼此間的關聯，將瑣碎的資料規律地運用歸納、統整與再意義化，以便將原始資料轉變成抽象概念(劉世閔，2006)。另外可以藉由連結的方式來建立備忘錄、註解或參照，整個階段的過程包含了原始資料、節點與連結三者間的關係。

Bazeley(2007)以 NVivo 進行資料分析時，歸納出 NVivo 可以協助資料分析的五種方式：

1. 管理資料：組織和追蹤許多的文件、紀錄。包含：訪談、問卷、觀察所得的原始資料、出版的研究報告(文獻探討)、文件、

備忘錄等。

2. 管理想法(ideas)：組織並提供快速的路徑到研究中產生的概念、理論的知識，同時可以看到資料出處的脈絡。

3. 質詢(query)資料：針對相關資料詢問簡單及複雜的問題，從資料庫中可以得到能回答這些問題的訊息。另外可將質詢的結果儲存起來，以供進一步的質詢之用。

4. 圖形的模組(models)：這些模組可以顯示從資料中建立的個案、想法、概念，以及這些項目之間的關係。

5. 從資料中完成報告：使用資料庫的內容，包括原始的資料來源、從這些來源發展的想法、知識，以及分析的過程等，總結成報告。(郭玉霞等,2009)

何明軒與黃世奇(2009)將整個 NVivo 8 的質性分析流程以簡圖的方式歸納，藉由圖 3-1 可以了解 NVivo 8 中各項目資料彼此之間的關連，以及在質性分析過程中所扮演的角色與功能。

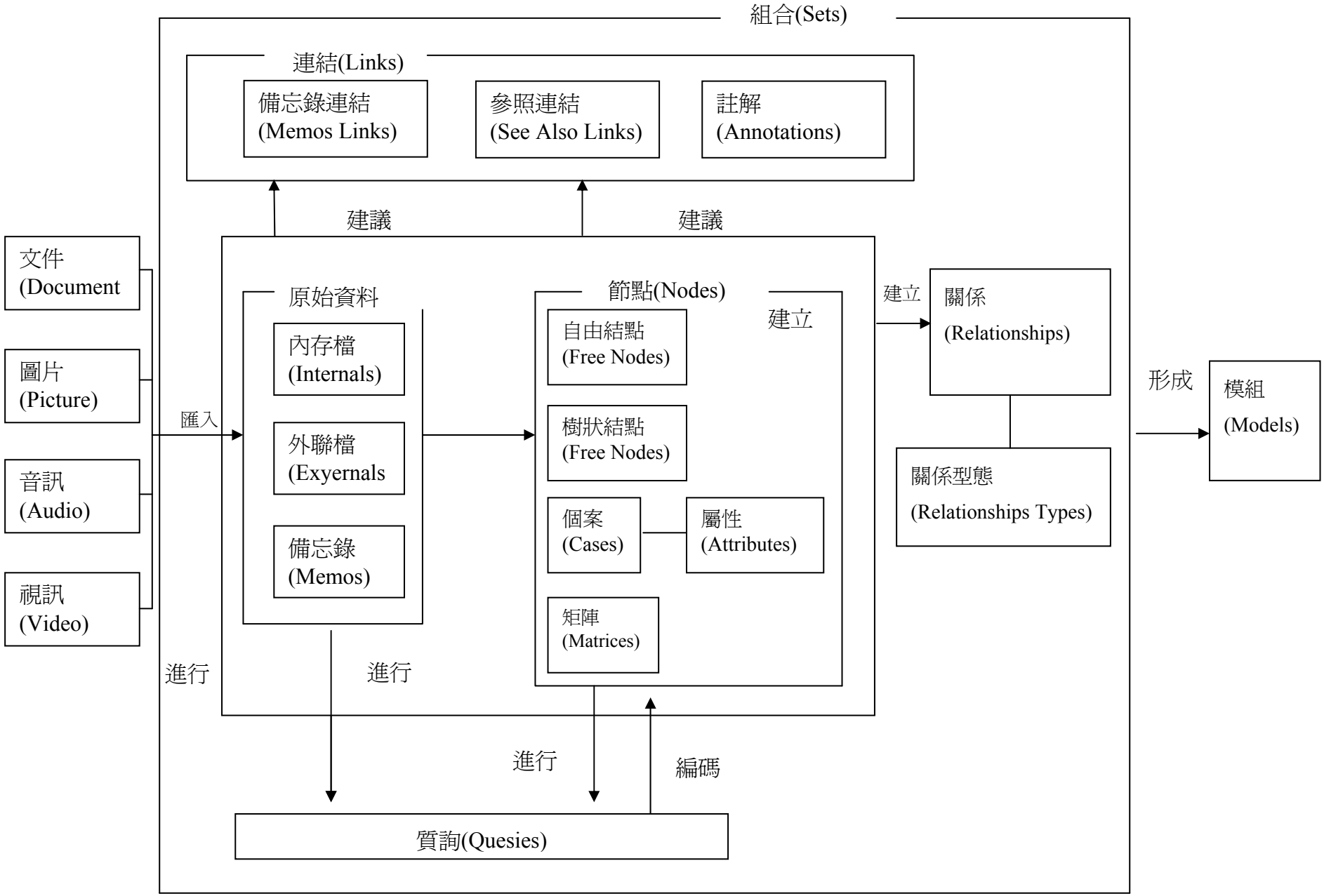


圖 3-1 Nvivo8 研究流程圖

資料來源：何明軒與黃世奇(2009)

由於樹狀節點是NVivo 8的節點編寫方式中較容易看出各支點的內容，因此本研究將過去 13 篇與慢遊相關的研究文獻中所闡述的慢遊之定義經由 NVivo 8 的編碼與樹狀節點的方式歸納分析，總共萃取出了 8 個慢遊的因子，其出現的頻率如圖 3-2 所示，由此可以更清楚地了解過去的文獻中，不論是以哪個角度去定義慢遊，都不會超出這 8 個因子，包含：旅遊時以緩慢的步調旅行、長時間待在一個目的地，通常以七天為基準，而且盡量減少移動的時間、以當地的行程為主，包括：自然景觀、人文歷史、地理環境、當地特色飲食等、使用較環保和較慢速的運具、對旅遊地做有責任的觀光，保持環境的永續性，盡量做到對社會和環境負面影響最小、獨立自主的自助式旅行、回饋當地社會及環境，如：當地志工服務或捐獻等、享受整個旅行的過程，慢遊不單單指在旅遊地的旅行，也強調移動過程亦屬於旅行體驗的一部分等。另外本研究將慢遊的定義歸納其必要條件與次要條件。本研究將其必要條件設定在從 NVivo 8 歸納的因素中，其文獻中提到的比例較高者(超過 6 次)為主；其他的因素(小於 5 次)則為次要條件，內容如表 3-1 與表 3-2 所示。

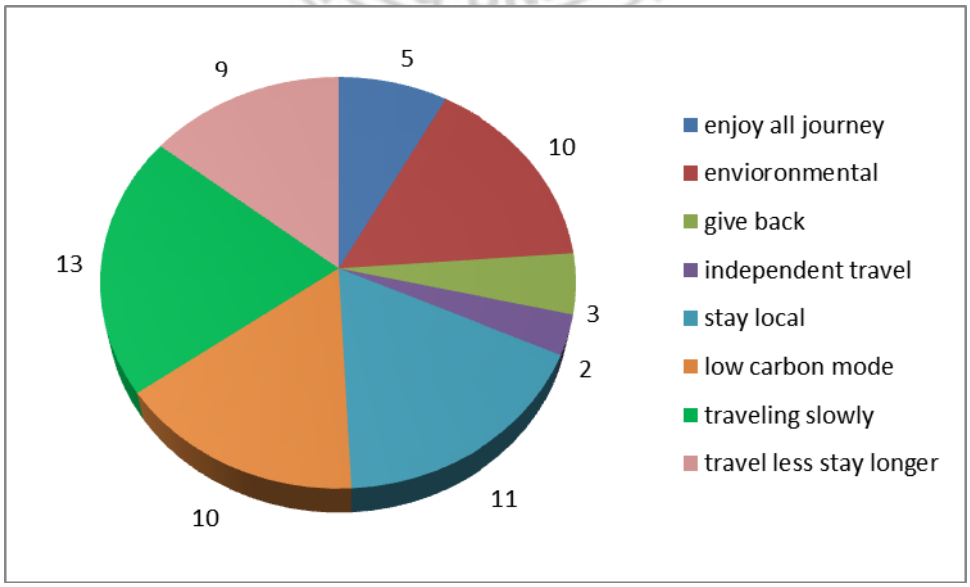


圖 3-2 因子歸納圓餅圖

資料來源：本研究整理

3.2 慢遊定義具體說明

綜合以上紮根理論歸納的結果，可以得知大部分文獻在探討慢遊時，主要強調以下幾個必要因子與次要因子。

必要因子：

1.**緩慢的步調**：當生活步調放慢時，對身心靈都有著很大的益處，因此近幾年來旅遊開始強調與平常壓抑生活不同的緩慢且放鬆的旅遊型式，強調不需要為了某些特定的景點，而花大部分的時間在景點與景點間緊湊地移動上，卻忽略了其它的特色。

2.**深入了解旅遊地，體驗當地特色**：過去團體旅遊較偏向規劃大量的觀光景點為主，實質上，這樣的旅遊方式沒能了解旅遊目的地真正的人文意涵和其特別的地方，因此慢遊強調以旅遊地當地的行程為主，採融入當地人的生活、體驗當地生活方式、嘗試當地的特色飲食文化等。另外以當地獨有的文化為主，包括：自然、人文、地理、歷史等。並且與其他遊客或當地人有更多的溝通、接觸和分享。

3.**減少移動的時間(居住式旅遊)**：過去團體旅遊較偏向規劃大量的觀光景點為主，而這樣的旅遊方式花了大部分的時間在運具上面，沒能深入了解旅遊目的地的各種文化，因此慢遊強調避免大量觀光景點的行程安排，長時間待在一個目的地，通常以七天為主，以所在地為中心，使用“同心圓”的方式作行程的規劃，盡量減少旅遊時移動的時間，以居住代替經過，主要的觀光地點不一定都要是著名的觀光勝地，而是以旅遊時的居住地附近為主。

4.**使用低碳且緩慢的運具**：在慢遊的議題中，所強調的運具指的是使用較環保並且是慢速的運具，如：火車、公車、客運、捷

運、自行車和步行等，一方面減少旅行中所產生的碳排放，一方面讓旅行過程有更多體驗。

5.**做負責任的觀光**：旅遊在過去被稱之為「無煙囪的產業」，但隨者氣候變遷的嚴重，許多環境受到沒公德心的遊客破壞下，慢遊重新強調生態保護得重要性，旅遊時應該保持環境的永續性，尊重並保護當地居民的生活方式，盡量做到對社會、環境負面影響最小。

次要因子：

1.**獨立自主的旅行**:慢遊與既定的團體行程不同地方在於慢遊強調遊客本身有比較多的自主性，包含：自行訂票、安排交通和行程等。

2.**回饋當地社會及環境**：慢遊時除了作有責任的觀光、維護環境的永續性外，應該回饋旅遊地的社會和環境，盡一己之力作社會服務，如：在當地做義工、捐助當地弱勢團體等。

3.**享受整個旅行的過程**：慢遊講求旅遊不單指在目的地的活動，強調移動的過程中也是旅遊的一部分，如：搭乘運具時與他人互動、騎乘自行車或搭火車都是旅遊的行程之一等。

本研究經由精簡與歸納後，研擬慢遊因子之操作型定義，作為問卷衡量之用，如表 3-1 及表 3-2 所示。

表 3-1 慢遊之必要因子操作型定義

必要條件	操作型定義	出處
緩慢的步調	講求與平常緊湊生活不同的步調，旅遊時以緩慢的步調代替大量的觀光景點行程。	Pauline Kenny(2000)、王一芝(2007)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Conway and Timms(2010)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Nistoreanu et al.(2011)、Yurtseven et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)、Claridge et al.(2013)
深入了解旅遊地，體驗當地特色	以當地的行程為主，了解當地文化、融入當地人的生活、嘗試當地食物，並且與人有更多的接觸和分享。	Pauline Kenny(2000)、王一芝(2007)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Conway and Timms(2010)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)、Claridge et al.(2013)
居住式旅遊	避免大量觀光景點的行程安排，以居住代替經過，減少移動的時間。	Pauline Kenny(2000)、王一芝(2007)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)
使用低碳運具	在慢遊的議題中，所強調的運具指是使用較環保並且是慢速的運具，一方面減少旅行中所產生的碳排放，一方面過程中有更多的體驗。 (不可取代的運具不在此限)	Pauline Kenny(2000)、王一芝(2007)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)、Claridge et al.(2013)
做負責任的觀光	做有責任的觀光，保持環境的永續性，尊重並保護當地居民的生活方式。	Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Conway and Timms(2010)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Yurtseven et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)、Claridge et al.(2013)

資料來源:本研究整理

表 3-2 慢遊之次要因子

次要條件	操作型定義	出處
獨立自主的旅行	強調遊客本身有比較多的自主性	Conway and Timms(2010)、Yurtseven et al.(2011)
回饋當地社會及環境	盡一己之力服務社會，如：在當地做義工、捐助當地弱勢團體等。	Molz (2009)、Lumsdon and McGrath(2011)、Claridge et al.(2013)
享受整個旅行的過程	不單指在目的地的活動，強調使用低碳運具的過程中也是旅遊的一部分	Rana Foroohar(2007)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)、Claridge et al.(2013)

資料來源:本研究整理

過去探討慢遊時，主要針對歐洲內陸為研究範圍，因此在運具的選擇上有很多的方式，強調避免使用飛機、小客車等碳排放較高的運具，甚或 Lumsdon and McGrath(2011)也強調因為高速鐵路是快速的移動，無法享受整個移動過程，所以非慢遊時可以選擇的運具之一。在慢遊的議題中所探討的是使用低碳且緩慢的運具，如：火車、客運、公車、捷運、自行車和步行等，另外針對目前盛行的遊輪觀光來說，雖然遊輪屬於緩慢的運具，但通常在遊輪上的飲食與活動都是較精緻的，會造成大量的碳排放，而且也未選定一個地方做長時間的旅遊，因此遊輪觀光是無法構成慢遊的旅遊型式。Dickinson et al.(2010b)曾針對 15 位曾經有過慢遊經驗的遊客做深度訪談，他們的共通點都是僅在歐洲內陸慢遊，有些慢遊遊客是因為對環境保護有強烈的意識，有些遊客是因為對於所選的運具有所偏好，他們第一個考慮的是運具，再來才是地點，如：有些遊客喜歡騎自行車，他們會先考量哪些地方適合騎乘或值得騎乘，再來考量目的地有什麼樣的活動可以進行，甚或是因為大眾運輸系統的一些套裝行程比起自行開車還要規劃行程來得輕鬆方便，如：鐵道之旅、自行車環島等。但不論各自從事慢遊的出發點為何，大家都認為慢遊的體驗才是最重要的部分，因此喜歡慢遊

的遊客不一定都是對環境關懷有高敏感度的，但是對環境關懷有高敏感度的遊客，則會在旅遊時考慮到保護環境，進而選擇碳排放較少的運具。由此也間接的說明了 Dickinson et al.(2011)所提出的慢遊體驗－環境－運具三個構面彼此之間緊密的關係，慢遊的體驗因個人而有所不同，但當遊客對環境保護的意識高時，對於低碳運具的選擇可能性就越高，Dickinson et al.稱之為較嚴謹的慢遊(hard slow travel)，而當遊客僅是對於慢遊的體驗有偏好，不代表他對於氣候有所關懷，也不表示他每一次的旅行都會使用低碳運具，Dickinson et al.將此類慢遊稱之為較寬鬆的慢遊(soft slow travel)。

過去的文獻中較少去探討國外的慢遊觀光，但並非慢遊就不適合境外的旅遊方式，針對 Dickinson et al.(2010b)的深度訪談結果可以得知，當搭乘飛機是不可替代的運具時，遊客還是會選擇搭乘飛機到目的地再進行慢遊，本研究考量台灣為海島型國家，出境至其他國家時，除了飛機沒有其他可以替代的運具，因此在問卷的發放上，本研究強調慢遊時，國外旅遊的部分係指入境當地後的行程，出境到國外時搭乘飛機的旅程不在此限中。

3.3 小結

過去針對慢遊定義的文獻中尚未有具體且明確的方向，而且研究者所論述的出發點不盡相同，本研究應用 NVivo 8 歸納出慢遊的必要因子與次要因子，如此可以較為具體的了解慢遊的定義。慢遊之必要因子包含：旅遊時以緩慢的步調替代緊湊的行程旅行、長時間待在一個目的地，盡量減少移動的時間、以當地的行程為主，包括：自然景觀、人文歷史、地理環境、當地特色飲食等、使用較環保和較慢速的運具、對旅遊地做有責任的觀光，保持環境的永續性，做到對社會和環境負面影響最小，次要因子則包含：獨立自主的自助式旅行、回饋當地社會及環境，如：當地志工服務或捐獻等、享受整個旅行的過程，

慢遊不單單指在旅遊地的旅行，也強調移動過程亦屬於旅行體驗的一部分等。

另一方面，將慢遊的必要條件加上文獻回顧中歸納出的替代觀光類型的必要條件，形成慢遊的旅遊形式，如表 3-3 所示。為能清楚了解本研究所歸納定義的慢遊，以圖 3-3 的象限圖表示之，圖中縱軸為旅運時間，橫軸為停留時間，就旅運時間來說，位於第 3 與第 4 象限的運具是慢遊中強調較為緩慢且低碳的運具，而就停留時間而言，位於第 1 與第 4 象限是屬於停留時間較長的範圍內，本研究扣除旅途中使用快速、碳排放高且不可替代的運具部分，如：台灣出境到國外這段旅程中僅能搭乘飛機，那麼本研究強調慢遊的部分是入境後的行程才開始算慢遊，因此本研究所探討慢遊的範圍是落在第 4 象限的部分。

氣候變遷、碳排放日益嚴重的情況下，慢遊從「慢食」、「慢城」的生活形式逐漸成熟，綜上，本研究根據歸納出的必要條件，具體地給予慢遊操作性定義如下：

> 慢遊指的是旅行時放慢步調，採居住代替經過的方式，以長時間待在一個目的地與當地的文化、飲食為主，且保持旅遊的永續性及尊重居民原來的生活方式。為了避免旅遊造成的大量碳排放，應該避免使用碳排放高的運具，如：飛機、小客車等(不可替代的運具則不在此限)，以低碳並且緩慢的運具為主。

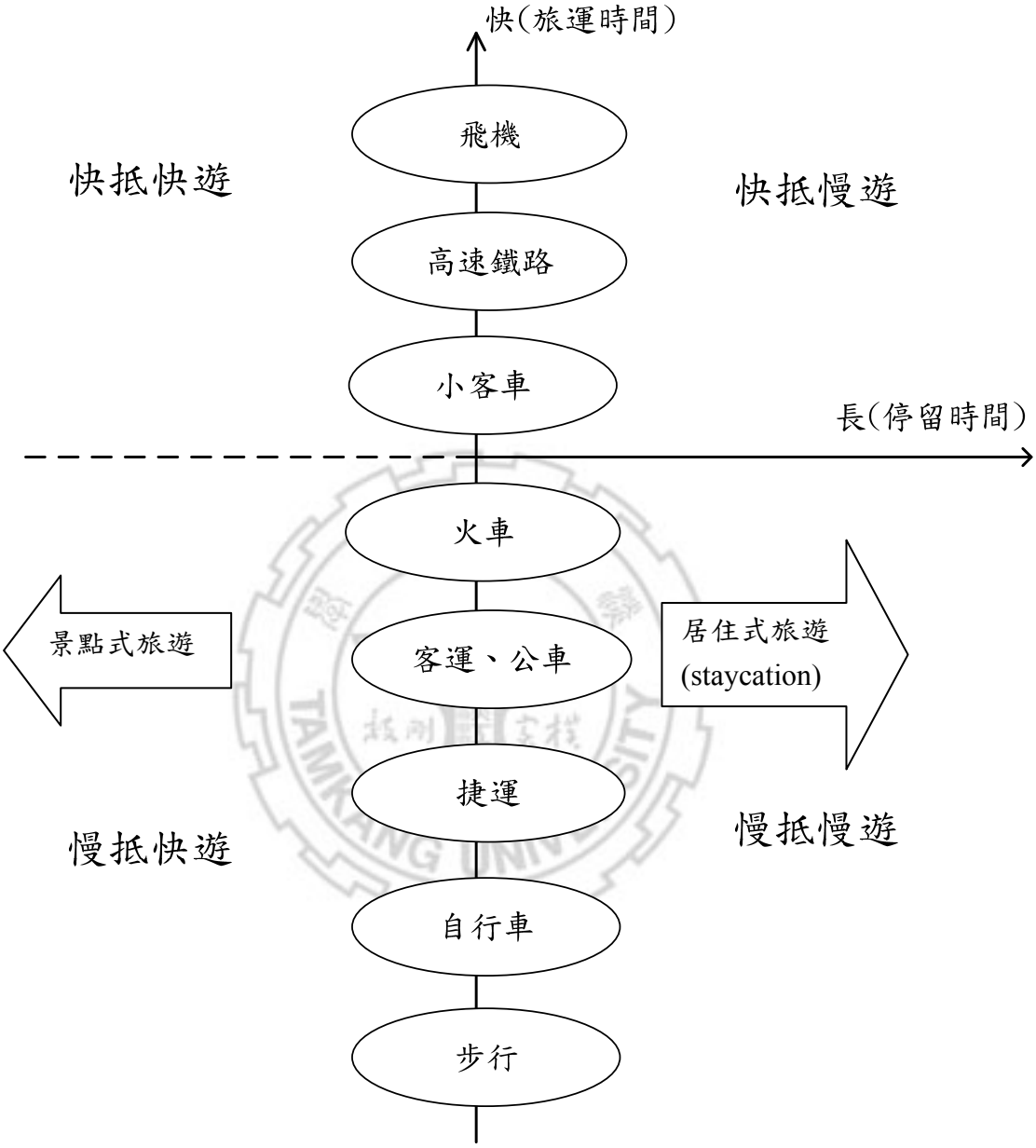


圖 3-3 慢遊象限圖

資料來源：本研究整理

表 3-3 慢遊類型整合表

替代觀光條件		慢遊必要條件	慢遊類型
文化觀光	●必須以當地的人文特色為主，包括：歷史遺跡、景觀、人文環境、特殊的生活型態、價值傳統等。 ●必須安排地方特殊活動，包括：表演藝術、嘉年華會、傳統活動等。	●以緩慢的步調旅行 ●以當地的行程為主。 (包括自然人文地理歷史飲食等) ●長時間待在一個目的地 (減少移動的時間) ●使用較環保、慢速的運具 (不可取代的運具則不在此限) ●做有責任的觀光，保持環境的永續性	文化慢遊
生態觀光	●必須採用低環境衝擊之營宿與休閒活動。 ●必須限制到此區域之觀光客量(不論是團體大小或參觀團體數目) 。 ●必須支持當地的自然資源與人文保育工作。 ●必須盡量採用當地居民之服務與載具。 ●必須提供觀光客以自然體驗為旅遊重點的遊程。 ●必須聘用了解當地資然文化的解說員。 ●必須確保野生動植物不被干擾、環境不被破壞。 ●必須尊重當地居民的傳統文化及生活隱私。	●以緩慢的步調旅行 ●以當地的行程為主。 (包括自然人文地理歷史飲食等) ●長時間待在一個目的地 (減少移動的時間) ●使用較環保、慢速的運具 (不可取代的運具則不在此限) ●做有責任的觀光，保持環境的永續性	生態慢遊

度假觀光	●必須選擇單一地點或少數的地點進行度假旅遊。 ●必須在度假區有吸引人的自然美景，而且還必須具有吸引觀光客停留的相關設施。 ●必須採居住式旅行。 註：度假觀光中所提到的海島型國家慵懶地度假享受，因為其不符合慢遊條件，不在此探討中。	●以緩慢的步調旅行 ●以當地的行程為主。 (包括自然人文地理歷史飲食等) ●長時間待在一個目的地(減少移動的時間) ●使用較環保、慢速的運具 (不可取代的運具則不在此限) ●做有責任的觀光，保持環境的永續性	度假慢遊
鄉村觀光	●必須是緩慢、悠閒、輕鬆、舒服、寧靜與紓解的旅遊方式。 ●必須觀光形式是規模較小。 ●必須維持旅遊資源屬於當地所擁有，並重視在地人生活居住的環境。 ●必須以自然生態環境接近，也與當地農業的關係密切的旅遊活動為主。 ●必須從事所在地方的旅遊活動中其社會文化特性較傳統。	●以緩慢的步調旅行 ●以當地的行程為主。 (包括自然人文地理歷史飲食等) ●長時間待在一個目的地 (減少移動的時間) ●使用較環保、慢速的運具 (不可取代的運具則不在此限) ●做有責任的觀光，保持環境的永續性	鄉村慢遊
宗教觀光	●必須以宗教聖地所在為宗教旅遊之目的地。 ●必須觀光客所從事的活動與宗教節慶或祭祀活動相結合。	● 以緩慢的步調旅行 ●以當地的行程為主。 (包括自然人文地理歷史飲食等) ●長時間待在一個目的地(減少移動的時間) ●使用較環保、慢速的運具 (不可取代的運具則不在此限) ●做有責任的觀光，保持環境的永續性	宗教慢遊

資料來源：本研究整理

第四章 研究方法

本研究將 Dickinson et al.(2011)提出慢遊「體驗」—「環境」—「運具」三個構面整合於計畫行為理論(Theory of Planned Behavior)，以了解個人對於慢遊之行為意向。本章首先針對本研究的研究構面提出說明，進一步探討構面與構面之間的關係並提出假說，並說明各研究構面衡量變數之問項設計。

4.1 研究架構與假設

4.1.1 研究構想

本研究除了應用計畫行為理論既有的構面探討個人於慢遊意向之心理因素及外在社會觀感的影響，並分析個人受自我條件及外在限制影響下決定從事慢遊的可能性外，計畫行為理論之構面示意如圖 4-1 所示。並嘗試將 Dickinson et al.(2011)提出慢遊「體驗」—「環境」—「運具」的三個構面(如圖 4-2 所示)一同加入分析其行為意向。由 Dickinson et al.(2011)提出的構面圖可知，慢遊的三個構面彼此之間的關係是環環相扣的，而 Nistoreanu et al.(2011)、Dickinson et al.(2011)都提出慢遊是一種心靈上轉換的旅遊，旅遊中希望體驗不同以往緊湊壓抑的生活，以慢食、慢活的方式旅遊，也希望可以多了解旅遊當地的特色文化等，另外 Dickinson et al.(2011)也提出當遊客本身對於環境保護或氣候變遷有比較強烈敏感度時，便會自然而然地把這些因素考量到自己的旅行中，這類遊客除了想要體驗不同的旅行外，更會嚴格的限制自己不去破壞環境，Dickinson et al.將這類遊客稱為「較嚴謹的慢遊(hard slow travel)」。由此可知，慢遊體驗和慢遊環境構面中所闡述的因素，都是遊客本身是否具有這樣的內在態度或自己是否可以控制的因素，因此本研究將這兩個構面放入計畫行為理論中之「態度」

與「知覺行為控制」構面一同探討。另一方面，慢遊議題中提到的運具指的是緩慢且低碳的運具，Dickinson et al.指出遊客對於低碳運具的認知，除了低碳運具本身客觀的特性會影響遊客的認知以外，也可能因為遊客本身內在對於低碳運具的主觀認知、因為外在社會意見的影響或因為遊客對於氣候變遷的關注，而影響遊客對於低碳運具的認知。因此，本研究將「低碳運具的認知」以另一個構面加入計畫行為理論架構中，一同探討消費者受「低碳運具的認知」對於慢遊意向之影響。

綜上，本研究整合計畫行為理論架構與 Dickinson et al. 「慢遊體驗－環境－運具」三維度構面，提出本研究分析架構，如圖 4-3 所示。其中「態度」內含「慢遊體驗」與「環境保護意識」之個人內在態度，「知覺行為控制」則內含「漫遊強調自主旅行」之自我可控制因素，而「運具」構面則以「低碳運具的認知」來代表，進而探討「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」、「低碳運具的認知」與慢遊「行為意向」間之互動關係。

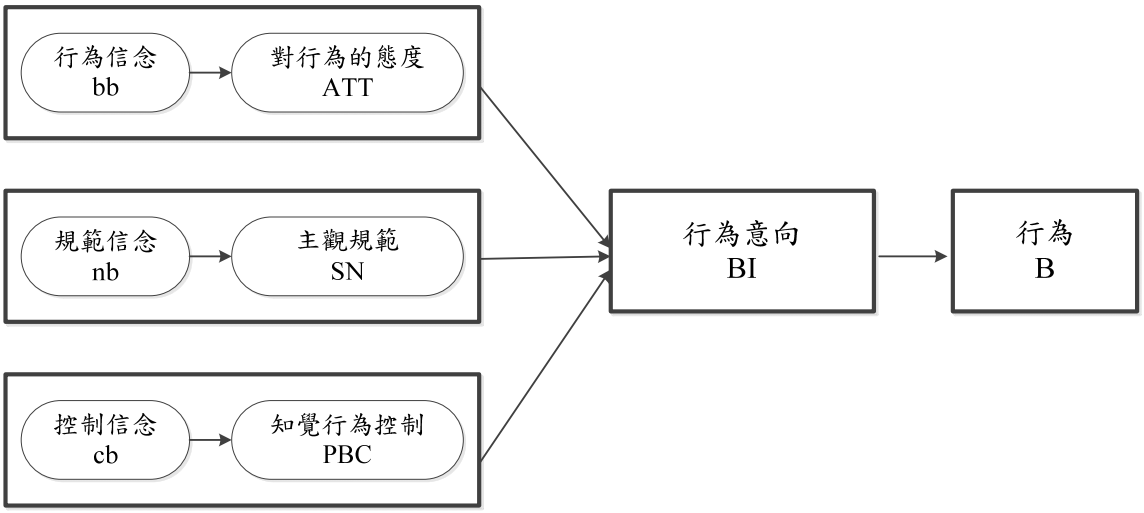


圖 4-1 計畫行為理論構面圖

資料來源：Ajzen(1991)

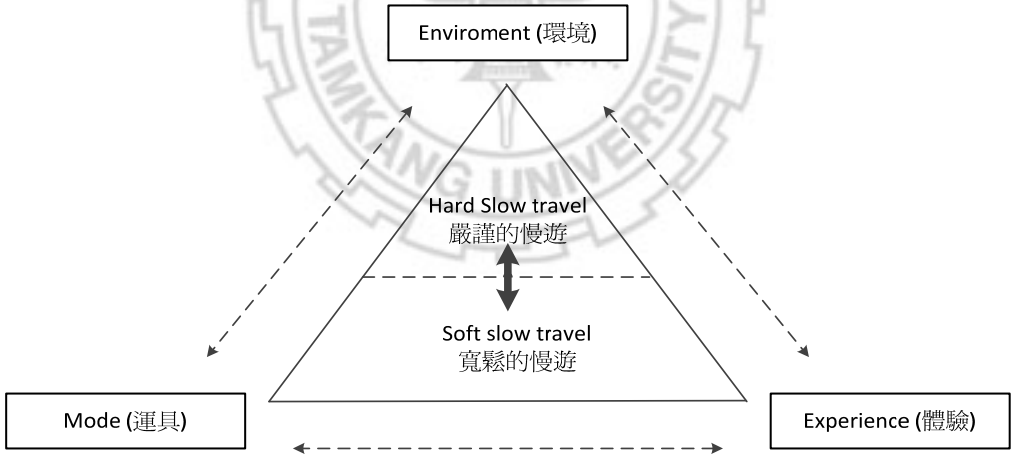


圖 4-2 慢遊三維度構面圖

資料來源：Dickinson et al.(2011)

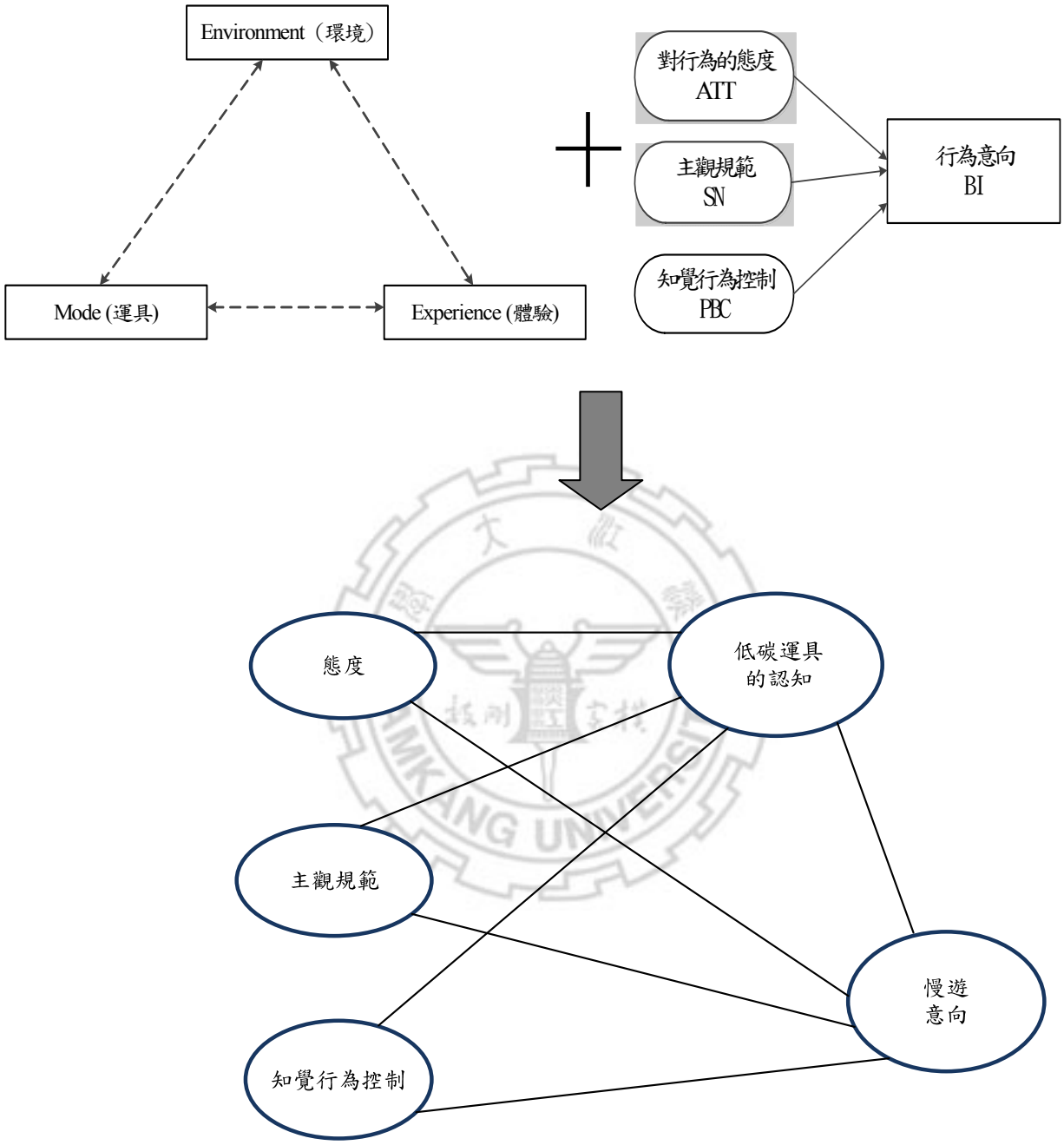

Environment（環境）
Mode (運具)
Experience (體驗)
對行為的態度
ATT
主觀規範
SN
知覺行為控制
PBC
行為意向
BI
態度
低碳運具
的認知
主觀規範
慢遊
意向
知覺行為控制

圖 4-3 初步研究構面圖

4.1.2 構面間相互關係

1.態度與意向

行為意向主要受到個人的態度及外在社會的意見影響，且由線性函式中可以得知態度對於意向有所影響(Ajzen, 1991)。范莉雯(2002)在針對大學生參與生態旅遊行為意向的研究，結果顯示對於生態旅遊的特性有正面態度或對於生態旅遊的體驗有正面態度時，都會對於行為意向有正面的影響。Sparks and Pan(2009)在研究中國上海居民對於前往澳洲旅遊意向中，結果顯示當居民對於前往澳洲旅遊的態度越正面，則越有可能前往澳洲旅遊。楊昭慧(2012)在研究學生平時是否規律運動時，證實當學生有正面的態度時，會有較大意向從事規律的運動。另一方面，在慢遊過去的研究中，Dickinson(2009)、Dickinson et al.(2011)探討慢遊中，提到由於人們擁有對於氣候環境變遷的關懷，選擇從事責任觀光的同時，會影響他們旅遊時設法避免自己行為所造成的汙染或破壞，進而偏好慢遊的旅遊方式。Nistoreanu et al.(2011)指出慢遊是一種心理態度的衍生，遊客希望旅遊時可以避免與平常生活或工作一樣的壓抑與緊湊，以放鬆、自由和緩慢的方式遊玩。因此本研究延伸假設當人們對於慢遊的「態度」越正面時，包括：環境關懷、慢遊的體驗等，其「行為意向」就越高，提出假設：

H1：遊客對於從事慢遊的「態度」與遊客產生「慢遊意向」呈正相關。

2.主觀規範與意向

行為意向除了受到個人的態度影響外，也受到主觀規範的影響(Ajzen,1991)。范莉雯(2002)在針對大學生參與生態旅遊行為意向的研究，結果顯示當主觀規範越高時，大學生對於從事生態旅遊的意願就越高。Hsu and Huang(2010)在瞭解中國人前往香港旅遊意向與行為中，研究結果顯示當主觀規範的影響越深時，中國人前往香港旅遊的

可能性就越高。而 Dickinson(2009)和 Lumsdon and McGrath(2011)在探討慢遊中都提到，由於報章雜誌媒體大量報導慢活、慢食及慢遊，使人們選擇旅遊時，容易受其影響，選擇新奇、不同以往的旅遊方式；另一部分也會因為旅行社的推薦或行程的規劃，而影響遊客的選擇。Lumsdon and McGrath(2011)另外也提到當遊客可以搜尋或接受到更多完整的資訊時，對於從事慢遊的意向也就越高。本研究進而假設當人們受慢遊的「主觀規範」影響越大時，其「行為意向」就越高，如下：

H2：遊客對於從事慢遊的「主觀規範」與遊客產生「慢遊意向」呈正相關。

3.知覺行為控制與意向

當個體可以控制與掌握的因素越多時，則個體越容易從事某行為，可以得知，知覺行為控制與行為意向呈現正相關(Ajzen,1991)。范莉雯(2002)在針對大學生參與生態旅遊行為意向的研究，結果顯示當知覺控制行為中可以控制的限制因素越多時，大學生對於從事生態旅遊的意願就越高。Lam and Hsu(2004)在研究中國人選擇旅遊目的地(以香港為研究目的地)意向中得知，當知覺行為控制中可以掌握的限制因素越多時，中國人前往香港旅遊的意向就越高。Dickinson et al.(2010)在研究慢遊與氣候變遷的議題中提到，當人們對於慢遊的限制，如：自己安排行程、預訂車票和身體上的限制等越可以控制時，就越可能從事慢遊。Lumsdon and McGrath(2011)指出遊客對於自行打理旅遊的行程感覺容易、對於預訂系統不會感到不方便，則他們越可能從事慢遊。本研究進而假設人們可以控制的限制因素越多時，其從事慢遊的「行為意向」就越高，提出假設：

H3：遊客對於從事慢遊的「知覺行為控制」與遊客產生「慢遊意向」呈正相關。

4.低碳運具與意向

Dickinson(2009)和 Dickinson et al.(2011)在探討慢遊中，都提到人們旅遊時，對於低碳運具的認知越高，則對於從事慢遊的意向就越高，其低碳運具的認知分成兩種部份探討，其一：當遊客對於氣候變遷的關懷和對於環境負責任時，則希望自己旅遊時盡量避免使用像飛機、小客車等這些碳排放極高的運輸工具，取而代之的是使用碳排放較低的交通工具，如：客運、自行車和步行等。相較之下，這類運具除了碳排放低外，也較緩慢，因而促成人們選擇慢遊。其二：遊客對於此類碳排放低且緩慢的運具有著明顯偏好，如：火車迷、自行車騎士等，對這類的遊客而言，搭乘運具的同時也是旅遊的一部分。Lumsdon and McGrath(2011)指出相較於過去景點與景點間快速移動的旅遊方式，現在人們比較偏向於以自行車、步行的方式深度旅行，進而促使慢遊市場的發展。鑒此，本研究嘗試假設人們受慢遊的「低碳運具的認知」影響越大時，其從事慢遊的「行為意向」就越高，如下：

H4：遊客對「低碳運具的認知」與遊客產生「慢遊意向」呈正相關。

5.態度與低碳運具

當人們心理認為低碳的大眾運具比起小客車有著更多好處時，如：金錢成本比較低、便利使用、對環境有更多好處等時，人們會更願意選擇以大眾運具為代步之交通工具(Guiver, 2007)。Dickinson(2009)探討人們對於氣候環保意識較高時，會影響他們旅遊時運具會盡量選擇碳排放較低的交通工具。另外 Dickinson et al.(2010)指出並非所有利用低碳運具的遊客都是因為對環境有所關注，某些部分的遊客是因為其內在態度對於低碳運具有著特別的偏好，對這類遊客而言，移動的過程中，也是他們旅遊重要的部分。Dickinson et al.(2011)也提出，當

人們的心理層面希望可以以放鬆、緩慢的步調旅行，而且希望不要錯過旅途中的風景時，會避免使用專注在如何快速抵達目的地而忽略途中風景的飛機、小客車等運具，取而代之，利用較緩慢且可以深入旅遊地的低碳運具，Dickinson et al.也強調當人們有對於環境保護的高度態度時，他們便會在旅行時盡量使用低碳運具。因此，本研究嘗試探討當人們對於慢遊的「態度」越正面時，其對「低碳運具的認知」就越高，提出假設如下：

H5：遊客對於從事慢遊的「態度」與遊客對「低碳運具的認知」呈正相關。

6.主觀規範與低碳運具

Spaargaren et al.(2000) 指出旅行社的推薦及安排會影響人們實際從事旅遊的可能性。Dickinson et al.(2010)指出遊客會因為網站推薦、媒體報導、旅行社的推銷和學術研究鼓勵等，促使人們旅遊時會考慮選擇旅遊時避免使用飛機、小客車等運具，以緩慢的移動方式取代以往大量景點安排的旅行方式，當中盡量選擇少數的目的地，以步行或自行車的方式深入旅遊地。Lumsdon and McGrath(2011)提到當旅行社提供方便的預訂方式或政府部門提供周全的交通設施環境，都會促使遊客更有意願從事慢遊。Dickinson et al.(2011)在訪談 15 位曾經在歐洲慢遊的遊客中提到，人們旅遊時，會受到身邊的人，如：家人、朋友等影響，而使用低碳運具，使旅遊中有更多不同以往的體驗。由此，本研究假設當人們受慢遊的「主觀規範」影響越大時，其對「低碳運具的認知」就越高，提出假設：

H6：遊客對於從事慢遊的「主觀規範」與遊客對「低碳運具的認知」呈正相關。

7.知覺行為控制與低碳運具

Dickinson et al.(2010)指出當人們對於控制其他不便的限制越容

易時，對於低碳運具的認知會越越高，如：觀光客越可以控制假期時間的限制時，他們對於時間的安排就越自由，因此比較可以接受低碳運具較慢速的特性。Lumsdon and McGrath(2011)針對慢遊作質性研究，深度訪談曾經在歐洲慢遊的觀光客時，提出相較於機票的預訂系統，低碳運具的預訂系統較不易使用，促使觀光客較難控制此因素，而不考慮使用低碳運具。由此，本研究嘗試假設遊客對慢遊「知覺行為控制」與遊客對於從事慢遊的「低碳運具的認知」為正相關，如下列假設：

H7：遊客對「知覺行為控制」與遊客對於從事慢遊的「低碳運具的認知」呈正相關。

8.態度、低碳運具與行為意向

當人們對於氣候環境變遷有高度關心時，會影響他們旅遊時運具會盡量選擇碳排放較低的交通工具，而這些運具通常在所有運具中屬於較緩慢的，因此進而也促進了人們從事慢遊(Dickinson,2009)。Dickinson et al.(2011)進一步以慢遊體驗-運具-環境為三個構面對於慢遊進行研究，當遊客對於環境和氣候有越多的正面關懷時，他們願意重視使用低碳運具的程度就越高，對於慢遊體驗的意願也就會越高。鑒此，本研究加以探討「低碳運具的認知」是否為慢遊「態度」與「行為意向」之間的中介因素，提出下列假設：

H8：遊客對於從事慢遊的「態度」會因為遊客對「低碳運具的認知」的程度而影響「慢遊意向」。

9.主觀規範、低碳運具與意向

Dickinson et al.(2010)提到遊客會因為網站推薦、媒體報導、旅行社的推銷和學術研究鼓勵等，促使人們旅遊時會考慮新式的旅遊方式，如：旅遊時避免使用飛機、小客車等運具，以少數定點的居住式旅遊取代以往大量景點安排的旅行方式，以步行或自行車的方式深入

旅遊地。另一方面，因為旅行社推出結合客運、火車、自行車等旅行方式，也會影響遊客選擇慢遊的可能性。Yurtseven and Kaya(2011)在研究人們前往慢城－土耳其旅遊的滿意度與意象研究中，提到多數人們會因為家人的影響，而對環境保護有所關懷，而選擇使用低碳運具旅遊，和前往慢城進行慢遊。因此，本研究嘗試探討「低碳運具的認知」是否為慢遊「主觀規範」與「行為意向」之間的中介因素，提出下列假設：

H9：遊客對於從事慢遊的「主觀規範」會因為遊客對「低碳運具的認知」的程度而影響「慢遊意向」。

10.知覺行為控制、低碳運具與意向

Lumsdon and McGrath(2011)探討低碳運具與慢遊體驗之間的關係，提到慢遊包含旅遊地和旅途中的體驗，這類遊客認為旅途中移動的過程也是旅遊的一部分，他們偏好使用低碳運具，並且享受途中的風景、喜歡與其他遊客接觸等，對他們而言，搭乘低碳運具是旅遊時主要的考量之一，他們偏好了解整個旅行的過程、喜歡深入了解旅遊地，但此種旅遊目的地與移動過程都需要較多時間的旅遊，則需要先克服假期時間上的限制。Dickinson et al.(2011)在了解氣候變遷與慢遊的研究中，指出當遊客對於氣候變遷跟環境保護有高敏感度時，他們會盡量控制限制之因素，包含：時間、金錢等，旅遊時使用低碳運具，做負責任的觀光，因此他們的旅遊意向也會偏向慢遊的方式。因此，本研究進而探討「低碳運具的認知」是否為慢遊「知覺行為控制」與「行為意向」之間的中介因素，提出下列假設：

H10：遊客對「知覺行為控制」會因為遊客對於從事慢遊的「低碳運具的認知」而影響「慢遊意向」。

4.1.3 路徑架構

本研究透過計畫行為理論的「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」三個構面和「低碳運具的認知」探討對於慢遊「行為意向」之正面關係影響。進一步加入「低碳運具的認知」作為中介變項，以瞭解「態度」和「行為意向」、「主觀規範」和「行為意向」與「知覺行為控制」和「行為意向」兩者之間是否以「低碳運具的認知」為一個中介影響因素。依據 4.1.2 節的相互關係探討，本研究建立研究架構，並以此基礎作為實證研究之探討，如圖 4-4 所示。

由圖 4-4，「態度」、「主觀規範」及「知覺行為控制」直接影響慢遊「行為意向」，且個人對「低碳運具的認知」亦影響慢遊「行為意向」；而「態度」、「主觀規範」及「知覺行為控制」除直接影響慢遊「行為意向」外，亦可能透過「低碳運具的認知」為中介因子而間接影響慢遊「行為意向」。亦即，「態度」影響「低碳運具的認知」進而影響慢遊「行為意向」；「主觀規範」與「知覺行為控制」亦可能影響「低碳運具的認知」而再影響慢遊「行為意向」。

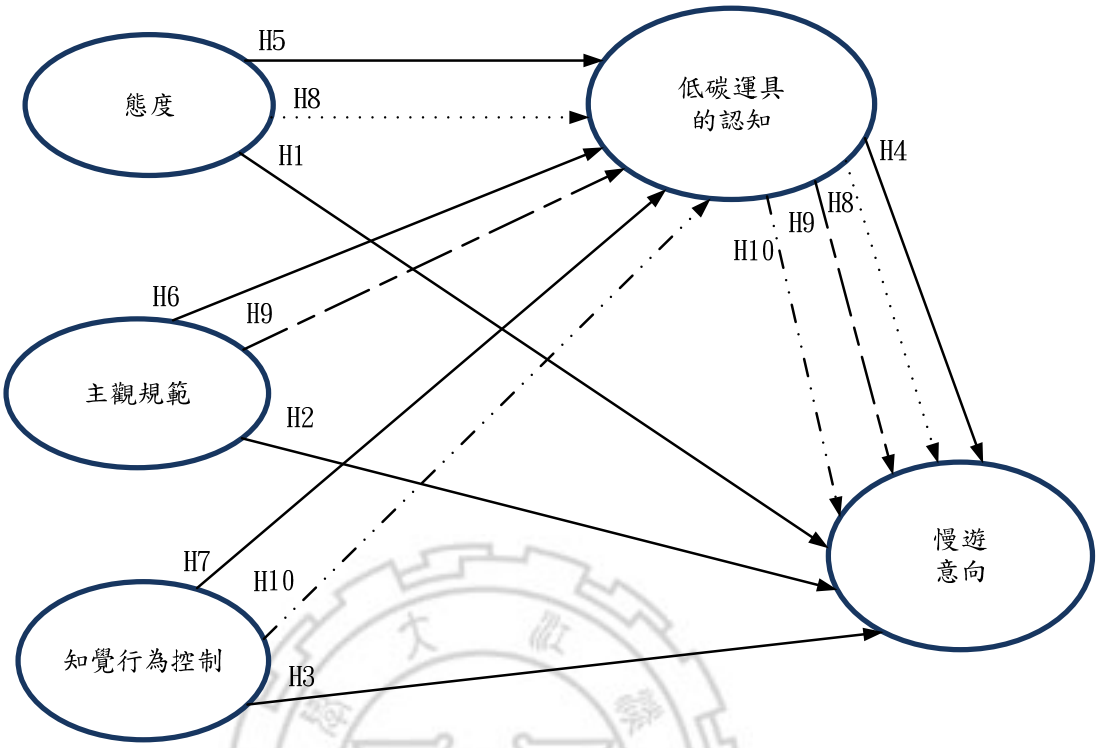

態度
主觀規範
知覺行為控制
低碳運具
的認知
慢遊
意向
H1
H2
H3
H4
H5
H6
H7
H8
H9
H10
H8
H9
H10

圖 4-4 研究構面圖

4.2 構面之衡量變數

本研究以相關文獻研擬問卷內容，包含：「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」、「低碳運具的認知」和「行為意向」等五個構面。本研究詢問受訪者的同意程度，以李克特(Likert)五等量表，5 分表示「非常同意」、1 分表示「非常不同意」以衡量各因素問項。詳見附錄 1。

一、 態度信念

本研究針對過去研究遊客旅遊意向的相關文獻做參考，加入慢遊的因素屬性。在態度信念方面，范莉雯(2002)的問卷中包括生態旅遊的特性和生態旅遊的體驗內容。Lam and Hsu(2004)的態度信念中涵蓋旅遊的體驗和旅遊的特性。Sparks and Pan(2009)、Hsu and Huang(2010)則強調對於前往旅遊的正面情感。本研究依循參考范莉雯(2002)、Lam and Hsu(2004)、Sparks and Pan(2009)、Hsu and Huang(2010)等文獻，並將第三章文獻剖析中所歸納出的慢遊體驗內容的要素放入態度的衡量變數中，設計 6 個問項，作為慢遊態度的衡量變數，其觀察變數與操作型定義如表 4-1 所示。

二、 主觀規範

主觀規範中講求身邊的人會影響本身自我對於旅遊的選擇，最為親密的是：家人、男/女朋友，其次是：朋友、同學/事，再者是：其他相關團體等。本研究以范莉雯(2002)、Sparks and Pan(2009)、Hsu and Huang(2010)等文獻，針對旅遊時會影響自己決定是否旅遊的個人及團體，研擬了慢遊的主觀規範，共 5 個觀察變數與操作型定義，如表 4-1 所示。

三、 知覺行為控制

本研究針對過去研究遊客旅遊意向的相關文獻做參考，加入慢遊的因素屬性。在知覺行為控制方面，范莉雯(2002)知覺行為控制的問卷

內容包含旅遊的便利條件和目的地的特性。Lam and Hsu(2004)、 Sparks and Pan(2009)提出控制因素，分別為：旅行花費的限制、旅行時間上的限制、簽證給發的問題、同伴意見的參考等。綜上，本研究整理出知覺行為控制的問卷中，主要有金錢與時間和同伴參與等三個問項，另外將第二章文獻剖析所歸納出的慢遊條件－獨立自主的旅行，將此慢遊特性加入問卷中，其觀察變數與操作型定義所示。

四、 行為意向

行為意向指的是未來的一段時間內，個人從事某活動或行為的發生機率與可能性。范莉雯(2002)、 Sparks and Pan(2009)針對行為意向的問項中探討未來一年從事某行為的可能性，包含：「願意」、「可能」兩種層次。Lam and Hsu(2004)的行為意向中，包含：「想要」、「可能」、「已經打算」等三種程度。本研究參考范莉雯(2002)、Lam and Hsu(2004) 、Sparks and Pan(2009)，針對意向的三種可能產生行為的程度建構問卷，另外由於大眾對於國內及國外旅遊的意向可能會有所不同，本研究將慢遊問項細分為國內與國外，共 6 個觀察變數與操作型定義，如表 4-1 所示。

五、 低碳運具

低碳運具的使用在慢遊的議題中具重要的影響。Dickinson(2009)探討慢遊中，提到由於人們擁有對於氣候環境變遷的關懷態度，會影響他們旅遊時運具會盡量選擇碳排放較低的交通工具。另外 Dickinson et al.(2011)探討慢遊的議題中說明，慢遊是由假期形式的選擇和旅遊運具的選擇下所構成的，慢遊不單單只講求在目的地的遊玩，另外也包含運具使用、移動的過程亦是旅遊的一部分，而在此所指的運具是低碳且緩慢的運具為主，如：火車、客運、公車、自行車和走路等，盡量避免使用碳排放高的運具，如：飛機、小客車等。另外 Lumsdon and McGrath(2011)也特別強調慢遊中所使用的低碳運具不僅僅是碳排放較

低的，其速度也要是比較緩慢的，當中提出高速鐵路便不在慢遊議題所強調的低碳運具內。本研究在低碳運具的認知之問項中，參考 Pauline Kenny(2000)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)等文獻，共設計 5 個觀察變數與其操作型定義來評估，其變數如表 4-1 所示。

表 4-1 觀察變數與操作型定義表

構面	觀察變數		操作型定義	參考文獻
態度	1-1	正面情感	對於以緩慢的步調旅遊是否持正面態度 (慢遊必要因子)	范莉雯(2002)、Lam and Hsu(2004)、Pauline Kenny(2000)、王一芝(2007)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Sparks and Pan(2009)、Hsu and Huang(2010)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Conway and Timms(2010)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Nistoreanu et al.(2011)、Yurtseven et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)、Claridge et al.(2013)
	1-2	深入了解旅遊地	深入了解當地文化是重要的 (必要因子)	
	1-3	減少移動的時間	旅遊時採居住的方式，長時間待在單一個地方 (慢遊必要因子)	
	1-4	體驗地方特色	嘗試當地飲食並與當地人有更多接觸 (慢遊必要因子)	
	1-5	氣候關懷	旅遊時應該關懷環境與氣候變遷 (慢遊必要因子)	
	1-6	責任觀光	旅遊時應該做有責任的觀光 (慢遊必要因子)	
主觀規範	2-1	家人影響	家人支持或鼓勵(親密)	范莉雯(2002)、Sparks and Pan(2009)、Hsu and Huang(2010)
	2-2	朋友、同學/事影響	朋友、同學/事支持或鼓勵 (較長接觸)	
	2-3	較親密的朋友影響	男/女朋友支持或鼓勵(親密)	
	2-4	媒體、網站影響	媒體、網站的廣告或推廣 (其他團體)	
	2-5	旅行社影響	旅行社的推薦或行銷 (其他團體)	
知覺行為控制	3-1	時間控制	控制旅遊時假期的長短	范莉雯(2002)、Lam and Hsu(2004) 、Sparks and Pan(2009)
	3-2	金錢控制	控制旅遊時金錢成本	
	3-3	同伴參與	得以影響同伴的意見	
	3-4	自主的旅行	旅遊時採自助式的旅行規劃 (慢遊次要因子)	Conway and Timms(2010)、Yurtseven et al.(2011)

表 4-1 衡量變數表(續)

構面	觀察變數		操作型定義	參考文獻
行為意向	5-1	內心層次(國內)	未來特定期間內，「想要」從事國內慢遊	范莉雯(2002)、Lam and Hsu(2004) 、Sparks and Pan(2009)
	5-2	內心層次(國外)	未來特定期間內，「想要」從事國外慢遊	
	5-3	考量其他限制因素(國內)	未來特定期間內，「可能會」從事國內慢遊	
	5-4	考量其他限制因素(國外)	未來特定期間內，「可能會」從事國外慢遊	
	5-5	確定從事國內慢遊(國內)	未來特定期間內，「已經規劃」從事國內慢遊	
	5-6	確定從事國外慢遊(國外)	未來特定期間內，「已經規劃」從事國外慢遊	
低碳運具的認知	4-1	時間成本	低碳運具的特性為車上時間較長	Pauline Kenny(2000)、Rana Foroohar(2007)、Molz (2009)、Dickinson et al.(2010a)、Dickinson et al.(2010b)、Lumsdon and McGrath(2011)、Dickinson et al.(2011)、Gardner and Kries(2012)
	4-2	金錢成本	低碳運具的特性為所花費金錢較低	
	4-3	低碳運具的環保意識	低碳運具的碳排放較低(慢遊必要因子)	
	4-4	移動過程也是旅遊一部分	低碳運具的使用也是旅遊的一部分(慢遊次要因子)	
	4-5	更多的接觸跟體驗	旅遊時使用低碳運具會有比較多的體驗(慢遊必要因子)	

4.3 資料分析方法

本研究資料分析依各變數之間的關係，分別以基本分析與整體模式分析兩部分進行，基本分析方面採用 SPSS17.0 來進行分析，而整體模式則以 AMOS6.0 來進行分析。

一、基本分析

(1)敘述性統計分析：利用次數分配、百分比等敘述性統計分析，瞭解本次調查的整體樣本結構。此外，以平均數與標準差來了解各構面的勾選情形。

(2)信度、效度分析：針對研究變項的各構面進行信度與效度分析，以了解模式內在品質的穩定性、有效性與正確度。

(3)中介分析：探究不同自變項與應變項之間的關係，應用直間與間接的關係，分析檢驗各假設之中介效果是否存在。

(4)交叉分析：了解不同年齡層的填答者對於慢遊意向的不同，藉此分析慢遊的市場區隔。

二、整體模式分析

本研究應用結構方程式(Structural Equation Modeling)進行資料分析，主要目的想要驗證本研究各變數間的因果關係，並判斷模式整體的配適度，結構方程式結合路徑分析(path analysis)與因素分析(factor analysis)，檢定觀察變數與潛在變數之間的關係。

吳明隆(2009)提出一個完整結構方程模式的分析過程，如圖 4-5 所式，其步驟順序包含相關理論探究、界定測量模式、界定結構模式、測量抽樣調查、模式參數判別、模式是配判斷、模式是否修正和結果解釋等。

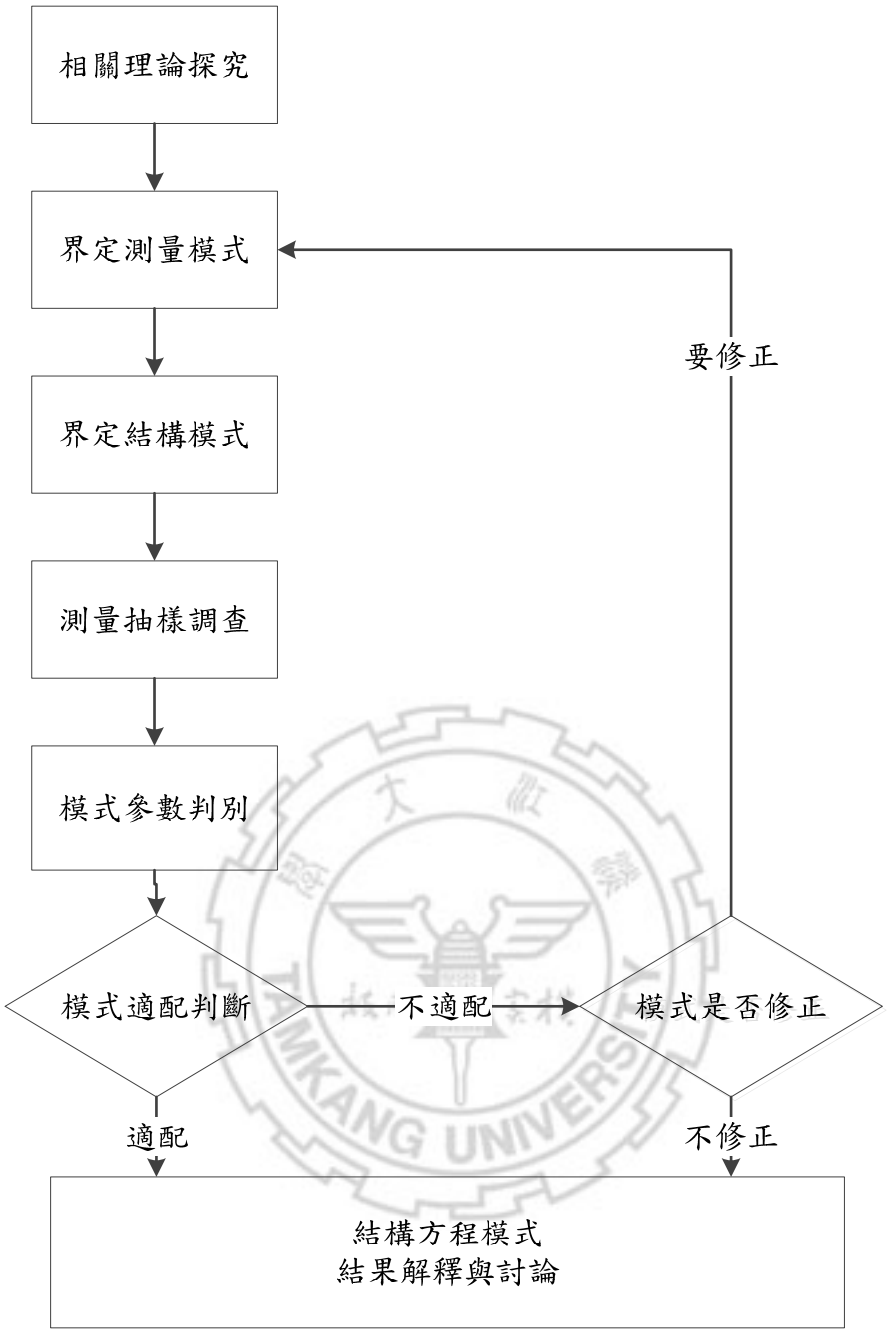


圖 4-5 結構方程式流程圖

資料來源：吳明隆(2009)

另外可以藉由模式適配度指標來瞭解模式的整個品質檢定。適配度(goodness-of-fit indices)是評鑑假設的路徑分析模式圖與蒐集的資料間一致性的程度，而不是說明徑路分析模式圖的好壞，一個適配度完全符合評鑑標準的模式圖不一定保證是個有用的模式，只能說研究者假設的模式圖比較符合現況(吳明隆,2009)。

表 4-2 適配度檢核指標

評鑑指標	指標內容
Chi-Square (χ^2)	其值越大表示適合度不佳；值越小表示適合度越好。但卡方值對樣本的大小非常敏感，若模式與資料間有良好的配適度，測量統計量之 p-value 值應小於 0.05。但若直接以卡方值判定適合情形並不妥，須與其他指標配合參考。
χ^2/df	卡方自由度比為考驗測量模式的適合度時，χ^2的統計受樣本數的影響，因此建議採用卡方(χ^2)與自由度(df)的比率作為整體適合度的考驗指標。一般而言其值在 5 以內是可以接受之範圍，介於 2-3 表示模式具有可接受的適合度，若介於 1-2 則表示具有非常好的適合度。
Goodness of fit index, GFI	為一種非統計測量，其範圍介於 0 與 1 之間，0 代表最差的適配情形，1 代表完美的適配情形，學者通常建議採 GFI>0.9。
Adjust goodness of fit index, AGFI	目的在於利用自由度和變項各數之比率來調整 GFI。當潛在變異為獨立且以 0.9 的門檻值來決定模式接受或拒絕時，往往對真實模式產生低拒絕的現象。當潛在變異是相依賴且為小樣本的狀況下，容易產生高拒絕的現象。
Normal fit index, NFI	NFI 值越接近 1，表示假設模是對獨立模式的改進越大。其原理為計算假設模型的卡方值與虛無模型的卡方值的差異量。一般而言，建議 NFI 應大於 0.9 表示模式具有良好適配度。

資料來源：吳明隆(2009)

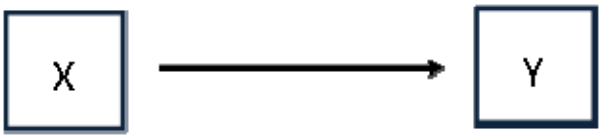
表 4-2 適配度檢核指標（續）

評鑑指標	指標內容
Comparative-fit index, CFI	其目的在於克服 NFI 的缺失，指標反應了假設模型與無任何共變關係的獨立模型差異程度的量數，也考慮到被檢驗模型的中央卡方分配的離散性。指標值越接近 1 越好，一般是以 0.9 為模式可接受的門檻值。
Root mean square residual, RMR	為一種平均殘差共變數，可用來評估同一組資料的兩個不同模式擬合的情形，當 RMR 值越小，表示模式適合度越佳，一般而言，RMR 值建議需小於 0.05 方可接受。
Root mean square error of approximation, RMSEA	RMSEA 呈現模式適配母群體的共變矩陣到何種程度。其值等於或小於 0.05 表示理論模式可以接受，通常將之定為良好適配；0.05~0.08 之間算是不錯的適配；0.08~0.1 之間為普通適配，大於 0.1 表示不良之適配。
Standardized root mean square residual, SRMR	其值介於 0~1，當模式獲得完美的適配時，SRMR 值為 0，值越大代表模式適配越差。
Parsimony–adjusted NFI, PNFI	為「簡約調整後之規準適配指數」，其把自由度的數量納入預期獲得適配程度的考量中，因此他比 NFI 指標更適合作為判斷模式精簡程度的一種指標。一般而言，如不做模式比較，只關注契合度判別時，以 PNFI 值>0.50，表示假設理論的模式是可以接受的。
Parsimony goodness-of-fit index, PGFI	為「簡約適配指數」，其性質與 PNFI 指標值雷同，其值介於 0 與 1 之間，其值愈大，表示模式的適配度越佳。一般採>0.50 為模式可接受的範圍。

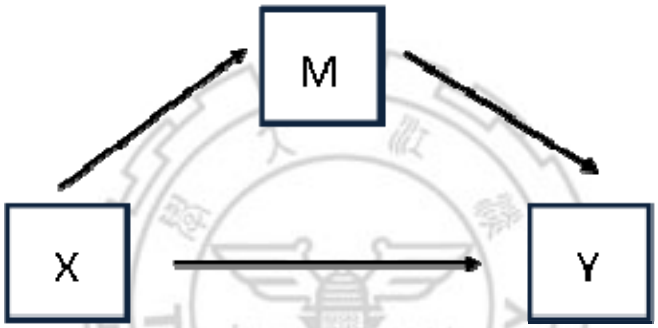
資料來源：吳明隆(2009)

三、中介分析

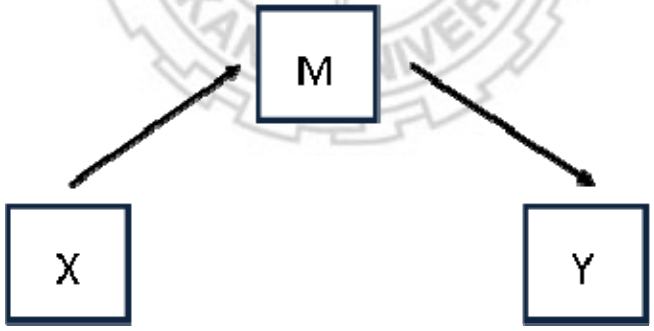
在社會科學的研究中，自變數與調節(干擾)變數透過中介變數來影響依變數。中介變數可以定義為影響依變數的理論性因素，其對依變數的影響，必須從觀察現象之自變數中進行推論。中介效果是指自變數透過中介變數來影響依變數的效果，有三種情形：無中介效果、部分中介效果和完全中介效果，其圖如圖 4-6 所示：



無中介效果



部分中介效果



完全中介效果

圖 4-6 中介效果示意圖

資料來源：蕭文龍(2009)

而中介效果的檢驗流程首先先了解 X 對 Y 的係數是否顯著，在了解 X 對 M 的係數是否顯著，當兩者都顯著時，再以 X 和 M 同時去預測 Y，當期係數顯著且此時 X 對 Y 的係數值小於剛開始 X 對 Y 的係數值時，

表示其部分中介效果存在。中介效果驗證流程則如圖 4-7 所示：

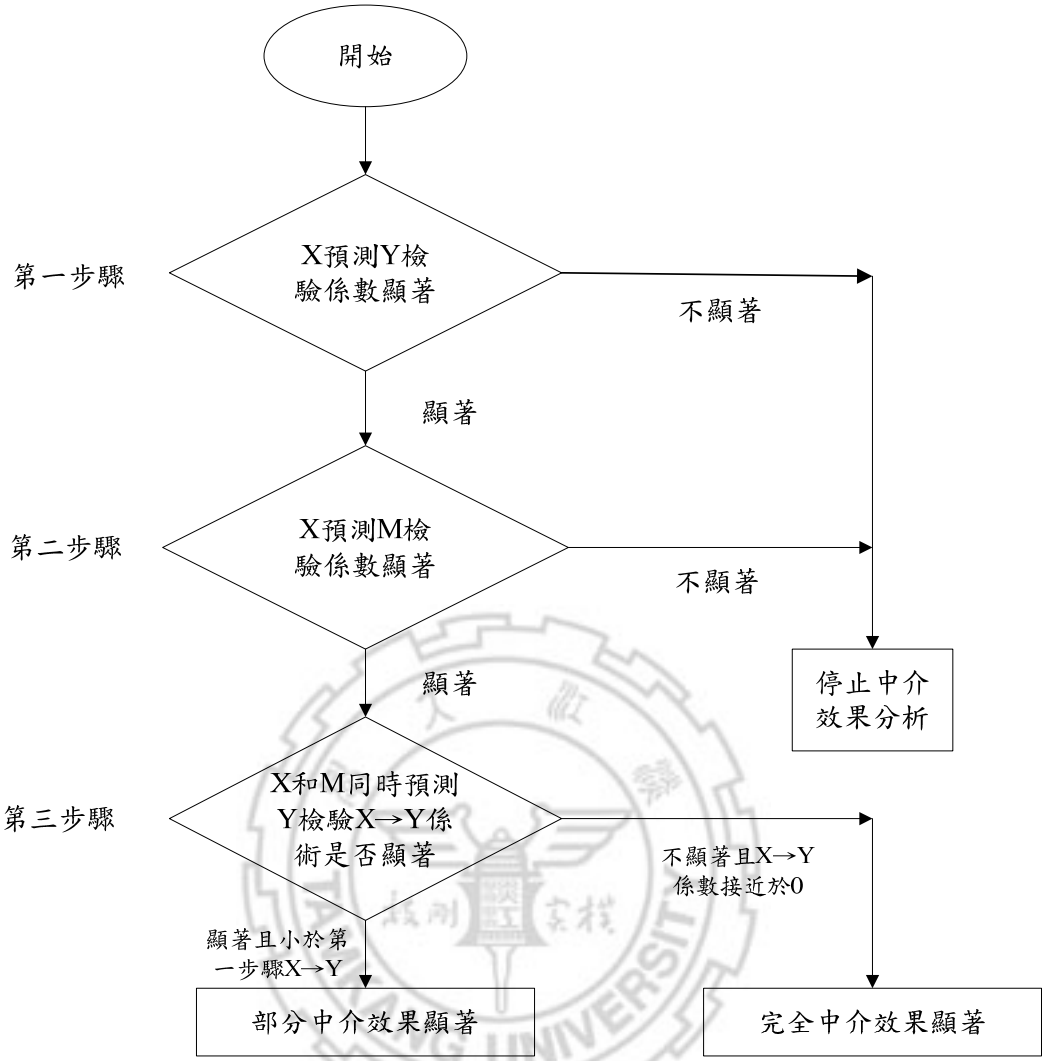


圖 4-7 中介效果檢驗流程

資料來源：蕭文龍(2009)

四、 市場分析

由於市場上顧客的需求偏好是具差異性的，如果僅以單一個市場做分析，則較難找出目標市場。因此嘗試將整個大市場切割成幾個不同的小市場，做深入的探討與分析是必要的。

市場區隔最先由 Smith (1956)提出，其目的在於認清顧客的需求，以便能具體實施行銷觀念，針對顧客的需求來調整產品及行銷方式。市場區隔是針對不同屬性、需要、特徵或行為群體的消費者來加以區分的市場。一般而言，區隔消費者市場的基礎，包括：地理變數(geographic variable)，有：氣候地形、地理區域、人口數(都市/鄉村)、人口密度(市中心/郊區)等、人口統計變數(demographic variable)，有：按年齡、性別、所得、家庭、職業、教育程度、宗教、種族、國籍等予以區隔、心理變數(psychographic variable)，有：社會階層、生活方式、價值觀、人格等、及產品相關之行為變數(behavioral variable)，則有：使用頻率、消費金額、品牌忠誠度等。行銷人員從事市場區隔時，可單獨使用一種變數，或同時使用多種變數進行市場區隔。(教育部，商業概論)

本研究在問卷的蒐集上，使用立意抽樣的方式，以大台北都會區的總人口數按年齡作為樣本抽樣之依據，因此本研究採用人口統計變數的「年齡」作為往後實證分析之區隔變數。

4.4 調查計畫

一、調查時間

本研究的問卷於 102 年 03 月上旬完成前測，將部分語意稍作修改。並於民國 102 年 3 月中旬開始發放問卷，民國 102 年 4 月初回收完畢，完成正式問卷的調查。

二、問卷樣本

在樣本的蒐集上，由於研究的時程、經費限制及考量慢遊是一新興的議題，因此本研究嘗試先以居住在台北市和新北市的居民為調查對象，在抽樣的選擇上，本研究主要使用立意抽樣的方式，以台北市和新北市的總居住人口數為母體，按比例抽樣調查 30 歲以下 108 份、31~60 歲 272 份和 61 歲以上 90 份之樣本，總共發放 536 份問卷，實際回收有效問卷為 470 份問卷。

三、調查地點

本研究的問卷發放地點主要包括人潮較多的商圈，如：郭元益糕餅博物館、兄弟大飯店、永康商圈、士林商圈、景美商圈、信義商圈、台北東區等為主，另外考量這些商圈對高齡者的填答不是很方便，而且也較少高齡者的樣本，本研究參考過去針對高齡者的旅遊意向中，大部分都以教育班、老人教育服務中心為研究對象，如：Wu et al.(2009)在探討高齡者的情感時，以教育服務中心的高齡者為對象，因為這些高齡者對於新鮮事物是抱持正面的態度，也願意外出互動，比較有意願從事旅遊。因此本研究以高齡者再學習的地方補調查高齡者的樣本，地點如：台北市木柵農會家政班、台北市樟新里里民活動中心和台北市龍山老人服務中心等。

四、調查方式

研究中為了確保問卷內容填答完整，採用面對面紙本的訪問填答方式，首先由調查員詢問受訪者是否願意填寫問卷且了解受訪者是否喜歡旅遊，若願意填寫且喜歡旅遊，則給予問卷協助調查，以完成問卷調查。為求問卷填答內容之有效性，受訪者於填答時，調查員會從旁協助了解慢遊的定義及要素，並協助受訪者檢查是否有未填答到的題目。

TAMKANG UNIVERSITY

第五章 實證分析

本研究主要以大台北都會區(台北市與新北市)居民為主要的調查對象，依據問卷調查資料，首先藉由旅遊型態偏好與樣本總體交叉分析了解不同的市場區隔，進而探討「慢遊態度」、「慢遊的主觀規範」、「慢遊知覺控制行為」、「低碳運具的認知」與「慢遊意向」之相互關係。並進一步討「低碳運具的認知」對於其他構面的中介效果的分析。本研究以 SPSS 17 與結構方程式(SEM)來分析資料。最後經由本研究前測的結果，修改過部分容易混淆的語意後，編製與發放正式問卷。

5.1 樣本特性分析

本研究問卷調查樣本實際有效問卷份數為 470 份，樣本的特性包含受測者的性別、婚姻狀況、年齡、學歷、職業和月收入等 6 項。調查亦包含樣本的旅遊特性，如：國內旅遊的頻率、國外旅遊的頻率、國內旅遊時所使用的運具、國外旅遊時所採取的旅遊形式等 4 項，其整理如下：

1. 基本資料分析

(1) 性別：本次調查在 470 份樣本中，以「女性」樣本比例較高，佔 68.7%；「男性」，佔 31.3%，如表 5-1 所示：

表 5-1 問卷受訪者性別統計表

性別	次數	百分比(%)
女	323	68.7
男	147	31.3
總和	470	100.0

(2) 婚姻狀況：本次調查在 470 份樣本中，「已婚」的樣本較多，佔 60%；「未婚」，佔 40%，如表 5-2 所示：

表 5-2 問卷受訪者婚姻狀況統計表

婚姻狀況	次數	百分比(%)
已婚	282	60.0
未婚	188	40.0
總和	470	100.0

(3) 年齡：樣本分布中以「31~40 歲」為最多，佔 27.4%；其次依序為「21~30 歲」，佔 23%；「61 歲以上」，佔 19.1%；「41~50 歲」，佔 16%；「51~60 歲」，佔 14.5%，如表 5-3 所示：

表 5-3 問卷受訪者年齡統計表

年齡	次數	百分比(%)
30 歲以下	108	23.0
31~40 歲	129	27.4
41~50 歲	75	16.0
51~60 歲	68	14.5
61 歲以上	90	19.1
總和	470	100.0

(4) 學歷：樣本調查中以「大學、專科」為最多，佔 68.3%；其次依序為「高中、職」，佔 15.7%；「研究所」，佔 9.4%；「國中」，佔 3.6%；「小學」，佔 3.0%，如表 5-4 所示：

表 5-4 問卷受訪者教育程度統計表

教育程度	次數	百分比(%)
國小以下	14	3.0
國中	17	3.6
高中	74	15.7
大學	321	68.3
研究所	44	9.4
總和	470	100.0

(5)職業：調查結果以「服務業」樣本比例較高，佔 27.7%；其次依序為「商」，佔 16%；「學生」，佔 14.3%；「退休」，佔 13.2%；「自由業」，佔 8.5%；「其他」，佔 7.0%，當中包含家管 24 位和研究人員 9 位；「軍公教」，佔 6.0%；「農」，佔 4.3%；「工」，佔 3.2%，如表 5-5 所示：

表 5-5 問卷受訪者職業統計表

職業	次數	百分比(%)
學生	67	14.3
軍公教	28	6.0
工	15	3.2
服務業	130	27.7
商	75	16.0
農	20	4.3
自由業	40	8.5
退休	62	13.2
其他	33	7.0
總和	470	100.0

(6) 月收入：樣本分配中以「3 萬~4 萬 5 千」比例為最高，佔 33.0%，其次依序為「1 萬 5~3 萬」，佔 18.9%；「4 萬 5~6 萬千」，佔 18.1%；「1 萬 5 千以下」，佔 15.1%；「7 萬 5 千以上」，佔 8.5%；「6 萬~7 萬 5 千」，佔 6.4%，如表 5-6 所示：

表 5-6 問卷受訪者收入統計表

月收入	次數	百分比(%)
15,000 以下	71	15.1
15,001-30,000	89	18.9
30,001-45,000	155	33.0
45,001-60,000	85	18.1
60,001-75,000	30	6.4
75,000 以上	40	8.5
總和	470	100.0

2. 旅遊特性分析

本次問卷調查除了設定是台北市與新北市居民外，也以喜歡旅遊或時常旅遊的樣本作問卷發放，因此可以從下列調查統計的旅遊頻率中，看出不論是國內旅遊或國外旅遊，受訪者外出旅遊的頻率都較頻繁。

(1) 國內旅遊的頻率：受測樣本中以「半年內」為最多，佔 33.4%；其次依序為「一年內」，佔 28.5%；「三個月內」，佔 27.7%；「一個月內」，佔 8.3%；「一年以上」，佔 2.1%，由此可知，約 98%的受訪者至少一年內會規劃一次國內旅遊，如表 5-7 所示：

表 5-7 問卷受訪者國內旅遊頻率統計表

教育程度	次數	百分比(%)
一個月內	39	8.3
三個月內	130	27.7
半年內	157	33.4
一年內	134	28.5
一年以上	10	2.1
總和	470	100.0

(2)國外旅遊的頻率：受測樣本中以「一年內」為最多，佔 46.0%；其次依序為「一年以上」，佔 39.1%；「半年內」，佔 10.4%；「未曾出國」，佔 2.6%；「三個月內」，佔 1.3%；「一個月內」，佔 0.6%，由此可知，約 60%的受訪者至少一年內會規劃一次國內旅遊如表 5-8 所示：

表 5-8 問卷受訪者國外旅遊頻率統計表

教育程度	次數	百分比(%)
一個月內	3	0.6
三個月內	6	1.3
半年內	49	10.4
一年內	216	46.0
一年以上	184	39.1
未曾出國	12	2.6
總和	470	100.0

(3)國內旅遊時所使用的運具：本次調查在 470 份樣本中，以「大眾運輸工具」樣本比例較高，佔 59.6%；「私人運具」，佔 40.4%，如表 5-9 所示：

表 5-9 問卷受訪者國內旅遊使用的運具統計表

運具	次數	百分比(%)
大眾運輸工具	280	59.6
私人運具	190	40.4
總和	470	100.0

(4) 國外旅遊時所採取的旅遊形式：調查結果以「團體套裝行程」樣本比例最高，佔 47.4%；其次依序為「自助旅行」，佔 26.0%；「半自助旅行」，佔 24.0%；「未曾出國」，佔 2.6%。受訪者中有 50%的人選擇自助與半自助的旅行，由此可知，目前越來越多國人傾向於自助式的國外旅遊，如表 5-10 所示：

表 5-10 問卷受訪者國外旅遊形式統計表

旅遊形式	次數	百分比(%)
團體套裝旅遊	223	47.4
自助旅行	122	26.0
半自助旅行	113	24.0
未曾出國	12	2.6
總和	470	100.0

5.2 樣本敘述性統計分析

本研究為了解消費者對於慢遊的行為意向，建構了 5 個構面及 27 個問項，整體而言，除了知覺控制行為外，消費者對於其餘的各問項內容的同意程度大多都高於平均水準。各構面問項之基本統計分析如表 5-11 至表 5-15 所示。

在慢遊態度的衡量變數中，平均分數皆超過 4，整體來說，消費者對於「態度」此一構面的問項，都表示肯定。當中以「責任觀光」表

現最佳，如表 5-11：

表 5-11 態度之基本統計分析

觀察變數	平均數	標準差	得分排序
正面情感	4.58	0.543	2
深入了解旅遊地	4.37	0.619	3
減少移動的時間	4.27	0.669	4
體驗地方特色	4.37	0.639	3
氣候關懷	4.15	0.704	5
責任觀光	4.67	0.51	1

在慢遊主觀規範的衡量變數中，以「家人影響」、「朋友、同學/事影響」、「較親密的朋友影響」等問項表現最佳，平均分數皆超過 4 分，其「媒體、網站影響」、「旅行社影響」平均分數亦接近 4 分，整體來說，消費者對於主觀規範的問項表示肯定，如表 5-12：

表 5-12 主觀規範之基本統計分析

觀察變數	平均數	標準差	得分排序
家人影響	4.24	0.634	1
朋友、同學/事影響	4.09	0.688	2
較親密的朋友影響	4.07	0.704	3
媒體、網站影響	3.58	0.803	4
旅行社影響	3.39	0.808	5

知覺控制行為部分，以「自主的旅行」表現最佳，「時間控制」的部分，因為消費者有上學、上班等其他固定且必要的時間安排，因此此問項的表現較低；「同伴意見」的部分，因為消費者會去參考同伴的意見而不是左右他人的意見，因此此問項表現較低；「金錢控制」的部分，由於消費者對於金錢的安排，會以必需的花費為優先考量，旅遊可能是衍生的需求，因此此問項的表現最低，如表 5-13：

表 5-13 知覺控制行為之基本統計分析

觀察變數	平均數	標準差	得分排序
時間控制	2.10	1.213	2
金錢控制	1.75	1.144	3
同伴意見	1.96	0.803	4
自主的旅行	3.07	1.052	1

低碳運具的認知部分，各問項的差異不大，以「低碳運具的環保意識」、「移動過程也是旅遊一部分」、「更多的接觸跟體驗」、「時間成本」的填答情況都在 4 分以上，惟有「金錢成本」未達 4 分，但也已經非常接近 4 分，由此可知，消費者對於此構面之問項都抱持較正面的態度，如表 5-14 所示：

表 5-14 低碳運具的認知之基本統計分析

觀察變數	平均數	標準差	得分排序
時間成本	4.02	0.7	4
金錢成本	3.93	0.745	5
低碳運具的環保意識	4.2	0.634	3
移動過程也是旅遊一部分	4.14	0.637	1
更多的接觸跟體驗	4.11	0.706	2

慢遊行為意向的部分，雖然本研究參考過去探討行為意向的研究中都以未來的行為意向為調查方向，但慢遊目前尚處推廣、發展的旅遊形式，填答者對於慢遊仍處在想像空間較大的階段，容易產生填答時的模糊地帶，使得行為的得分偏高的情況，因此本研究所調查之行為意向僅做為未來前在市場之情況，以「內心層次(國內)」、「內心層次(國外)」的得分最高，皆超過 4 分，由此可知，國人對於國內、外的慢遊意向持正面的態度，又以國內的同意程度大於國外的同意程度。

「考量其他限制因素(國內)」、「考量其他限制因素(國外)」次之，而在未來一年「確定從事國內慢遊」、「確定從事國外慢遊」的問項中，平均數也都在 3 分之上，可見，國人對於慢遊的接受度是正面的。如表 5-15 所示。

表 5-15 行為意向之基本統計分析

觀察變數	平均數	標準差	得分排序
內心層次(國內)	4.31	0.653	1
內心層次(國外)	4.01	0.863	2
考量其他限制因素(國內)	3.97	0.783	3
考量其他限制因素(國外)	3.6	0.924	4
確定從事國內慢遊	3.42	0.974	5
確定從事國外慢遊	3.09	1.018	6

TAMKANG UNIVERSITY

5.3 交叉分析

5.3.1 變數對慢遊意向之交叉分析

為了探討多個變數的關聯分佈，本研究進一步利用交叉分析探討受訪者年齡、旅遊頻率、國內旅遊運輸工具選擇與國外旅遊形式對於國內外慢遊意向的影響關係與程度。

一、 年齡

由表 5-16 與表 5-17 可以得知，三個年齡層的受訪者對於國內慢遊的接受度(願意程度)有約 90%的人都願意從事慢遊，對於國外慢遊的接受度(願意程度)則有約 80%的人都願意從事慢遊，表示目前國人對於國內外的慢由的接受度極高。而在未來一年已經規畫國內慢遊行程中，30 歲以下的受訪者約有 44.3%的人、31 歲~60 歲之間的受訪者約有 47.7%的人、61 歲以上的受訪者約有 66.9%的人已經規劃了國內慢遊，整體而言，將近一半的國人在國內以慢遊的方式旅遊，而在比較其他年齡層的情況下，61 歲以上的高齡者則有較大的可能去實際從事國內慢遊；另外在未來一年已經規畫國外慢遊行程中，30 歲以下的受訪者約有 32.3%的人、31 歲~60 歲之間的受訪者約有 33.7%的人、61 歲以上的受訪者約有 46.6%的人已經規劃了國外慢遊，由此可以比較出，整體而言，國人對於國外慢遊的接受度都比國內來得小，而當中亦是 61 歲以上的高齡者有較大的可能去實際從事國外慢遊。

表 5-16 各階層年齡與慢遊意向交叉分析表(國內)

社經條件	選項		未來一年內，我**願意**從事**國內**慢遊行程(有意願)					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	50	48	9	1	0	108
		百分比%	46.3%	44.4%	8.3%	1%	0	100%
	31~60 歲	次數	110	132	24	6	0	272
		百分比%	40.4%	48.5%	8.8%	2.3%	0	100%
	61 歲以上	次數	46	43	1	0	0	90
		百分比%	51.1%	47.7%	1.2%	0	0	100%

社經條件	選項		未來一年內，我**可能會**從事**國內**慢遊行程					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	26	51	27	4	0	108
		百分比%	24%	47.2%	25%	3.8%	0	100%
	31~60 歲	次數	84	109	70	9	0	272
		百分比%	30.8%	40%	25.7%	3.5%	0	100%
	61 歲以上	次數	35	43	10	2	0	90
		百分比%	38.9%	47.7%	11%	2.4%	0	100%

社經條件	選項		未來一年內，我**已經規劃**從事**國內**慢遊行程					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	14	34	29	25	6	108
		百分比%	12.9%	31.4%	26.8%	23.1%	5.8%	100%
	31~60 歲	次數	59	71	100	41	1	272
		百分比%	21.6%	26.1%	36.7%	15%	0.6%	100%
	61 歲以上	次數	23	37	27	3	0	90
		百分比%	25.5%	41.1%	30%	3.4%	0	100%

表 5-17 各階層年齡與慢遊意向交叉分析表(國外)

社經條件	選項		未來一年內，我**願意**從事**國外**慢遊行程(有意願)					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	38	51	12	7	0	108
		百分比%	35.1%	47.2%	11.1%	6.6%	0	100%
	31~60 歲	次數	85	109	61	13	4	272
		百分比%	31.2%	40%	22.4%	4.7%	1.7%	100%
	61 歲以上	次數	33	43	13	1	0	90
		百分比%	36.6%	47.7%	14.4%	1.3%	0	100%

社經條件	選項		未來一年內，我**可能會**從事**國外**慢遊行程					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	18	46	30	13	1	108
		百分比%	16.6%	42.5%	27.7%	12%	1.2%	100%
	31~60 歲	次數	58	85	101	21	7	272
		百分比%	21.3%	31.2%	37.1%	7.7%	2.7%	100%
	61 歲以上	次數	24	30	33	3	0	90
		百分比%	26.6%	33.3%	36.6%	3.5%	0	100%

社經條件	選項		未來一年內，我**已經規劃**從事**國外**慢遊行程					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	10	25	29	35	9	108
		百分比%	9.2%	23.1%	26.8%	32.4%	8.5%	100%
	31~60 歲	次數	41	51	109	61	10	272
		百分比%	15%	18.7%	40%	22.4%	3.9%	100%
	61 歲以上	次數	14	28	43	5	0	90
		百分比%	15.5%	31.1%	47.7%	5.7%	0	100%

本研究以人口統計變數的年齡為市場區隔變數，了解各年齡區間對於慢遊類型之偏好(如表 5-18)，當中可以得知「宗教慢遊」在台灣是比較不受喜好的。而由圖 5-1 可知，30 歲以下的受訪者比較偏好「度假慢遊」，原因可能是一般學生假期較長，如：寒暑假，另外政府與他國簽訂的打工度假也以 30 歲為一個門檻限制，目前有越來越多的年輕人喜歡嘗試去不同的國家長住並從事打工旅遊。另外也可從圖中很明顯的了解到，30 歲以下的受訪者對於「生態慢遊」的偏好程度是偏低的，由此可知，年輕人對於看風景、親近自然，還有旅遊時要特別強調環境關懷及生態保護，並維護當地居民居住環境等這些旅遊方式是比較不喜好的。在圖 5-2 可了解，在 31 歲~60 歲之間的受訪者以「鄉村慢遊」的喜好程度較高，原因可能是這個族群通常為上班族，平時的生活壓力較大、步調比較緊湊，因此旅遊時會比較偏好緩慢、悠閒、輕鬆、舒服、寧靜與紓解的旅遊方式，另外 31 歲~60 歲之間的受訪者對於「文化慢遊」、「生態慢遊」或「度假慢遊」的喜好程度差異不大，但都低於「鄉村慢遊」。另外由圖 5-3 發現，在 61 歲以上的受訪者，由於平時他們對於學習就抱持者正面積極的態度，因此除了「宗教慢遊」外，「文化慢遊」、「生態慢遊」、「度假慢遊」或「鄉村慢遊」的偏好程度是差不多的，由此可知，高齡者他們因為時間上自由、金錢上的限制也較少，甚至更勇於嘗試不同的新事物，因此在慢遊的類型上沒有太大的限制。

表 5-18 各階層年齡與慢遊旅遊類型交叉分析表

社經條件	選項		文化慢遊					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	36	31	36	5	0	108
		百分比%	33%	29%	33%	5%	0	100%
	31~60 歲	次數	82	48	101	31	10	272
		百分比%	30%	18%	37%	11%	4%	100%
	61 歲以上	次數	44	35	11	0	0	90
		百分比%	49%	39%	12%	0	0	100%

社經條件	選項		生態慢遊					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	14	19	34	24	17	108
		百分比%	13%	18%	31%	22%	16%	100%
	31~60 歲	次數	97	53	78	41	3	272
		百分比%	36%	19%	29%	15%	1%	100%
	61 歲以上	次數	53	33	3	1	0	90
		百分比%	59%	37%	3%	1%	0	100%

社經條件	選項		度假慢遊					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	77	23	6	2	0	108
		百分比%	71%	21%	6%	2%	0	100%
	31~60 歲	次數	65	79	121	7	0	272
		百分比%	24%	29%	44%	3%	0	100%
	61 歲以上	次數	36	31	15	6	2	90
		百分比%	40%	34%	17%	7%	2%	100%

表 5-18 各階層年齡與慢遊旅遊類型交叉分析表(續)

社經條件	選項		鄉村慢遊					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	31	33	38	6	0	108
		百分比%	29%	30%	35%	6%	0	100%
	31~60 歲	次數	148	64	52	6	2	272
		百分比%	54%	24%	19%	2%	1%	100%
	61 歲以上	次數	57	22	11	0	0	90
		百分比%	63%	25%	12%	0	0	100%

社經條件	選項		宗教慢遊					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
年齡	30 歲以下	次數	2	12	21	32	410	108
		百分比%	2%	11%	19%	30%	38%	100%
	31~60 歲	次數	27	21	63	103	58	272
		百分比%	10%	8%	23%	38%	21%	100%
	61 歲以上	次數	12	19	13	19	27	90
		百分比%	13%	21%	14%	21%	31%	100%

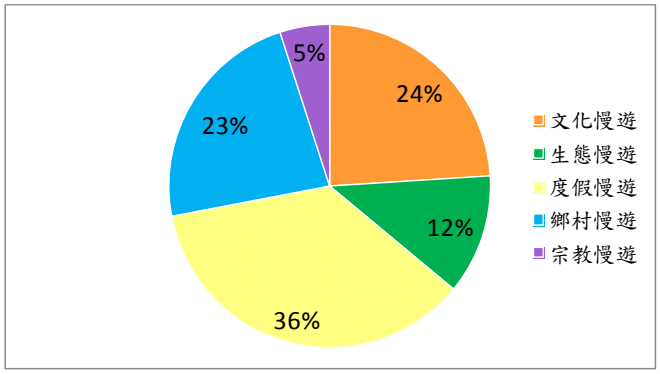


圖 5-1 30 歲以下慢遊類型偏好圓餅圖

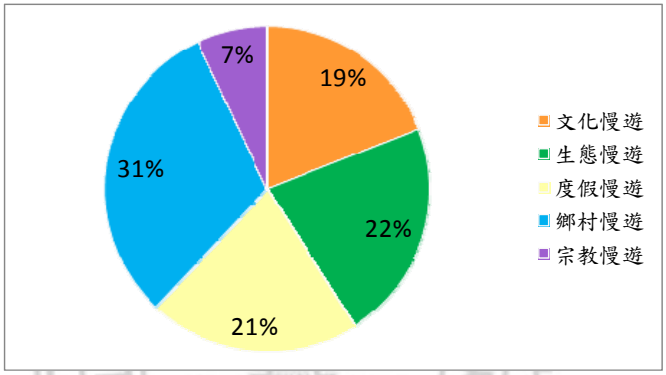


圖 5-2 31 歲~60 歲慢遊類型偏好圓餅圖

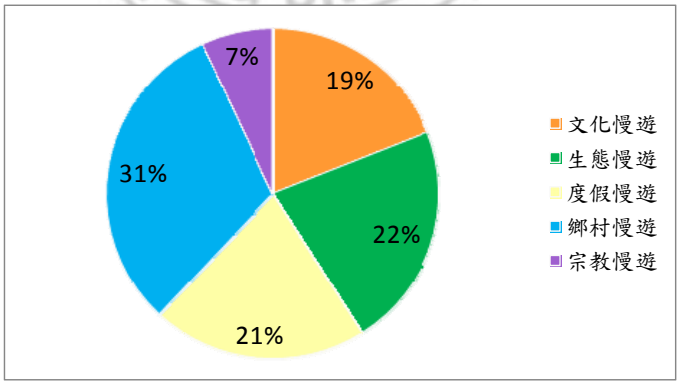


圖 5-3 61 歲以上慢遊類型偏好圓餅圖

二、旅遊頻率

由表 5-19 可以得知，在國內旅遊頻率的部分，當旅遊的頻率越頻繁時，則會有更大的意願從事慢遊，表示常外出旅遊的人會希望有更多不同的旅遊體驗。當中受訪者平時一至六個月內會從事國內旅遊的人，願意從事慢遊的比例占 65%，已有平均以上之水準；而未來一年內已經規劃從事國內慢遊行程的受訪者也占了約 50%，表示國內慢遊已逐漸盛行。而由表 5-20 可以得知，在國外旅遊頻率的部分，當中受訪者平時一年內會從事國外旅遊的人，願意從事慢遊的比例占 47.7%，尚未達到平均以上之水準，但加入平時超過一年以上才出國的人的比率一起分析後，有 76%的人願意從事國外慢遊，因此可以得知國人對於國外慢遊是可以接受的；而未來一年內已經規劃從事國外慢遊行程的受訪者占了 35.8%，此比例相較於國內慢遊來的低，可能是考量國外慢遊需要的時間較長、花費也較多，並考慮語言、生活習慣等的不同，因此目前實際從事國外慢遊的國人較少。

表 5-19 旅遊頻率與慢遊意向交叉分析表(國內)

社經條件	選項		未來一年內，我**願意**從事**國內**慢遊行程(有意願)				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊頻率(國內)	頻繁(一~六個月)	次數	167	137	22	0	0
		百分比%	36.4%	29%	5%	0	0
	時常(一年內)	次數	38	81	15	0	0
		百分比%	8%	17%	3%	0	0
	偶爾(一年以上)	次數	1	7	2	0	0
		百分比%	0.2%	1%	0.4%	0	0

社經條件	選項		未來一年內，我**可能會**從事**國內**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊頻率(國內)	頻繁(一~六個月)	次數	123	137	60	6	0
		百分比%	26.4%	29%	12.8%	1.2%	0
	時常(一年內)	次數	21	60	50	3	0
		百分比%	4.4%	12.8%	10.6%	0.6%	0
	偶爾(一年以上)	次數	1	5	3	1	0
		百分比%	0.2%	1%	0.6%	0.2%	0

社經條件	選項		未來一年內，我**已經規劃**從事**國內**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊頻率(國內)	頻繁(一~六個月)	次數	84	102	96	38	6
		百分比%	17.9%	21.8%	20.5%	8%	1.2%
	時常(一年內)	次數	11	39	58	24	2
		百分比%	2.3%	8.4%	12.3%	5.2%	0.4%
	偶爾(一年以上)	次數	1	1	6	2	0
		百分比%	0.2%	0.2%	1.2%	0.4%	0

表 5-20 旅遊頻率與慢遊意向交叉分析表(國外)

社經條件	選項		未來一年內，我**願意**從事**國外**慢遊行程(有意願)				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊頻率(國外)	頻繁(一年內)	次數	111	114	41	6	2
		百分比%	23.7%	24.1%	8.8%	1.2%	0.4%
	時常(一年以上)	次數	43	87	43	8	3
		百分比%	9.3%	18.5%	9.3%	1.7%	0.6%
	未曾	次數	2	2	2	6	0
		百分比%	0.4%	0.4%	0.4%	1.2%	0

社經條件	選項		未來一年內，我**可能會**從事**國外**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊頻率(國外)	頻繁(一年內)	次數	73	107	75	16	3
		百分比%	15.5%	23%	16%	3.4%	0.6%
	時常(一年以上)	次數	27	52	85	18	2
		百分比%	5.9%	11%	18%	3.8%	0.4%
	未曾	次數	0	2	4	5	1
		百分比%	0	0.4%	0.8%	1%	0.2%

社經條件	選項		未來一年內，我**已經規劃**從事**國外**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊頻率(國外)	頻繁(一年內)	次數	48	72	103	41	10
		百分比%	10.2%	15.3%	20.7%	8.8%	3.9%
	時常(一年以上)	次數	17	31	81	48	7
		百分比%	3.6%	6.5%	17%	10.2%	1.4%
	未曾	次數	0	1	2	7	2
		百分比%	0	0.2%	0.4%	1.4%	0.4%

三、國內旅遊運具選擇

由表 5-21 可以得知，受訪者平時在國內旅遊時以大眾運輸工具為主的族群，相對地他們對於從事國內慢遊行程的意願也就比較高，如本研究調查結果顯示，平時外出旅遊以大眾運具為主的受訪者有 55.3%的人願意在未來一年內從事國內慢遊行程；而平常外出旅遊以私人運具為主的受訪者則僅有 36.1%的人願意在未來一年內從事國內慢遊行程。在未來一年內已經規劃國內慢遊行程的部分，平時外出旅遊以大眾運具為主的受訪者有 32%的人已經規劃在未來一年內從事國內慢遊行程；而平常外出旅遊以私人運具為主的受訪者僅有 18.6%的人已經規劃在未來一年內從事國內慢遊行程。此調查結果也符合了慢遊所強調的是使用低碳且緩慢的大眾運輸來旅行，因此平常就使用大眾運輸工具的受訪者會更容易接受慢遊的旅遊型式。

TAMKANG UNIVERSITY

表 5-21 運具使用與慢遊意向交叉分析表(國內)

社經條件	選項		未來一年內，我**願意**從事**國內**慢遊行程(有意願)				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
運具使用（國內）	大眾運輸工具	次數	135	125	19	1	0
		百分比%	28.7%	26.6%	4%	0.2%	0
	私人運具	次數	71	98	20	1	0
		百分比%	15.1%	21%	4.2%	0.2%	0

社經條件	選項		未來一年內，我**可能會**從事**國內**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
運具使用（國內）	大眾運輸工具	次數	91	125	60	4	0
		百分比%	19.3%	26.6%	12.8%	0.8%	0
	私人運具	次數	54	83	47	6	0
		百分比%	11.6%	17.6%	10%	1.3%	0

社經條件	選項		未來一年內，我**已經規劃**從事**國內**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
運具使用（國內）	大眾運輸工具	次數	62	88	96	33	1
		百分比%	13.2%	18.8%	20.5%	7%	0.2%
	私人運具	次數	34	54	64	31	7
		百分比%	7.2%	11.4%	13.8%	6.5%	1.4%

四、國外旅遊形式

由表 5-22 可以得知，受訪者平時在國外旅遊時以自助式旅遊(含半自助式旅遊)為主的族群，相對地，他們對於從事國外慢遊行程的意願也就比較高。如本研究調查結果顯示，平時從事國外旅遊以自助式旅遊(含半自助式旅遊)為主的受訪者有 41.4%的人願意在未來一年內從事國外慢遊行程；而平常外出旅遊以團體旅遊為主的受訪者只有 33.4%的人願意在未來一年內從事國外慢遊行程。在未來一年內已經規劃國外慢遊行程的部分，平時外出旅遊以自助式旅遊(含半自助式旅遊)為主的受訪者有 21.4%的人已經規劃在未來一年內從事國外慢遊行程；而平常外出旅遊以團體旅遊為主的受訪者僅有 15%的人已經規劃在未來一年內從事國外慢遊行程。因此平常國外旅遊時就以自助式旅遊(含半自助式旅遊)為主的族群的受訪者會更容易接受慢遊的旅遊型式，此調查結果符合了慢遊本質所強調的是自主自理的旅行規劃。

五、小結

綜上，可得知高齡者對於慢遊的行為意向較高，而平時從事旅遊的頻率較高時，對於從事慢遊的意願較高；另外平常國內旅遊時，搭乘「大眾運輸工具」的消費者，他們對於從事國內慢遊行程的意願比較高，而平時國外旅遊時以自助式旅遊為主的族群，相對地他們對於從事國外慢遊行程的意願也較高。研究中發現以年齡做為區隔變數時，在慢遊行為意向中有較多的顯著差異，因此 5.3.3 節將以各年齡層中已經規劃從事慢遊的樣本，與其「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」和「低碳運具的認知」做交叉分析，以深入了解慢遊市場。

表 5-22 旅遊形式與慢遊意向交叉分析表(國外)

社經條件	選項		未來一年內，我**願意**從事**國外**慢遊行程(有意願)				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊形式(國外)	團體套裝	次數	65	92	57	6	2
		百分比%	13.8%	19.6%	12.2%	1.2%	0.4%
	自助(含半自助)	次數	89	104	31	5	2
		百分比%	19%	22.4%	7.6%	1%	0.4%
	未曾出國	次數	2	2	2	6	0
		百分比%	0.4%	0.4%	0.4%	1.2%	0

社經條件	選項		未來一年內，我**可能會**從事**國外**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊形式(國外)	團體套裝	次數	40	60	101	18	3
		百分比%	9.8%	12.8%	22.5%	3.9%	0.9%
	自助(含半自助)	次數	60	79	59	16	2
		百分比%	12.8%	17.9%	12.6%	3.4%	0.4%
	未曾出國	次數	0	2	4	5	1
		百分比%	0	0.4%	0.8%	1%	0.2%

社經條件	選項		未來一年內，我**已經規劃**從事**國外**慢遊行程				
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
旅遊形式(國外)	團體套裝	次數	24	45	100	49	5
		百分比%	5.3%	9.7%	22%	10.5%	1%
	自助(含半自助)	次數	41	58	87	42	7
		百分比%	8.9%	12.5%	17.3%	9%	1.4%
	未曾出國	次數	0	1	2	7	2
		百分比%	0	0.2%	0.4%	1.4%	0.4%

5.3.2 依年齡做市場區隔下變數對各構面之交叉分析

本研究針對受訪者問卷填答之分析，可以了解目前國人對於慢遊的旅行方式是廣大的被接受，甚至以此種方式做旅行。本研究進一步針對未來一年內已經規劃從事國內、外慢遊行程的填答(以年齡為區隔)與其態度、主觀規範、知覺行為控制和低碳運具的認知做交叉分析，以探討現有市場的主、客觀想法，其交叉分析表詳見附錄 2。

在慢遊態度的部分，由表 5-23 卡方檢定結果可以得知，國內慢遊部分，主要受「減少移動的時間」、「體驗地方特色」和「責任觀光」影響，而由表 5-24 的檢定結果可以得知，國外慢遊觀光則受「減少移動的時間」與「責任觀光」的影響較大。在填答的得分上，「氣候關懷」此衡量變數的 30 歲以下受訪者的同意程度較低，僅有 65%，考量此年齡層對於旅行時氣候環境的保護關懷較沒有高敏感度，此也呼應了在 5.3 節中分析出 30 歲以下的受訪者對於生態慢遊偏好較低的結果。

在慢遊主觀規範的部分，由表 5-23 與表 5-24 的卡方檢定結果可以看出，整體而言，國內慢遊主觀規範中，主要受「家人」、「較親密的朋友」及「旅行社」的影響程度較深；在國外慢遊中，五個影響變數皆會影響個人從事慢遊。在填答的得分上，不論其年齡層或國內外的慢遊行為，受訪者對於受到家人的影響最大，都在 80%以上。由於 30 歲以下的受訪者大部分為學生居多，平時大部分時間與同儕或男/女朋友相處，而且受網路媒體的影響較深。31~60 歲的受訪者，除了上班之外，其他大部分的時間都以家庭為主，因此旅遊比較容易受到家人與較親密的朋友(如果沒有男/女朋友，則解釋為配偶)的影響。而 61 歲以上的受訪者，除了容易受到家人與較親密的朋友影響外，因為本身自助旅行比較麻煩困難，所以也受到旅行社的建議或行銷，另外特別的是，由於本問卷 61 歲以上的樣本大多從再教育服務中心、

里民活動中心取的，因此此年齡層的人也容易受到朋友、同學/事的影響而從事慢遊。

在知覺行為控制的時間控制部分，由卡方檢定表 5-23 與表 5-24 得知，國內、外慢遊都受「時間控制」和「金錢控制」的影響程度大，而考量國外旅遊在各方面都較不熟悉，因此國外慢遊也受「同伴參與」與「自主的旅行」的影響。另外在問卷填答上，不論國內外的慢遊行為，30 歲以下與 61 歲以上的受訪者對於假期時間的控制程度較高，而 31~60 歲的受訪者受到工作時間安排上的影響，控制的程度較低。在金錢控制的部分，30 歲以下的受訪者大部分沒有金錢獨立或社會新鮮人的所得較少，因此在金錢控制上的同意程度較低，另外 31~60 歲的受訪者雖然所得較高，但在考量家庭與生活的支出後，可以自由運用的花費較少，因此金錢控制的同意程度也較低；61 歲以上的受訪者大部分是退休人員或由子女扶養，比較沒有金錢開銷上的壓力，因此是所有年齡層中金錢控制程度最好的。在同伴參與的部分，不論任何年齡層都不會以自我為出發點去控制其他參與者的意見。在自主的旅行的部分，30 歲以下的受訪者對於自助旅行的接受度最高，再者是 31~60 歲的受訪者，而 61 歲以上的受訪者可能考量到語言上、資訊上的不便利，僅有 30%的受訪者同意自主的旅行。

在慢遊低碳運具的認知部分，經由表 5-23 與表 5-24 卡方檢定的結果證實五個變數皆影響個人從事國內或國外慢遊，表示低碳運具是慢遊極重要之構面。而在此構面的填答上，不論國內外的慢遊行為，各年齡層也對於低碳運具的重視程度極高，不論是時間成本、金錢成本、低碳運具的環保意識、移動過程也是旅遊的一部分和更多的體驗跟接觸都有 90%的同意程度。

綜合以上所述，針對三種年齡層的慢遊市場應該要有不同的規劃方式，以下敘述之：

1.30 歲以下

此年齡層的特徵在於金錢控制能力較低，但時間控制能力較高且容易以自助的方式旅行，除了容易受到同儕或男/女朋友的影響外，也受網路媒體的影響，因此針對此年齡層可以以成本較低、花費時間較長的低碳運輸工具，如：客運、自行車等作為慢遊時的代步工具，另外旅遊節目的介紹、部落格的推廣也都能促使此年齡層以慢遊的方式旅行。

2.31~60 歲

此年齡層的特徵在於時間控制能力和金錢控制能力方面較低，容易受到家人與較親密的朋友(如果沒有男/女朋友，則解釋為配偶)的影響，對於既定的團體行程或自助旅行的參與可能性各一半，因此規劃者可以針對此年齡層可以規畫一系列家庭適合的慢遊方式，如：提供無縫隙的運輸接駁系統、適合家庭大小一同從事的活動等。

3.61 歲以上

此年齡層的特徵在於時間控制能力和金錢控制能力方面較高，且對於自助旅行的困難度較高，另外除了容易受到家人與較親密的朋友影響外，也容易受到朋友、同學/事和旅行社的建議或行銷而影響，因此針對此年齡層的規畫可以考量時間跟金錢都比較沒有的限制且年齡較大的條件下，規劃者可以規劃較長天數且移動更緩慢的慢遊，另外旅行社也可以推出僅針對此年齡層的旅程規劃。

表 5-23 慢遊行為與其它構面之卡方檢定(國內)

自變項（行為意向）	構面	應變項（觀察變數）	觀察個數(N)	卡方值	顯著性
慢遊行為	態度	正面情感	238	1.760	0.415
		深入了解旅遊地	238	1.321	0.724
		減少移動的時間	238	8.291	0.040*
		體驗地方特色	238	8.831	0.012*
		氣候關懷	238	1.168	0.558
		責任觀光	238	6.857	0.032*
慢遊行為	主觀規範	家人影響	238	7.752	0.021*
		朋友、同學/事影響	238	7.306	0.063
		較親密的朋友影響	238	9.188	0.027*
		媒體、網站影響	238	9.016	0.061
		旅行社影響	238	18.531	0.001**
慢遊行為	知覺行為控制	時間控制	238	15.381	0.004**
		金錢控制	238	20.310	0.000***
		同伴參與	238	5.188	0.075
		自主的旅行	238	7.603	0.107
慢遊行為	低碳運具的認知	時間成本	238	11.173	0.011*
		金錢成本	238	22.505	0.000***
		低碳運具的環保意識	238	14.060	0.001***
		移動過程也是旅遊一部分	238	17.385	0.001***
		更多的接觸跟體驗	238	19.892	0.000***

***代表 P < 0.001、**代表 P < 0.01、*代表 P < 0.05

表 5-24 慢遊行為與其它構面之卡方檢定(國外)

自變項（行為意向）	構面	應變項（觀察變數）	觀察個數(N)	卡方值	顯著性
慢遊行為	態度	正面情感	238	3.962	0.138
		深入了解旅遊地	238	1.977	0.372
		減少移動的時間	238	9.417	0.024*
		體驗地方特色	238	4.635	0.099
		氣候關懷	238	3.725	0.293
		責任觀光	238	10.649	0.005**
慢遊行為	主觀規範	家人影響	238	8.703	0.013
		朋友、同學/事影響	238	14.991	0.002**
		較親密的朋友影響	238	19.289	0.000***
		媒體、網站影響	238	8.602	0.035*
		旅行社影響	238	11.534	0.009**
慢遊行為	知覺行為控制	時間控制	238	17.357	0.002**
		金錢控制	238	13.504	0.009**
		同伴參與	238	13.662	0.001**
		自主的旅行	238	11.014	0.026*
慢遊行為	低碳運具的認知	時間成本	238	14.778	0.001**
		金錢成本	238	30.299	0.000***
		低碳運具的環保意識	238	5.602	0.041*
		移動過程也是旅遊一部分	238	12.467	0.006**
		更多的接觸跟體驗	238	15.218	0.002**

***代表 P < 0.001、**代表 P < 0.01、*代表 P < 0.05

5.4 慢遊意向之影響因素分析

因素分析在求出量表的建構效度，進行因素分析時，須確定各變數觀察值之間是否具有共同變異性。本研究利用 KMO (Kaiser-Meyer-Olkin)來檢驗本研究各構面是否適合進行因素分析。KMO 判斷值在 0.7 以上，表示適合進行因素分析，0.6 以上表示尚可進行因素分析，0.5 以上表示不適合進行因素分析，0.5 以下則表示非常不適合進行因素分析。

適合選取因素個數的方法如下：(1)因素之特徵值需大於 1；(2)變數數量介於 20-50 個之間；(3)以最大變異數轉軸法旋轉後，取因素負荷量絕對值大於 0.5 者(吳萬益與林清河, 2000;吳明隆, 2007)。因此本研究問卷利用 SPSS 統計軟體進行因素分析，參數估算方法採主成分法(Principle Component Analysis)，根據 Kaiser 準則選取特徵值(Eigenvalue)大於 1 為共同因素(Common factor)，然後以最大變異法(Normal varimax rotation)進行轉軸。納入因素負荷量大於 0.5 之觀測變數，如表 5-25 所示。

在因素分析完後，為進一步了解問卷的可靠性與有效性，要繼續進行信度考驗分析，信度有外在信度與內在信度兩大類，Cronbach's α 係數是屬內部一致性信度的一種，最常適用於李克特式量表法，當 α 係數越高，代表量表的內部一致性越佳。信度係數最好在 0.8 以上，0.6-0.8 之間是可以接受的範圍，如果在 0.6 以下，則考慮重新修訂或刪除問項，本研究構面之 Cronbach's α 係數，如表 5-25 所示。

表 5-25 慢遊行為意向之影響因素量表信度與效度分析

構面	觀測變數	因素負荷量	解釋變異量%	KMO	Cronbach's α
態度	正面情感	0.660	48.08%	0.753	0.737
	深入了解旅遊地	0.659			
	減少移動的時間	0.527			
	體驗地方特色	0.630			
	氣候關懷	0.701			
	責任觀光	0.761			
主觀規範	家人影響	0.736	54.30%	0.738	0.789
	朋友、同學/事影響	0.741			
	較親密的朋友影響	0.774			
	媒體、網站影響	0.710			
	旅行社影響	0.721			
知覺行為控制	時間控制	0.737	61.58%	0.619	0.681
	金錢控制	0.776			
	同伴參與	0.560			
	自主的旅行	0.467			

表 5-25 慢遊行為意向之影響因素量表信度與效度分析(續)

構面	觀測變數	因素負荷量	解釋變異量%	KMO	Cronbach's α
低碳運具的認知	時間成本	-0.843	64.57%	0.695	0.717
	金錢成本	0.589			
	低碳運具的環保意識	0.682			
	移動過程也是旅遊一部分	0.856			
	更多的接觸跟體驗	0.838			
行為意向	有意願(國內)	0.735	60.37%	0.616	0.868
	有意願(國外)	0.733			
	考量其他限制因素（國內）	0.779			
	考量其他限制因素（國外）	0.826			
	確定從事國內慢遊	0.783			
	確定從事國外慢遊	0.799			

由表 5-31 可以發現，在態度部分，以「責任觀光」影響最大，其因素負荷量為 0.761；其次依序為「氣候關懷」、「正面情感」、「深入了解旅遊地」、「體驗地方特色」、「減少移動的時間」，其因素負荷量均大於 0.6。

在主觀規範部分，以「較親密的朋友影響」影響最大，其因素負荷量為 0.774；其次依序為「朋友、同學/事影響」、「媒體、網站影響」、「旅行社影響」、「家人影響」，此構面的觀察變數的因素負荷量十分平均，都在 0.7 以上。

在知覺行為控制部分，以「金錢控制」影響最大，其因素負荷量為 0.776；其次是「時間控制」因素負荷量為 0.737，兩者間的差異不大，另外依序為「同伴參與」、「自主的旅行」，當中「自主的旅行」此因素，可能是因為填答者社經條件的不同，對於自助式的旅行規劃感覺的難易程度差異也很大，造成此問項的填答較兩極，因此因素負荷量未達 0.5，在往後的結構方程式中將此因素刪除。

在低碳運具的認知部分，以「移動過程也是旅遊一部分」影響最大，其因素負荷量為 0.856，其次依序為「時間成本」、「更多的接觸跟體驗」、「低碳運具的環保意識」、「金錢成本」，當中除了「金錢成本」因素負荷量為 0.589，其他的因素負荷量均大於 0.6。

在慢遊行為意向部分，以「考量其他限制因素(國外)」影響最大，其因素負荷量為 0.826，其次依序為「確定從事國外慢遊」、「確定從事國內慢遊」、「考量其他限制因素(國內)」、「內心層次(國內)」、「內心層次(國外)」，此構面的觀察變數的因素負荷量十分平均，都在 0.7 以上。

由表 5-25 可以得知，本研究各構面之 KMO 值均介於 0.6-0.8，表示本研究問卷的題項皆適合進行因素分析。另外，從表 5-30 中可以看出各構面信度係數亦介於 0.6-0.9，表示本研究之問卷擁有良好的信度。

5.5 慢遊行為意向結構方程模式分析

本研究以 SEM 分析「態度」、「主觀規範」、「知覺控制行為」、「低碳運具的認知」與「行為意向」之間的關係，有關 SEM 模式的建構是根據本研究所提出之路徑架構而建立，並建立變數間之因果關係路徑，模式建構完成後即利用 AMOS 軟體進行校估與分析。在衡量結構方程是否合適時，通常利用卡方值，但因為卡方值對大樣本非常敏感，因此，在整個模式之評估上，另增加許多評估模式適合度的統計量，例：卡方自由度比(χ^2/df)、GFI、AGFI、NFI、CFI、RMR、RMSEA 與 PNFI 等量測適合度的指標來判別模式之優劣。

本研究參考吳明隆(2007)，利用 AMOS6.0 軟體進行校估，行為意向結構模式路徑係數校估結果如表 5-26、圖 5-4 所示。當中除了「知覺控制行為」對「低碳運具的認知」不顯著以外，其他的結構方程路徑係數值皆為顯著，且參數值正負號亦符合先驗知識。各項配適度指標如表 5-33，大多符合指標之門檻值，且本研究之 Cronbach’s α 皆達 0.6 以上，表示內部一致性相當高，因此驗證本研究轉移行為意向模式具有良好的解釋能力。

慢遊行為意向模式各關係路徑假設驗證之探討分述如下：

一、 態度與行為意向之關係

在態度對慢遊的行為意向方面，路徑係數值為 0.261，標準化後係數值為 0.133，P＜0.05 有正向顯著關係。顯示消費者的態度對於慢遊的行為意向有顯著的影響關係，因此本研究的假設「H1：遊客對於從事慢遊的態度與遊客產生慢遊意向呈正相關」，獲得顯著的支持。

在態度部份，以「責任觀光」之路徑係數較大，為 0.743，顯示其影響較大；其次為「正面情感」，為 0.697；「氣候關懷」，為 0.595。

二、主觀規範與行為意向之關係

在主觀規範對慢遊的行為意向方面，路徑係數值為 0.312，標準化後係數值為 0.207，P＜0.01 有正向顯著關係。顯示消費者的主觀規範對於慢遊的行為意向有顯著的影響關係，因此本研究的假設「H2：遊客對於從事慢遊的主觀規範與遊客產生慢遊意向呈正相關」，獲得顯著的支持。

在主觀規範部份，以「較親密的朋友影響」之路徑係數較大，為 0.691，顯示其影響較大；其次為「媒體、網站」，為 0.673；「旅行社」，為 0.650。

三、知覺控制行為與行為意向之關係

在知覺控制行為對慢遊的行為意向方面，路徑係數值為 0.422，標準化後係數值為 0.149，P＜0.05 有正向顯著關係。顯示消費者的知覺控制行為對於慢遊的行為意向有顯著的影響關係，因此本研究的假設「H3：遊客對於從事慢遊的知覺控制行為與遊客產生慢遊意向呈正相關」，獲得顯著的支持。在知覺控制行為部份，以「金錢控制」之路徑係數較大，為 0.660，顯示其影響較大；其次為「時間控制」，為 0.621。

四、低碳運具的認知與行為意向之關係

在低碳運具的認知對慢遊的行為意向方面，路徑係數值為 0.398，標準化後係數值為 0.177，P＜0.01 有正向顯著關係。顯示消費者的低碳運具的認知對於慢遊的行為意向有顯著的影響關係，因此本研究的假設「H4：遊客對於從事慢遊的低碳運具的認知與遊客產生慢遊意向呈正相關」，獲得顯著的支持。

在低碳運具的認知部份，以「移動過程也是旅遊一部分」、「更多的接觸跟體驗」之路徑係數較大，為 0.870 和 0.822，可知「移動過程也是旅遊一部分」、「更多的接觸跟體驗」於「低碳運具的認知」

構面之影響較大。

五、 態度與低碳運具的認知之關係

在態度對低碳運具的認知方面，路徑係數值為 0.250，標準化後係數值為 0.286，P＜0.001 有正向顯著關係。顯示消費者的態度對於低碳運具的認知有顯著的影響關係，因此本研究的假設「H5：遊客對於從事慢遊的態度與遊客對低碳運具的認知呈正相關」，獲得顯著的支持。

六、 主觀規範與低碳運具的認知之關係

在主觀規範對低碳運具的認知方面，路徑係數值為 0.185，標準化後係數值為 0.277，P＜0.001 有正向顯著關係。顯示消費者的主觀規範對於低碳運具的認知有顯著的影響關係，因此本研究的假設「H6：遊客對於從事慢遊的主觀規範與遊客對低碳運具的認知呈正相關」，獲得顯著的支持。

七、 知覺控制行為與低碳運具的認知之關係

在知覺控制行為對低碳運具的認知方面，路徑係數值為 0.061，標準化後係數值為 0.045，P＞0.05 無正向顯著關係。可能由於知覺控制行為所闡述是屬於內在的自我控制部分，而低碳運具的認知指的是個人本身對於低碳運具的重視程度，導致兩者間無顯著的影響關係，如：自我本身可以控制旅遊時時間的長短，但不一定就會因此對低碳運具需要長時間的搭車時間的特性有所偏好。因此本研究的假設「H7：遊客對於從事慢遊的知覺控制行為與遊客對低碳運具的認知呈正相關」，未獲得顯著的支持。

由前述可知本研究的七項假設中有六項獲得支持，包含：「H1：遊客對於從事慢遊的態度與遊客產生慢遊意向呈正相關」、「H2：遊客對於從事慢遊的主觀規範與遊客產生慢遊意向呈正相關」、「H3：遊客對於從事慢遊的知覺控制行為與遊客產生慢遊意向呈正相關」、「H4：遊客對於從事慢遊的低碳運具的認知與遊客產生慢遊意向呈正

相關」、「H5：遊客對於從事慢遊的態度與遊客對低碳運具的認知呈正相關」、「H6：遊客對於從事慢遊的主觀規範與遊客對低碳運具的認知呈正相關」。另外有一項未獲得支持，「H7：遊客對於從事慢遊的知覺控制行為與遊客對低碳運具的認知呈正相關」。

由結構方程模式的分析結果可以發現，除了遊客對於從事慢遊的知覺控制行為與遊客對低碳運具的認知之間無顯著關係外，其他各構面間存在正向顯著關係。而由路徑係數值可以看出慢遊的行為意向中主要重視「主觀規範」，其路徑值大於「低碳運具的認知」、「知覺控制行為」和「態度」。另外可由路徑值發現，「態度」對於「低碳運具的認知」的影響大於「主觀規範」對於「低碳運具的認知」的影響。

TAMKANG UNIVERSITY

表 5-26 路徑係數校估結果

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
低碳運具的認知	←	態度	0.250	0.057	4.366	***	0.286
低碳運具的認知	←	主觀規範	0.185	0.044	4.212	***	0.277
低碳運具的認知	←	知覺控制行為	0.061	0.074	.832	.406	0.045
行為意向	←	低碳運具的認知	0.398	0.135	2.951	**	0.177
行為意向	←	態度	0.261	0.125	2.084	*	0.133
行為意向	←	知覺控制行為	0.422	0.181	2.332	*	0.149
行為意向	←	主觀規範	0.312	0.097	3.229	**	0.207
責任觀光	←	態度	1.000				0.743
氣候關懷	←	態度	1.074	0.097	11.039	***	0.595
體驗地方特色	←	態度	0.721	0.085	8.529	***	0.449
深入了解旅遊地	←	態度	0.824	0.085	9.730	***	0.517
考量其他限制因素(國外)	←	行為意向	1.000				0.850
確定從事國內慢遊	←	行為意向	0.846	0.053	15.971	***	0.677
確定從事國外慢遊	←	行為意向	1.056	0.051	20.572	***	0.819
朋友同事影響	←	主觀規範	1.000				0.650
家人影響	←	主觀規範	1.045	0.090	11.553	***	0.673
較親密的朋友影響	←	主觀規範	0.922	0.078	11.760	***	0.691
旅行社影響	←	主觀規範	0.860	0.077	11.115	***	0.639
同伴參與	←	知覺控制行為	1.000				0.345
金錢控制	←	知覺控制行為	2.138	0.450	4.753	***	0.660
時間控制	←	知覺控制行為	2.657	0.540	4.922	***	0.621

表 5-26 路徑係數校估結果(續)

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
低碳運具的環保意識	←	低碳運具的認知	1.000				0.548
移動過程也是旅遊一部分	←	低碳運具的認知	1.594	0.136	11.744	***	0.870
更多的接觸跟體驗	←	低碳運具的認知	1.628	0.139	11.689	***	0.822
考量其他限制因素(國內)	←	行為意向	0.662	0.044	15.173	***	0.651
內心層次（國外）	←	行為意向	0.806	0.046	17.667	***	0.731
內心層次（國內）	←	行為意向	0.505	0.037	13.750	***	0.601
金錢成本	←	低碳運具的認知	0.848	0.117	7.272	***	0.397
正面情感	←	態度	0.933	0.076	12.269	***	0.679
體、網站影響	←	主觀規範	0.761	0.070	10.912	***	0.623
減少移動的時間	←	態度	0.632	0.088	7.225	***	0.378
時間成本	←	低碳運具的認知	-0.493	0.103	-4.805	***	-0.247

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-27 本研究 SEM 之各項配適度指標

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	PGFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	605.551	2.413	0.903	0.697	0.875	0.925	0.054	0.736
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.5	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

TAMKANG UNIVERSITY

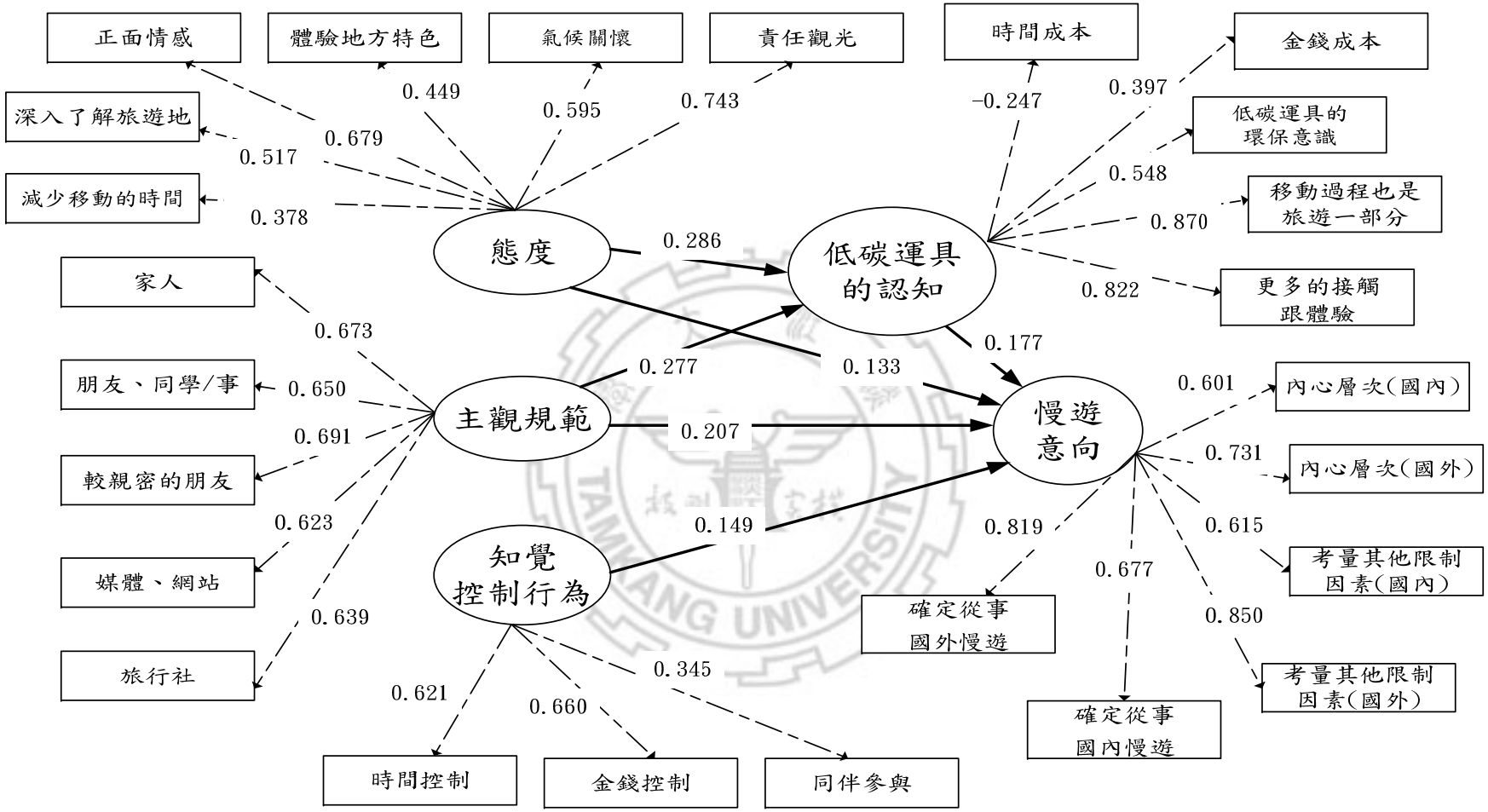


圖 5-4 慢遊行為意向結構模式分析圖

5.6 中介效果之分析

1.慢遊態度、低碳運具的認知與行為意向之關係

根據本研究的結構模型中，有兩個部分可以探討中介因子是否發揮作用。從圖 5-5 和表 5-28 可以得知慢遊的「態度」與「行為意向」彼此之間的關係是正向顯著的，且從圖 5-6 和表 5-30 也可以得知慢遊的「態度」與「低碳運具的認知」彼此之間的關係也是正向顯著的，當中介因素「低碳運具的認知」一同放入分析時，其係數不但顯著而且使「態度」與「行為意向」之間的係數下降，如圖 5-7 和表 5-32，因此「低碳運具的認知」是發揮作用的。因此，當消費者對於環境關懷及慢遊體驗的態度越高時，對於低碳運具的認知就越高，則對慢遊有更高的意向。且此研究結果也符合 Dickinson et al.(2011)所提出的「慢遊體驗-運具-環境」三構面。當遊客對於環境和氣候有越多的正面關懷時，他們願意重視使用低碳運具的程度就越高，對於慢遊體驗的意願也就會越高，Dickinson et al.(2011)稱之為「嚴格的慢遊(hard slow travel)」。本研究的假設「H8：遊客對於從事慢遊的態度會因為遊客對低碳運具的認知的程度而影響慢遊意向」獲得支持。

2.慢遊主觀規範、低碳運具的認知與行為意向之關係

從圖 5-8 和表 5-34 可以得知慢遊的「主觀規範」與「行為意向」彼此之間的關係是正向顯著的，且從圖 5-9 和表 5-36 也可以得知慢遊的「主觀規範」與「低碳運具的認知」彼此之間的關係也是正向顯著的，當中介因素「低碳運具的認知」一同放入分析時，其係數不但顯著而且使「主觀規範」與「行為意向」之間的係數下降，如圖 5-9 和表 5-38，因此「低碳運具的認知」是發揮作用的。因此，當消費者受到他人的影響，提升對於低碳運具的認知時，會比主觀規範直接影響行為意向的程度來的深。如同 Dickinson et al.(2010)提到觀光客會因為網站

推薦、媒體報導、旅行社的推銷和學術研究鼓勵等，使得人們旅遊時會考慮不同的旅遊方式，如：旅遊時避免使用飛機、小客車等運具，以少數定點的居住式旅遊取代以往大量景點安排的旅行方式、以步行或自行車的方式深入旅遊地。本研究的假設「H9：遊客對於從事慢遊的主觀規範會因為遊客對低碳運具的認知的程度而影響慢遊意向」獲得支持。

3.慢遊知覺行為控制、低碳運具的認知與行為意向之關係

由於「H7：遊客對於從事慢遊的知覺控制行為與遊客對低碳運具的認知呈正相關」，未獲得顯著的支持，無法探討慢遊的「知覺控制行為」與「行為意向」間的中介「低碳運具的認知」是否發揮作用，因此本研究的假設「H10：遊客對於從事慢遊的知覺行為控制會因為遊客對低碳運具的認知的程度而影響慢遊意向」未獲得支持。

4.慢遊中介分析之理論意涵

由於過去慢遊議題中強調低碳運具是慢遊一個重要的構面，但卻未對低碳運具有較深入的探討，因此本研究將「低碳運具的認知」整合於計劃行為理論中，探討低碳運具直接影響行為意向與間接的影響程度，此為過去慢遊研究中，甚或計劃行為理論中所沒有探討到的部分。由本研究的結構方程模式研究結果中可以得知「態度」、「主觀規範」對於「低碳運具的認知」都有正面顯著的影響，表示「態度」、「主觀規範」對於「低碳運具的認知」存在直接的顯著關係，另外「低碳運具的認知」對於「行為意向」也有直接的顯著關係。而從 5.6 節的結構方程中，證實本研究假設「低碳運具的認知」在「態度」和「行為意向」、「主觀規範」和「行為意向」中都有發揮部分中介的效果，表示低碳運具除了直接影響行為意向外，亦扮演兩個構面間的中介關係，為慢遊中不可或缺之考量要素。

5.慢遊中介分析之實務意涵

本研究研究結果顯示「態度」、「主觀規範」和「低碳運具的認知」對於「行為意向」有直接的正面影響關係，另外「態度」及「主觀規範」對於「低碳運具的認知」也都有正面顯著的影響，且經由中介分析後證實「低碳運具的認知」為「態度」與「行為意向」、「主觀規範」與「行為意向」之間的中介因子，因此即使遊客個人對於慢遊的態度和受外在他人影響慢遊的程度都很高，但都會因為透過低碳運具的中介影響，更容易促使遊客從事慢遊，因此推廣慢遊的時候，更應該考量提供便利的交通環境跟鼓勵大家使用低碳運具作為旅遊時代步之運輸工具，如：推出鐵路觀光列車外，更進一步考量遊客想更深入目的地，提供自行車的租借於車廂上或火車站旁、賦予低碳運具更多意象，像彩繪列車、給予低碳運具更舒適的交通環境等。

TAMKANG UNIVERSITY

表 5-28 路徑係數校估結果(態度→行為意向)

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
慢遊意向	←	態度	0.511	0.099	5.165	***	0.281
責任觀光	←	態度	1.000				0.812
氣候關懷	←	態度	.859	0.085	10.153	***	0.520
體驗地方特色	←	態度	.562	0.075	7.505	***	0.383
深入了解旅遊地	←	態度	.698	0.075	9.364	***	0.478
考量其他限制因素(國外)	←	行為意向	1.000				0.860
確定從事國內慢遊	←	行為意向	0.822	0.052	15.802	***	0.666
確定從事國外慢遊	←	行為意向	1.051	0.050	21.111	***	0.825
考量其他限制因素(國內)	←	行為意向	0.639	0.043	14.900	***	0.637
內心層次(國外)	←	行為意向	0.802	0.044	18.082	***	0.737
內心層次(國內)	←	行為意向	0.485	0.036	13.391	***	0.585
正面情感	←	態度	0.933	0.069	13.495	***	0.742
減少移動的時間	←	態度	0.484	0.078	6.199	***	0.316

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-29　SEM 之各項配適度指標(態度→行為意向)

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	PGFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	368.364	3.508	0.915	0.628	0.876	0.926	0.073	0.695
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.5	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

國立淡江大學 TAMKANG UNIVERSITY 敦品 實樸

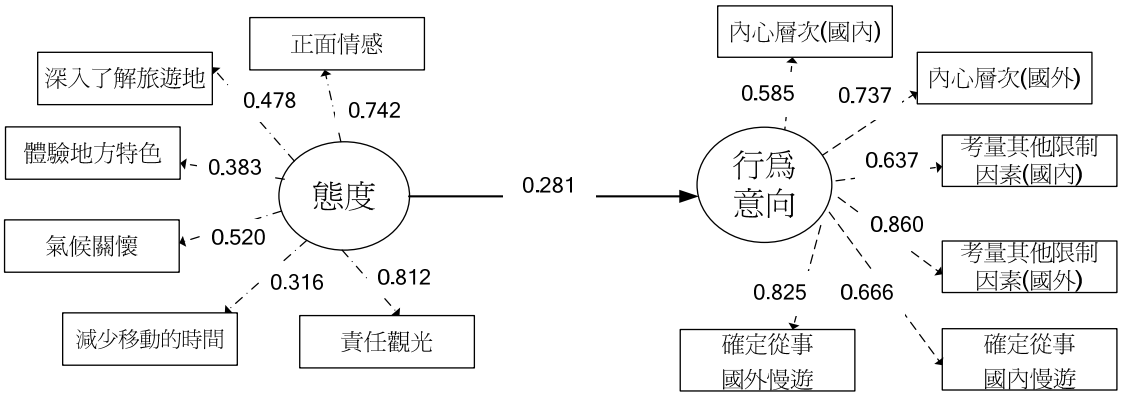


圖 5-5 結構模式分析圖(態度→行為意向)

表 5-30 路徑係數校估結果(態度→低碳運具的認知)

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
低碳運具的認知	←	態度	0.310	0.051	6.080	***	0.382
責任觀光	←	態度	1.000				0.783
氣候關懷	←	態度	0.953	.089	10.649	***	0.555
體驗地方特色	←	態度	0.617	.079	7.846	***	0.405
深入了解旅遊地	←	態度	0.749	.078	9.542	***	0.495
低碳運具的環保意識	←	低碳運具的認知	1.000				0.537
移動過程也是旅遊一部分	←	低碳運具的認知	1.634	0.143	11.427	***	0.874
更多的接觸跟體驗	←	低碳運具的認知	1.674	0.146	11.450	***	0.829
金錢成本	←	低碳運具的認知	0.834	0.119	7.006	***	0.383
正面情感	←	態度	0.946	0.072	13.145	***	0.725
減少移動的時間	←	態度	0.536	0.082	6.557	***	0.337
時間成本	←	低碳運具的認知	-0.473	0.104	-4.535	***	-0.233

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-31 SEM 之各項配適度指標(態度→低碳運具的認知)

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	PGFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	102.059	2.617	0.962	0.569	0.936	0.955	0.058	0.659
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.5	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

TAMKANG UNIVERSITY

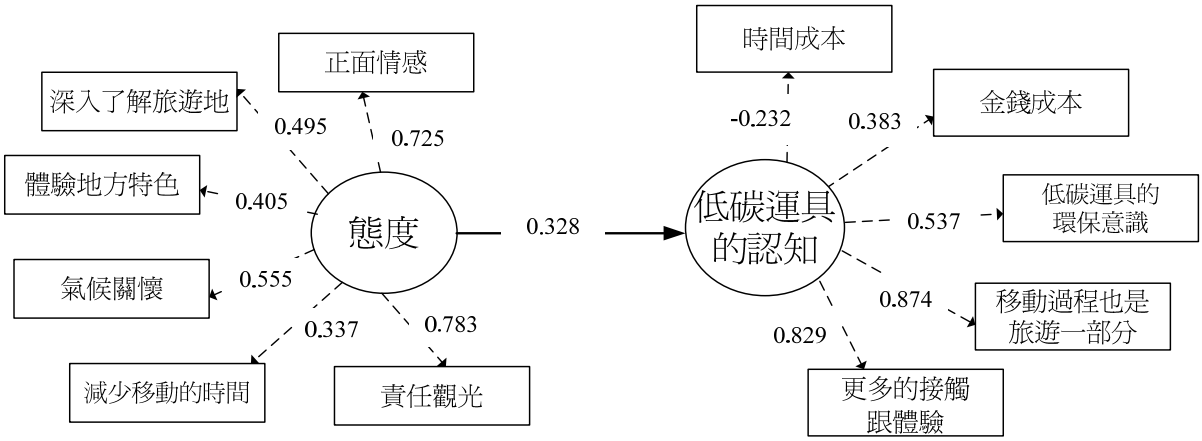


圖 5-6 結構模式分析圖(態度→低碳運具的認知)

表 5-32 路徑係數校估結果

（態度→行為意向和低碳運具的認知→行為意向）

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
行為意向	←	態度	0.373	0.094	3.953	***	0.210
行為意向	←	低碳運具的認知	0.569	0.126	4.525	***	0.245
責任觀光	←	態度	1.000				0.815
氣候關懷	←	態度	0.849	0.084	10.064	***	0.515
體驗地方特色	←	態度	0.555	0.075	7.435	***	0.379
深入了解旅遊地	←	態度	0.692	0.074	9.317	***	0.476
考量其他限制因素(國外)	←	行為意向	1.000				0.853
確定從事國內慢遊	←	行為意向	0.833	0.053	15.644	***	0.667
確定從事國外慢遊	←	行為意向	1.054	0.051	20.540	***	0.819
低碳運具的環保意識	←	低碳運具的認知	1.000				0.527
移動過程也是旅遊一部分	←	低碳運具的認知	1.683	0.151	11.124	***	0.883
更多的接觸跟體驗	←	低碳運具的認知	1.697	0.151	11.207	***	0.824
考量其他限制因素(國內)	←	行為意向	0.649	0.044	14.793	***	0.638
內心層次(國外)	←	行為意向	0.804	0.046	17.631	***	0.730
內心層次(國內)	←	行為意向	0.494	0.037	13.337	***	0.587
金錢成本	←	低碳運具的認知	0.856	0.122	6.994	***	0.386
正面情感	←	態度	0.933	0.069	13.445	***	0.744
減少移動的時間		態度	0.476	0.078	6.119	***	0.312
時間成本		低碳運具的認知	-0.478	0.107	-4.488	***	-0.231

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-33 SEM 之各項配適度指標

（態度→行為意向和低碳運具的認知→行為意向）

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	PGFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	371.74	3.507	0.908	0.630	0.868	0.925	0.072	0.701
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.5	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

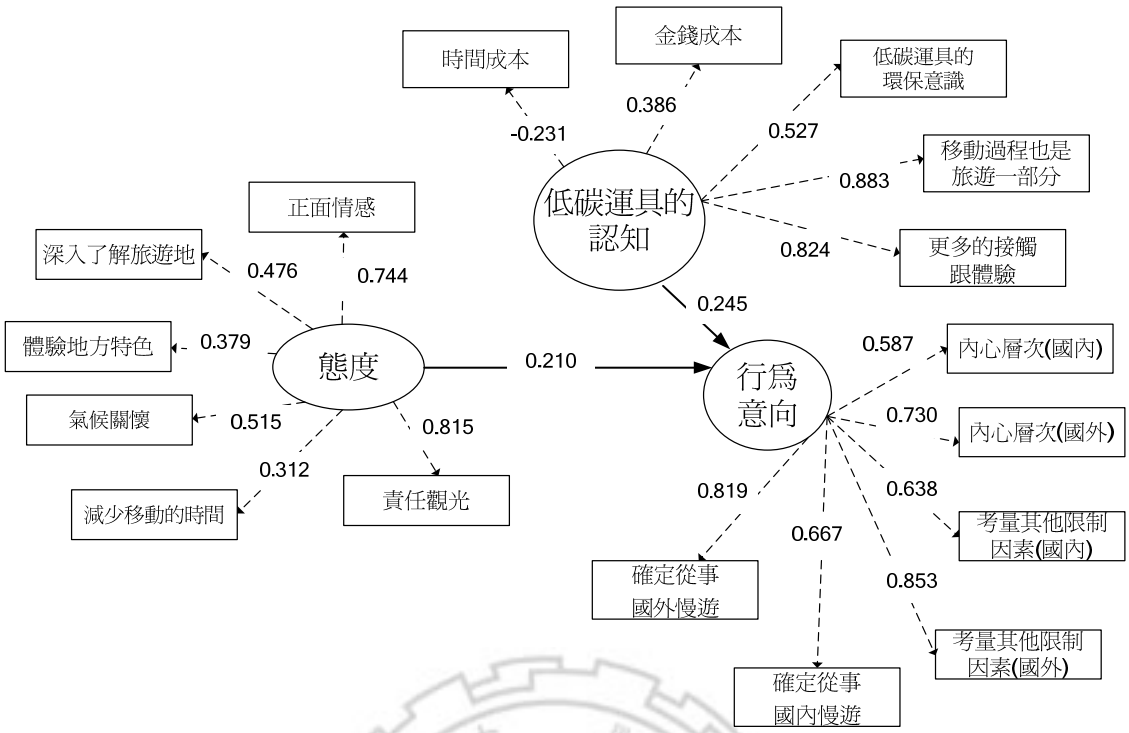


圖 5-7 結構模式分析圖(態度→行為意向和低碳運具的認知→行為意向)

表 5-34 路徑係數校估結果(主觀規範→行為意向)

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
行為意向	←	主觀規範	0.467	0.081	5.763	***	0.322
考量其他限制因素(國外)	←	行為意向	1.000				0.867
確定從事國內慢遊	←	行為意向	0.803	0.052	15.567	***	0.656
確定從事國外慢遊	←	行為意向	1.038	0.049	21.216	***	0.821
旅行社影響	←	主觀規範	1.000				0.687
媒體、網站影響	←	主觀規範	1.031	0.084	12.242	***	0.702
較親密的朋友影響	←	主觀規範	0.844	0.071	11.828	***	0.669
朋友、同學/事影響	←	主觀規範	0.785	0.071	11.101	***	0.616
考量其他限制因素(國內)	←	行為意向	0.629	0.042	14.829	***	0.632
內心層次(國外)	←	行為意向	0.805	0.043	18.535	***	0.745
內心層次(國內)	←	行為意向	0.480	0.036	13.387	***	0.582
家人影響	←	主觀規範	0.687	0.064	10.784	***	0.595

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-35　SEM 之各項配適度指標(主觀規範→行為意向)

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	NFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	113.961	3.352	0.958	0.961	0.919	0.972	0.070	0.594
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.9	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

TAMKANG UNIVERSITY

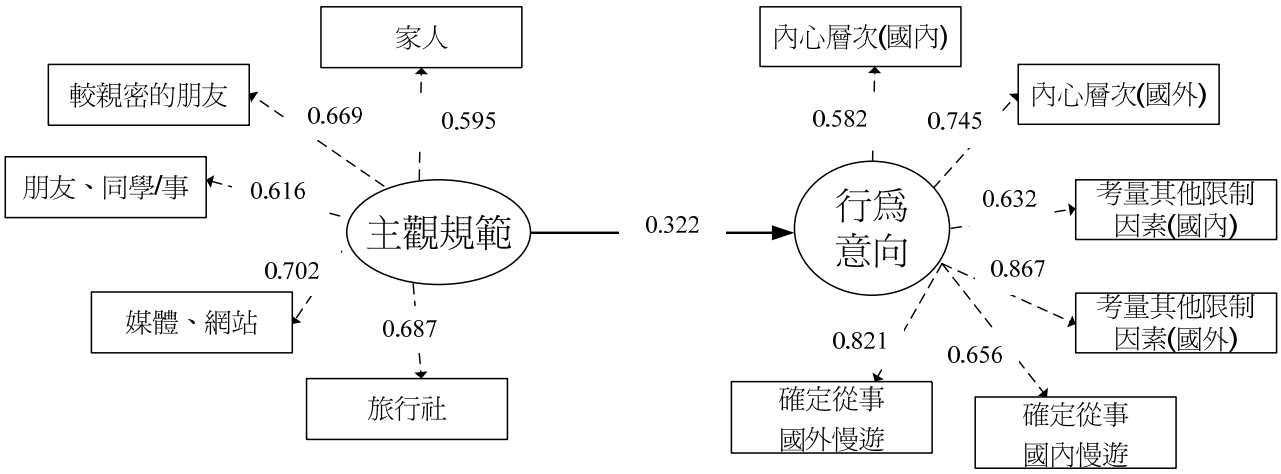


圖 5-8 結構模式分析圖(主觀規範→行為意向)

表 5-36 路徑係數校估結果(主觀規範→低碳運具的認知)

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
低碳運具的認知	←	主觀規範	0.258	0.042	6.145	***	0.399
旅行社影響	←	主觀規範	1.000				0.662
媒體、網站影響	←	主觀規範	1.036	0.089	11.697	***	0.681
較親密的朋友影響	←	主觀規範	0.900	0.076	11.777	***	0.688
朋友、同學/事影響	←	主觀規範	0.834	0.075	11.070	***	0.631
低碳運具的環保意識	←	低碳運具的認知	1.000				0.539
移動過程也是旅遊一部分	←	低碳運具的認知	1.636	0.143	11.463	***	0.877
更多的接觸跟體驗	←	低碳運具的認知	1.660	0.145	11.479	***	0.824
金錢成本	←	低碳運具的認知	0.839	0.119	7.063	***	0.386
家人影響	←	主觀規範	0.734	0.068	10.816	***	0.613
時間成本	←	低碳運具的認知	-0.477	0.104	-4.579	***	-0.235

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-37　SEM 之各項配適度指標(主觀規範→低碳運具的認知)

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	NFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	75.388	2.513	0.969	0.950	0.944	0.969	0.056	0.633
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.9	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

國立淡江大學 TAMKANG UNIVERSITY 敦品 實樸

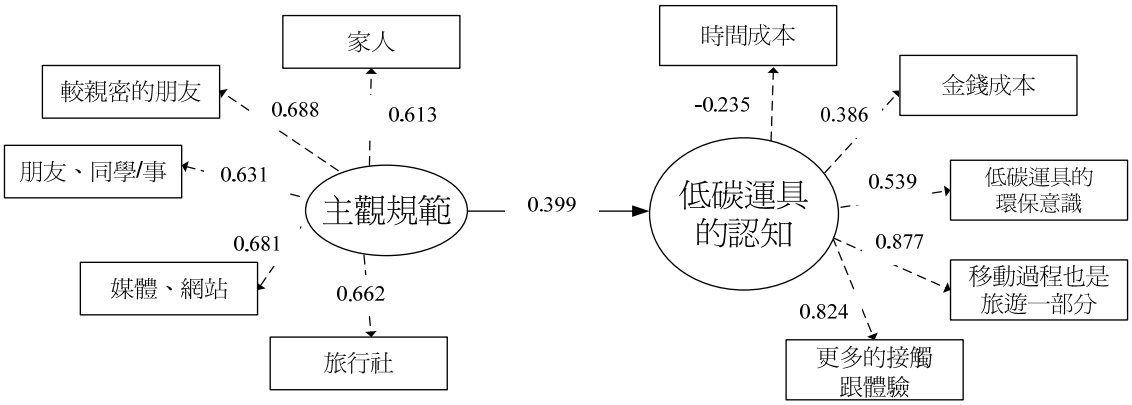


圖 5-9 結構模式分析圖(主觀規範→低碳運具的認知)

表 5-38 路徑係數校估結果

（主觀規範→行為意向和低碳運具的認知→行為意向）

潛在路徑參數校估			未標準化係數	標準誤	t-value	P 值	標準化係數
行為意向	←	低碳運具的認知	0.531	0.125	4.256	***	0.228
行為意向	←	主觀規範	0.357	0.077	4.608	***	0.251
考量其他限制因素(國外)	←	行為意向	1.000				0.857
確定從事國內慢遊	←	行為意向	0.817	0.053	15.423	***	0.657
確定從事國外慢遊	←	行為意向	1.044	0.051	20.574	***	0.816
旅行社影響	←	主觀規範	1.000				0.685
媒體、網站影響	←	主觀規範	1.035	0.085	12.183	***	0.703
較親密的朋友影響	←	主觀規範	0.848	0.072	11.780	***	0.669
朋友、同學/事影響	←	主觀規範	0.789	0.071	11.060	***	0.617
低碳運具的環保意識	←	低碳運具的認知	1.000				0.527
移動過程也是旅遊一部分	←	低碳運具的認知	1.685	0.152	11.106	***	0.883
更多的接觸跟體驗	←	低碳運具的認知	1.700	0.152	11.194	***	0.825
考量其他限制因素（國內）	←	行為意向	0.641	0.044	14.694	***	0.228
內心層次(國外)	←	行為意向	0.807	0.045	17.932	***	0.251
內心層次(國內)	←	行為意向	0.489	0.037	13.296	***	0.857
金錢成本	←	低碳運具的認知	0.854	0.122	6.975	***	0.657
家人影響	←	主觀規範	0.690	0.064	10.744	***	0.816
時間成本	←	低碳運具的認知	-0.477	0.107	-4.473	***	0.685

***代表 P<0.001。**代表 P<0.01。*代表 P<0.05

表 5-39 SEM 之各項配適度指標

（主觀規範→行為意向和低碳運具的認知→行為意向）

Model	CMIN	CMIN/DF	GFI	NFI	AGFI	CFI	RMSEA	PNFI
模式配適值	324.502	3.489	0.919	0.914	0.881	0.936	0.072	0.708
門檻值	越小越好	<5	>0.9	>0.9	>0.8	>0.9	<0.1	>0.5

TAMKANG UNIVERSITY

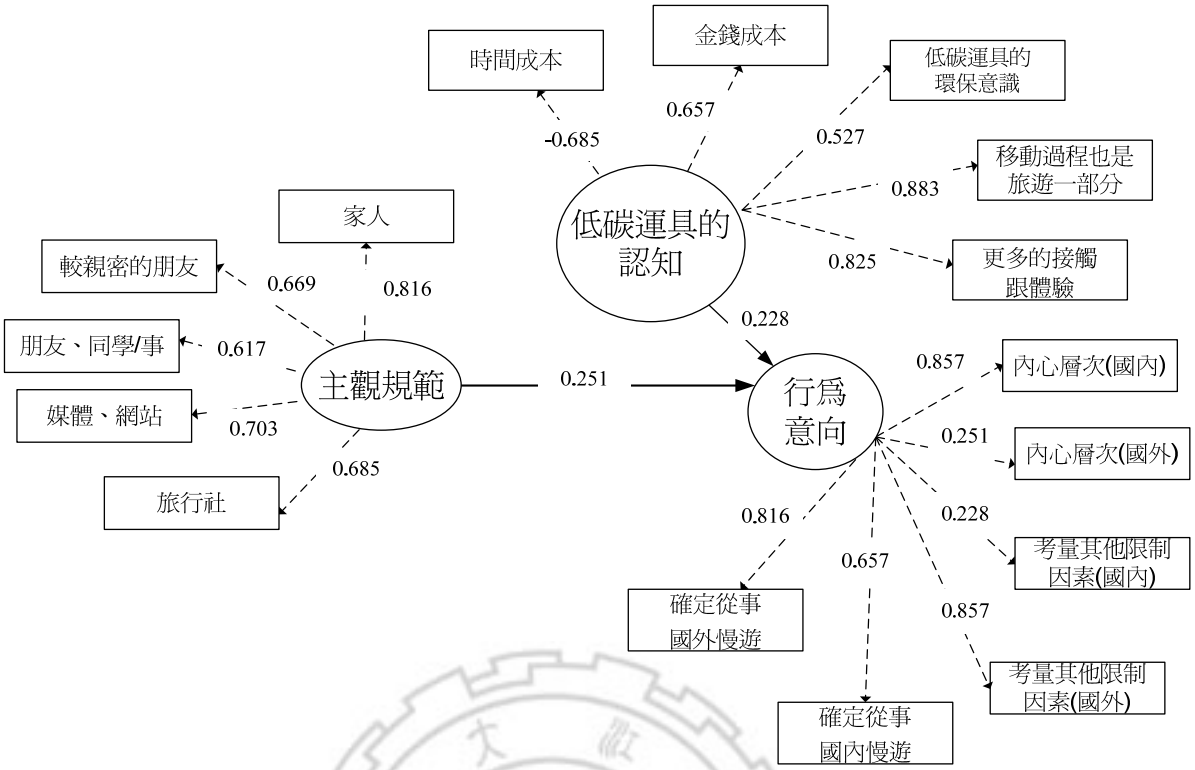


圖 5-10 結構模式分析圖(主觀規範→行為意向和低碳運具的認知→行為意向)

第六章 結論與建議

本研究利用紮根理論歸納出「慢遊」之的組成條件，並建立慢遊行為意向結構模式，本研究將 Dickinson et al.(2011)提出的慢遊三構面整合於計畫行為理論，並以「低碳運具的認知」為一中介因子，分析國人的「態度」、「主觀規範」「知覺行為控制」和「低碳運具的認知」對於慢遊「行為意向」之影響，並進行慢遊市場分析。本章彙整主要研究成果與發現，提出具體的結論與相關建議：

6.1 結論

本研究旨在分析慢遊定義與構面，建立慢遊的旅遊類型，並分析市場特性。進一步探討「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」和「低碳運具的認知」對慢遊「行為意向」的相互關係以及「低碳運具的認知」對於慢遊行為意向直接與間接的影響程度，本研究結果可歸納獲得以下的結論：

1. 本研究應用紮根理論定義出慢遊的必要因素與次要因素，建立慢遊的旅遊種類，並透過交叉分析討論慢遊市場。再透過因素分析與結構方程模式分析探討「計畫行為理論之構面」和「低碳運具的認知」對慢遊「行為意向」之關係以及「低碳運具的認知」對於慢遊「行為意向」直接與間接的影響程度，過去尚未應用計畫行為理論加上「低碳運具的認知」作為中介因素，探討運具對於慢遊之影響，且慢遊目前仍屬發展與推廣的旅遊型式，因此了解慢遊市場、意向與運具的直接和間接影響關係，此議題具有相當的研究價值。
2. 本研究經由蒐集相關文獻並歸納慢遊的組成條件後，以 NVivo8 具體的歸納與定義出慢遊的 5 個必要因子與 3 個次要因子。必要因

素包括：緩慢的步調、以單一或少數旅遊地的當地行程為主、居住式旅遊、使用低碳且緩慢的運具和做負責任的觀光；次要因素包含：獨立自主的旅行、回饋當地社會及環境和享受整個旅行的過程。

3.經由交叉分析可發現，受訪者平時從事旅遊的頻率較高時，對於慢遊的意願也比較高，甚至已經從事或規劃慢遊的比例也比較高。另外目前國人從事國內旅遊時，大部分以「大眾運輸工具」為主。此外，與「私人運具」相較之下，平常以「大眾運輸工具」為主的受訪者會更容易接受並且從事慢遊。另一方面，受訪者平時國外旅遊時以自助式旅遊(含半自助式旅遊)為主的族群，相對地他們對於從事國外慢遊行程的意願也就比較高。由以上兩點也證實了慢遊是以緩慢且低碳的大眾運輸工具為旅行中主要運輸工具，同時也是小規模自主的旅行方式。

4.本研究的調查結果顯示，年齡層中，以 61 歲以上的受訪者實際從事國內和國外慢遊之可能性較高，而且這個年齡層的受訪者在時間安排較自由、金錢的限制也較少，甚至更勇於嘗試不同的新事物，當中除了「宗教慢遊」外，「文化慢遊」、「生態慢遊」、「度假慢遊」或「鄉村慢遊」的偏好程度相同。

5.由已經有慢遊行為(已經規劃國內外慢遊行程)的受訪者中所填答的問卷做交叉分析檢定，可以發現不論國內或國外慢遊，其「低碳運具的認知」中 5 個構面「時間成本」、「金錢成本」、「移動過程也是旅遊一部分」、「更多的接觸跟體驗」和「低碳運具的環保意識」皆具有顯著影響，表示從事慢遊時，低碳運具的使用是不可或缺的。

6.本研究實證調查結果經因素分析發現，整體而言，構面的同意程度都高於平均水準，在影響慢遊「態度」的衡量變數中主要為「責

任觀光」、「氣候關懷」、「正面情感」，顯示對於環境保護意識越高的人，會更願意從事慢遊。在慢遊「主觀規範」的衡量變數中，以「較親密的朋友(配偶)」、「朋友、同學/事」、「家人」影響為主，表示身邊較親近的人比較容易影響本身的決定。在知覺行為控制中的「自主的旅行」同意程度較高，其餘問項在「時間控制」、「同伴意見」與「金錢控制」的部分，因為消費者有固定且必要的時間與金錢安排，因此此兩問項的表現較低，而且因為消費者會去參考同伴的意見而不是左右他人的意見，因此此問項表現較低。在「低碳運具的認知」部分，以「移動過程也是旅遊一部分」、「更多的接觸跟體驗」表現最佳。在慢遊行為意向的部分，以「內心層次(國內)」、「內心層次(國外)」的同意程度較高，由此可知，國人對於國內、外的慢遊意向持正面的態度，又以國內的同意程度大於國外的同意程度。

7.透過結構方程模式分析結果可以發現，「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」和「低碳運具的認知」對於「行為意向」有正面顯著關係。另外除了「知覺行為控制」對「低碳運具的知覺」之間無顯著關係外，「態度」、「主觀規範」對於「低碳運具的認知」都有正面顯著的影響。

8.經由中介效果的檢驗後，可以得知慢遊的「態度」和「主觀規範」在與「行為意向」分析時，會因為加入「低碳運具的認知」此中介要素一同分析時，發揮作用具有部分中介效果的。由此可知，當消費者對於環境關懷及慢遊體驗的態度越高時，對於低碳運具的認知就越高。另外當消費者受到他人的影響，提升對於低碳運具的認知時，會比主觀規範直接影響行為意向的程度來的深。由此證實，「低碳運具的認知」在慢遊議題中是重要的影響因素。

6.2 建議

慢遊議題仍尚屬推廣與發展階段，透過本研究針對慢遊市場以及個人主客觀想法、低碳運具認知與行為意向的相互關係之系統化實證分析結果，在學術上與實務上歸納以下建議：

學術上：

1. 慢遊在未來是具有潛力且會更蓬勃發展的旅遊形式，本研究礙於樣本蒐集的時程限制與經費限制，未能了解全部旅客的特性，僅嘗試先以大台北地區居民為樣本調查之對象，因此建議往後研究可以廣大了解更多不同市場區隔的遊客特性和慢遊時運輸設施配合的辦法等。
2. 由於消費者對於國內與國外的旅遊行為意向會有所差異，但礙於本研究的研究時程限制，未能將個人主客觀的想法分成兩個部分做調查，僅針對行為意向做分析，因此建議往後可以將國內慢遊與國外慢遊分開做完整的研究。
3. 由行為意向構面的平均得分情況發現填答者對於未來「已經規劃」國內外慢遊的比例偏高，可能因為填答者對於慢遊的想像空間較大，加諸於較多自我本身的認知，因此產生較多灰色地帶，但本研究考量目前慢遊尚處發展階段，沒有特別詢問相關過去經驗，建議往後研究可以詢問遊客過去是否有相關之慢遊經驗。
4. 本研究僅慢遊市場大方向做研究分析，進一步，後續研究可以以不同的區隔變數細分更多不同的小市場，以找出慢遊更精確的目標市場。

實務上：

1. 本研究驗證「低碳運具的認知」為影響「態度」與「行為意向」之間和「主觀規範」與「行為意向」之間重要的中介因素。因此運輸供給是慢遊極重要的一環，政府若規畫給予便利的交通方式，將促使遊客更有意願從事慢遊。如交通部觀光局目前大力推動的「台灣好行觀光巴士」，便是自行規劃行程、輕鬆出遊也響應節能減碳的一種慢遊方式，爾後政府應該多建設與推廣提倡此類搭配大眾運具的旅遊方式，也鼓勵民眾多使用大眾運輸工具，如：給予低碳運具更方便舒適的搭乘環境、以低碳運具為主軸，做更多的行銷與推廣等。另一方面，遊客會因為外在他人的影響而去使用低碳運具，如：旅行社推出的自行車套裝行程、鐵道之旅等，間接影響觀光客以慢遊的形式旅遊，因此規劃者可以以低碳運輸工具為主軸，規劃旅程。由本研究調查的結果可以得知，目前國人對於慢遊的接受度普遍偏高，又以國內的參與意願大於國外，因此建議旅行社可以朝國內的慢遊做首要的市場規劃。
2. 本研究針對年齡與慢遊行為意向做交叉分析，結果顯示相較於其他年齡層，61 歲以上的高齡者對於國內外慢遊的意願較高，由此可以了解到目前高齡的旅遊市場型態正在改變。現今高齡者的社經條件優於過去，且對於旅遊有不同見解，比較傾向定點、深度與緩慢的旅遊型式，因此建議旅行社在規劃慢遊時，可以以高齡者為首要的市場對象。
3. 本研究進一步針對慢遊現有的市場做交叉分析後發現，規劃者在規劃慢遊時，不同的年齡層應該給予不同的行銷方式。30 歲以下的市場可以接受花費時間較長的低碳運輸工具，如：客運、自行車等作為慢遊時的代步工具，而且網路資訊，如：部落格的推廣，以及旅遊節目的介紹都可以促使此年齡層的人以慢遊的方式旅

行。31~60 歲的人容易受到家人與較親密的朋友(如果沒有男/女朋友，則解釋為配偶)的影響，因此規劃者可以針對此年齡層可以規畫一系列家庭適合的慢遊方式，如：提供無縫隙的運輸接駁系統、適合家庭大小一同從事的活動等。而 61 歲以上的高齡者，則在規畫時可以考量時間跟金錢都比較沒有的限制且年齡較大的條件下，可以規劃較長天數且移動更緩慢的慢遊，另外此年齡層也受旅行社的影響較大，因此旅行社也可以推出僅針對此年齡層的旅程規劃。

參考文獻

中文部分

1. 台灣國家公園內政部營建署。http://np.cpami.gov.tw
2. 中華民國交通部觀光局。http://www.tbroc.gov.tw
3. 中華民國交通部觀光局行政資訊系統。http://admin.taiwan.net.tw/
4. 可樂旅遊。http://www.colatour.com.tw/
5. 雄獅旅遊。http://www.liontravel.com/
6. 孫武彥(1994)，「文化觀光－文化與觀光之研究」。台北：三民書局，民國 83 年。
7. 楊明賢 (1999)，「觀光學導論」，揚智文化事業股份有限公司，民國 88 年。
8. 教育部(2000)，「商業概論」
9. 范莉雯 (2002)，「大學生參與生態旅遊行為意向之研究-以東海大學學生為例」，臺中師範學院環境教育研究所碩士論文，民國 91 年。
10. 高俊雄 (2003)，「 運動觀光之規劃與發展」，國民體育季刊，第 32 卷，第 3 期，頁 1-6，民國 92 年。
11. 劉大和(2004)，「創意文化園區的思考」，創意空間，典藏雜誌出版，民國 93 年。
12. 劉世閔（2006），「教育研究法：質性研究之電腦輔助分析軟體 Nvivo 7」，教育研究月刊，第 147 卷，頁 156-158，民國 95 年。
13. 林連聰等（2006），「觀光學概論」，台北：國立空中大學，民國 95 年。
14. 吳淑鶯、陳瑞和(2006)，「計畫行為理論應用於網路書店購買行為之研究」，中華管理評論國際學報，第 9 卷，第 4 期，頁 1-23，民國 95 年。

15.吳明隆(2007)，「SPSS 統計應用學習實務：問卷分析與應用統計」，加樺國際股份有限公司，三版，民國 96 年。

16.劉宜君 (2007)，「從永續觀光與永續醫療觀點探討醫療觀光政策」，台灣環境資源永續發展之研討會，民國 96 年。

17.王一芝 (2007)，「第三代旅遊進化論：慢遊」，遠見雜誌，第 253 期，民國 96 年。

18.廖惠萍、許宏偉(2007)「慢遊北海道--請以溫柔的步調，慢慢旅行吧」，時周文化，民國 96 年。

19.劉宜君 (2008)，「醫療旅遊與台灣永續發展之探討」，實踐大學〈願景與整合—2008 兩岸政經文教學術研討會〉，民國 97 年 4 月。

20.陳桓敦、鍾政偉、蔡進祥、王維民 (2008) ，「 桃園地區埤塘永續觀光之發展策略研究」， 休閒暨觀光產業研究 ，第三卷，第二期， 頁 105-122，民國 97 年。

21.許義忠、莊麗君、蔡智魁、余泰魁(2009)，「計畫行為理論納入過去行為來預測高中生的休閒遊憩意圖與行為」，旅遊管理研究，第八卷，第二期，頁 145-162，民國 98 年。

22.李貽鴻 (2009)，「觀光學導論」，五南圖書出版股份有限公司，民國 98 年。

23.蕭文龍(2009)，「多變量分析最佳入門實用書 SPSS+LISREL」，碁峰資訊股份有限公司，民國 98 年。

24.郭玉霞、劉世閔、王為國、黃世奇、何明軒、洪梓榆 (2009)，「質性研究資料分析：NVivo 8 活用寶典」，高等教育文化事業有限公司，民國 98 年。

25.榮泰生 (2009)，「Amos 與研究方法」，五南圖書出版股份有限公司，民國 98 年。

26.吳明隆(2009)，「結構方程模式：AMOS 的操作與應用」」，五南圖書出版股份有限公司，民國 98 年。

27. 楊秋霖(2010)，「探索生態旅遊」，華都文化事業有限公司，民國 99 年。
28. 許悅玲(2010)，「旅遊與觀光概論」，揚智文化事業有限公司，民國 99 年。
29. 吳明隆、張毓仁（2011)，「結構方程式－實務應用秘笈」，五南圖書出版股份有限公司，民國 100 年。
30. 蔡宏進(2011)，「鄉村旅遊」，揚智文化事業有限公司，民國 100 年。
31. 張育銓（2011)，「台灣的宗教觀光及其研究：方法論與本質論的探索」，育達科大學報，第 27 期 ，頁 65-84，民國 100 年。
32. 楊昭慧（2012)，「計畫行為理論的預測效果及行動控制的中介作用~以規律運動行為為例」，國立臺灣師範大學健康促進與衛生教育學系博士論文，民國 101 年 6 月。

英文部份

1.Ajzen Icek,(1988) “Attitudes, Personality and Behavior.” Milton Keynes, UK:Open University Press.
2.AJZEN ICEK,(1991)” The Theory of Planned Behavior.” Organizational Behavior And Human Decision Processes. Vol.50, pp.179-211.
3.Dennis Conway and Benjamin F. Timms.(2010) “Re-Branding Alternative Tourism in the Caribbean: The Case for ‘Slow Tourism.”Tourism and Hospitality Research. Vol.10, No.4, pp.329-344.
4.Dickinson Janet.(2009)”Slow Tourism Travel for a Lower Carbon Future” Bournemouth University
5.Dickinson J. E., Robbins D., Lumsdon L.,(2011) “Holiday travel discourses and climate change.” Journal of Sustainable Tourism. Vol.19, No.3, pp.281-300.
6.Dickinson J. E., Lumsdon Les M. and Robbins D.(2011)” Slow travel: issue for tourism and climate change.” Journal of Sustainable Tourism. Vol.19, No.3, pp.281-300.

7.Guiver J. W.,(2007)"Model talk: discourse analysis of how people talk about bus and car travel." Transportation Research Part A. Vol.41,pp.233-248.
8.Hsu Cathy & Huang Songshan (Sam).(2010) "Formation of Tourist Behavioral Intention and Actual Behavior." Service Systems and Service Management (ICSSSM), 2010 7th International Conference Publications. pp.1-6.
9.James P. Warren(2011)" A Review of "Slow travel and tourism." Journal of Sustainable Tourism. Vol.19, No.7, pp. 916-918.
10. Lam Terry and Hsu Cathy.(2004)" Theory of Planned Behavior: Potential Travelers from China." Journal of Hospitality & Tourism Research. Vol.28, No.463, pp.463-482.
11. Lumsdon Les M. and McGrath Peter.(2011)" Developing a Conceptual Framework for slow travel: a grounded theory approach." Journal of Sustainable Tourism. Vol.19, No.3, pp.265-279.
12. Molz Jennie Germann,(2010) "Representing pace in tourism mobilities: staycations, Slow Travel and The Amazing Race." Journal of Tourism and Cultural Change. Vol.7, No.4, pp.270-286.
13. Nistoreanu P., Dorobantu M. R., Tuclea C. E.,(2011)"The Trilateral Relationship Ecotourism-Sustainable Tourism-Slow Travel Among Nature In The Line With Authentic Tourism." Journal of tourism. vol.11, pp.34-37.
14. Rana Foroohar,(2007)"Taking Our Time Off- The hectic 10-city, 10-day package tour is a thing of the past. We say good riddance."Newsweek— http://www.thedailybeast.com.
15. Spaargaren Gert & Vliet Bas Van,(2000) "Lifestyles, consumption and the environment: the ecological modernization of domestic consumption." Environmental Politics. Vol. 9, No. 1,pp.50-77.
16. Sparks Beverley & Pan Grace Wen,(2009)" Chinese Outbound tourists: Understanding their attitudes, constraints and use of information sources."Tourism Management. Vol.30, pp.483-494.
17. Standeven Joy & Knop Paul de,(1999)" Sport tourism." Champaign, Ill.

Human Kinetics.

18. Slow Travel－www.slowtrav.com

19. Slow Travel－www.lowcarbontravel.com

20. Slow Movement－www.slowmovement.com

21. Slow Moves－www.slowmovesblog.blogspot.com/

22. Slow Travel Europe－www.slowtraveleurope.eu

23. The Ecotourism Society－ http://www.ecotourism.org/

24. United Nations Educational Scientific and Cultural Organization(UNESCO) －http://www.unesco.org

25. YURTSEVEN H. Ridvan, KAYA Ozan,(2011) ”Slow Tourists: A comparative Research Based on Cittaslow Principles.” American International Journal of Contemporary Research. Vol.1, No.2, pp.91-98.

26. Yu C. P. (Simon), Chancellor C. H. and Cole S. T. (2011)”Measuring Residents’ Attitudes toward Sustainable Tourism: A Reexamination of the Sustainable tourism Attitude Scale.” Journal of Travel Research. vol.50, No.1, pp.57-63.

27. World Tourism Organization (WTO)－http://www2.unwto.org/

附錄一、調查問卷

親愛的先生/小姐 您好：
首先感謝您在百忙之中撥冗填寫此問卷。這是一份純學術的研究問卷，目的在了解「消費者對於慢遊的意向」，作為研究的參考，非常需要您的寶貴意見。

此調查結果僅供學術研究之用，絕不作其他用途，請您放心填答。

再次感謝您的耐心填答與協助!

淡江大學運輸科學研究所
指導教授：陳敦基博士、溫裕弘博士
研究生：林育綺敬上

壹、名詞定義：

一、慢遊：

所講求的是以緩慢的步調、減少大量的觀光景點行程，長時間待在一個目的地，深入了解當地為主，以「**居住**」代替「**經過**」，使旅途有更多不同於一般制式景點觀光的旅遊經驗，包括體驗當地文化特色、與人有更多的接觸和分享、嘗試當地的生活方式及緩慢地享受當地特色食物等。而旅行中使用較環保、慢速的運輸方式【低碳運具】，享受整個旅行的過程。另一方面慢遊也強調維護旅遊地的大自然及傳統文化及保護觀光景點的永續性。

二、低碳運具：

強調低碳運輸方式，以火車、客運、公車、自行車、步行為主。【國外旅遊係指到當地之後的行程，出境到國外時搭乘飛機的旅程不在此限。】

貳、問卷內容：

一、慢遊的態度

下列敘述您的同意程度為何	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 我認為旅遊時，緩慢的步調代替緊湊行程是有益且愉快的	□	□	□	□	□
2. 我認為旅遊時，深入了解當地人文歷史、自然景觀是重要的	□	□	□	□	□
3. 我認為旅遊時，應該長時間待在單一個地方，減少長時間花費在交通上	□	□	□	□	□
4. 我認為旅遊時，應該嘗試當地飲食並與當地人有更多接觸	□	□	□	□	□
5. 我認為旅遊時，應該以環境關懷為主，使用低碳運具	□	□	□	□	□
6. 我認為旅遊時應該做有責任的觀光(如:做個有公德心的遊客)	□	□	□	□	□

二、慢遊的主觀規範

下列敘述您的同意程度為何	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 我會因**家人**支持或鼓勵而從事慢遊	□	□	□	□	□
2. 我會因**朋友、同學/事**支持或鼓勵而從事慢遊	□	□	□	□	□
3. 我會因**男/女朋友**支持或鼓勵而從事慢遊	□	□	□	□	□
4. 我會因**媒體、網站**的廣告或推廣而從事慢遊	□	□	□	□	□
5. 我會因**旅行社**的推薦或行銷而從事慢遊	□	□	□	□	□

三、慢遊的知覺控制行為

下列敘述您的同意程度為何	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 旅遊時，我可以控制假期的長短	□	□	□	□	□
2. 旅遊時，我可以控制金錢成本	□	□	□	□	□
3. 旅遊時，我可以左右同伴的意見	□	□	□	□	□
4. 旅遊時，我覺得自助式的旅行規劃是容易的	□	□	□	□	□

四、低碳運具的重視度【以火車、客運、公車、自行車、步行為主】

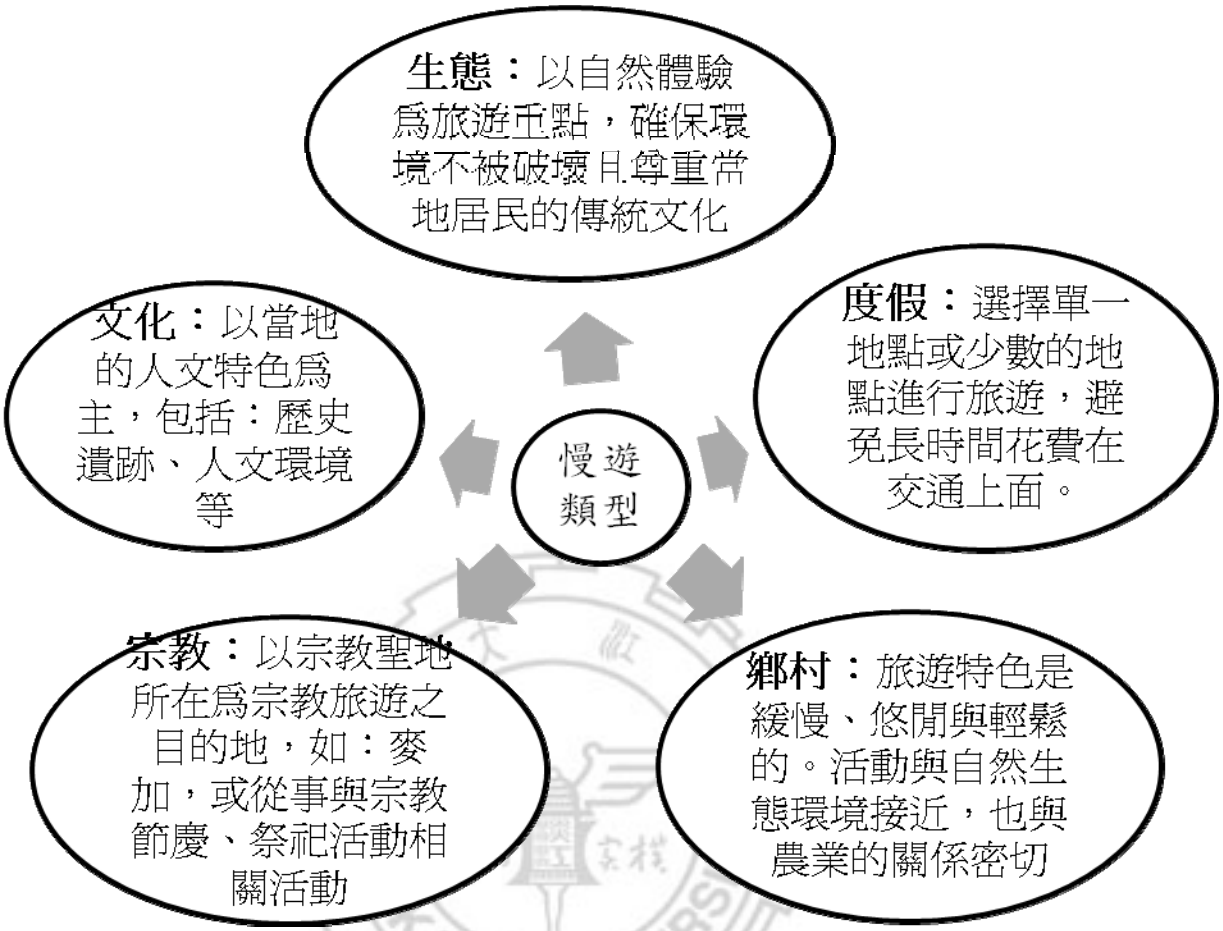
下列敘述您的同意程度為何	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 我認為旅遊時，搭乘低碳運具所花的時間比較多(見附註)					
2. 我認為旅遊時，搭乘低碳運具所花的金錢比較少(見附註)					
3. 我認為旅遊時，搭乘低碳運具可以對環境有所關懷					
4. 我認為旅遊時，搭乘低碳運具的途中也是旅遊的一部分					
5. 我認為旅遊時使用低碳運具，旅途中會有比較多的體驗					

附註：低碳運具與碳排放較高且快速的運具相比，如：高鐵、小客車、國內　班等。

五、慢遊意向

下列敘述您的同意程度為何	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 未來一年內我願意從事國內慢遊行程					
2. 未來一年內我願意從事國外慢遊行程					
3. 未來一年內我可能會從事國內慢遊行程					
4. 未來一年內我可能會從事國外慢遊行程					
5. 未來一年內我已經規劃從事國內慢遊行程					
6. 未來一年內我已經規劃從事國外慢遊行程					

六、慢遊類型偏好



下列敘述您的喜好程度為何	喜好程度				
	非常喜歡	喜歡	普通	不喜歡	非常不喜歡
1. 文化慢遊					
2. 生態慢遊					
3. 度假慢遊					
4. 鄉村慢遊					
5. 宗教慢遊					

參、基本資料

您的資料僅供研究分析之用，請您詳實填答並請在適當的□內打「✓」

1.性別：□1 男　2 女

2.婚姻狀況：□1 已婚　2 未婚

3.年齡：□125 歲以下□226-30 歲□331-35 歲□436-40 歲□541-45 歲

646-50 歲□751-55 歲□856-60 歲□961-65 歲□1066 歲以上

4.學歷：□1 小學□2 國中□3 高中、職□4 大學、專科□5 研究所以上

5.職業：□1 學生□2 軍公教□3 工□4 服務業□5 商□6 農□7 自由業□8 退休

9 其他

6.請問您通常大概多久會國內旅遊一次

1 一個月以內□2 三個月以內□3 半年以內□4 一年以內□5 其他

7.請問您通常大概多久會國外旅遊一次

1 一個月以內□2 三個月以內□3 半年以內□4 一年以內□5 其他

8.請問您過去在國內旅遊時，大部分所使用的運具是

1 大眾運輸工具(如:火車、客運、公車、捷運等)

2 私人運具(如小客車、機車等)

9.請問您過去在國外旅遊時，大部分的旅遊形式為

1 團體套裝行程

2 自助旅行(自訂機票、住宿、行程等)

3 半自助旅行(由旅行社代訂機票及住宿，行程自理)

10.個人月收入：

115 000 元以下□215 001-30 000 元□330 001-45 000 元

445 001-60 000 元□560 001-75 000 元□675 001 元(含)以上

問卷到此結束，感謝您的耐心填答與協助!

附錄二、各構面交叉分析

表 1 各年齡層與態度交叉分析表(國內)

行為意向	選項		減少移動的時間					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	20	23	5	0	0	48
		百分比%	42%	48%	10%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	64	55	10	1	0	130
		百分比%	49%	42%	8%	1%	0	100%
	61 歲以上	次數	32	24	3	1	0	60
		百分比%	53%	40%	5%	2%	0	100%

行為意向	選項		體驗地方特色					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	25	21	2	0	0	48
		百分比%	52%	44%	4%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	62	58	10	0	0	130
		百分比%	48%	45%	7%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	31	24	5	0	0	60
		百分比%	52%	40%	8%	0	0	100%

行為意向	選項		責任觀光					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	37	10	1	0	0	48
		百分比%	77%	21%	2%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	96	34	0	0	0	130
		百分比%	74%	26%	0	0	0	100%
	61 歲以上	次數	50	10	0	0	0	60
		百分比%	83%	17%	0	0	0	100%

表 2 各年齡層與態度交叉分析表(國外)

行為意向	選項		減少移動的時間					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	15	18	2	0	0	35
		百分比%	43%	51%	6%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	46	34	11	1	0	92
		百分比%	50%	37%	12%	1%	0	100%
	61 歲以上	次數	22	17	2	1	0	42
		百分比%	52%	41%	5%	2%	0	100%

行為意向	選項		責任觀光					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	26	8	1	0	0	35
		百分比%	74%	23%	3%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	65	26	1	0	0	92
		百分比%	71%	28%	1%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	37	5	0	0	0	42
		百分比%	88%	12%	0	0	0	100%

表 3 各年齡層與主觀規範交叉分析表(國內)

行為意向	選項		家人影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	15	24	9	0	0	48
		百分比%	31%	50%	19%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	71	52	7	0	0	130
		百分比%	55%	40%	5%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	30	27	3	0	0	60
		百分比%	50%	45%	5%	0	0	100%

行為意向	選項		較親密的朋友影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	23	22	3	0	0	48
		百分比%	48%	46%	6%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	45	65	19	1	0	130
		百分比%	35%	50%	14.6%	0.4%	0	100%
	61 歲以上	次數	22	33	5	0	0	60
		百分比%	37%	55%	8%	0	0	100%

行為意向	選項		旅行社影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	3	12	19	14	0	48
		百分比%	6%	25%	40%	29%	0	100%
	31~60 歲	次數	38	27	50	14	1	130
		百分比%	29%	21%	38%	11%	1%	100%
	61 歲以上	次數	24	29	6	1	0	60
		百分比%	40%	48%	10%	2%	0	100%

表 5-4 各年齡層與主觀規範交叉分析表(國外)

行為意向	選項		朋友、同學/事影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	18	15	2	0	0	35
		百分比%	51%	43%	6%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	22	39	31	0	0	92
		百分比%	24%	42%	34%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	23	17	1	1	0	42
		百分比%	56%	40%	2%	2%	0	100%

行為意向	選項		較親密的朋友影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	18	15	2	0	0	35
		百分比%	51%	43%	6%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	30	49	13	0	0	92
		百分比%	33%	53%	14%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	13	24	5	0	0	42
		百分比%	31%	57%	12%	0	0	100%

行為意向	選項		媒體、網站影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	14	11	8	2	0	35
		百分比%	40%	31%	23%	6%	0	100%
	31~60 歲	次數	19	36	31	6	0	92
		百分比%	21%	39%	34%	6%	0	100%
	61 歲以上	次數	6	10	20	6	0	42
		百分比%	14%	24%	48%	14%	0	100%

表 5-4 各年齡層與主觀規範交叉分析表(國外)續

行為意向	選項		旅行社影響					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	2	5	20	8	0	35
		百分比%	6%	14%	57%	23%	0	100%
	31~60 歲	次數	27	19	37	9	0	92
		百分比%	29%	21%	40%	10%	0	100%
	61 歲以上	次數	15	19	7	1	0	42
		百分比%	36%	45%	17%	2%	0	100%

TAMKANG UNIVERSITY

表 5-5 各年齡層與知覺行為控制交叉分析表(國內)

行為意向	選項		時間控制					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	3	21	18	1	5	48
		百分比%	6%	44%	38%	2%	10%	100%
	31~60 歲	次數	3	6	7	48	66	130
		百分比%	2%	5%	5%	37%	51%	100%
	61 歲以上	次數	17	16	21	5	1	60
		百分比%	28%	26%	35%	8%	3%	100%

行為意向	選項		金錢控制					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	2	3	1	18	24	48
		百分比%	4%	6%	2%	38%	50%	100%
	31~60 歲	次數	6	12	9	39	64	130
		百分比%	5%	9%	7%	30%	49%	100%
	61 歲以上	次數	12	19	16	10	3	60
		百分比%	20%	32%	27%	17%	4%	100%

行為意向	選項		自主的旅行					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	15	21	7	4	1	48
		百分比%	31%	44%	15%	8%	2%	100%
	31~60 歲	次數	26	39	38	23	4	130
		百分比%	20%	30%	29%	18%	3%	100%
	61 歲以上	次數	7	11	12	24	6	60
		百分比%	12%	18%	20%	40%	10%	100%

表 5-6 各年齡層與知覺行為控制交叉分析表(國外)

行為意向	選項		時間控制					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	2	19	14	0	0	35
		百分比%	6%	54%	40%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	1	3	6	37	45	92
		百分比%	1%	3%	7%	40%	49%	100%
	61 歲以上	次數	16	14	12	0	0	42
		百分比%	38%	33%	29%	0	0	100%

行為意向	選項		金錢控制					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	0	0	1	16	18	35
		百分比%	0	0	3%	46%	51%	100%
	31~60 歲	次數	4	8	8	38	34	92
		百分比%	4%	9%	9%	41%	37%	100%
	61 歲以上	次數	12	17	11	2	0	42
		百分比%	29%	40%	26%	5%	0	100%

行為意向	選項		同伴參與					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	0	1	5	14	15	35
		百分比%	0	3%	14%	40%	43%	100%
	31~60 歲	次數	0	2	11	49	30	92
		百分比%	0	2%	12%	53%	33%	100%
	61 歲以上	次數	0	0	2	24	16	42
		百分比%	0	0	5%	57%	38%	100%

表 5-6 各年齡層與知覺行為控制交叉分析表(國外)續

行為意向	選項		自主的旅行					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	12	18	5	0	0	35
		百分比%	34%	51%	15%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	23	35	24	10	0	92
		百分比%	25%	38%	26%	11%	0	100%
	61 歲以上	次數	6	6	13	16	1	42
		百分比%	14%	14%	31%	38%	3%	100%

TAMKANG UNIVERSITY

表 5-7 各年齡層與低碳運具的認知交叉分析表(國內)

行為意向	選項		時間成本					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	10	29	9	0	0	48
		百分比%	21%	60%	19%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	46	66	17	1	0	130
		百分比%	35%	51%	13%	1%	0	100%
	61 歲以上	次數	16	37	7	0	0	60
		百分比%	27%	62%	12%	0	0	100%

行為意向	選項		金錢成本					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	11	28	9	0	0	48
		百分比%	23%	58%	19%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	40	63	25	2	0	130
		百分比%	31%	48%	19%	2%	0	100%
	61 歲以上	次數	18	32	10	0	0	60
		百分比%	30%	53%	17%	0	0	100%

行為意向	選項		低碳運具的環保意識					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	17	27	4	0	0	48
		百分比%	35%	56%	9%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	47	73	10	0	0	130
		百分比%	36%	56%	8%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	27	25	8	0	0	60
		百分比%	45%	42%	13%	0	0	100%

表 5-7 各年齡層與低碳運具的認知交叉分析表(國內)續

行為意向	選項		移動過程也是旅遊一部分					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	13	27	8	0	0	48
		百分比%	27%	56%	17%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	43	80	7	0	0	130
		百分比%	33%	62%	5%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	28	29	2	1	0	60
		百分比%	47%	48%	3%	2%	0	100%

行為意向	選項		更多的接觸跟體驗					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	15	27	6	0	0	48
		百分比%	31%	56%	13%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	44	74	12	0	0	130
		百分比%	34%	57%	9%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	27	30	1	2	0	60
		百分比%	45%	50%	2%	3%	0	100%

表 5-8 各年齡層與低碳運具的認知交叉分析表(國外)

行為意向	選項		時間成本					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	7	20	8	0	0	35
		百分比%	20%	57%	13%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	32	47	13	0	0	92
		百分比%	35%	51%	14%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	15	24	3	0	0	42
		百分比%	36%	57%	7%	0	0	100%

行為意向	選項		金錢成本					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	9	19	7	0	0	35
		百分比%	26%	54%	20%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	30	49	12	1	0	92
		百分比%	33%	53%	13%	1%	0	100%
	61 歲以上	次數	16	22	4	0	0	42
		百分比%	38%	52%	10%	0	0	100%

行為意向	選項		低碳運具的環保意識					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	13	18	4	0	0	35
		百分比%	37%	51%	12%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	39	45	18	0	0	92
		百分比%	42%	49%	9%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	20	19	3	0	0	42
		百分比%	48%	45%	7%	0	0	100%

表 5-8 各年齡層與低碳運具的認知交叉分析表(國外)續

行為意向	選項		移動過程也是旅遊一部分					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	9	22	4	0	0	35
		百分比%	26%	63%	11%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	35	55	2	0	0	92
		百分比%	38%	60%	2%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	21	20	1	0	0	42
		百分比%	50%	48%	2%	0	0	100%

行為意向	選項		更多的接觸跟體驗					
			非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	總和
慢遊行為	30 歲以下	次數	12	21	2	0	0	35
		百分比%	34%	60%	6%	0	0	100%
	31~60 歲	次數	35	49	8	0	0	92
		百分比%	38%	53%	9%	0	0	100%
	61 歲以上	次數	21	20	1	0	0	42
		百分比%	50%	48%	2%	0	0	100%