



พฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์:
กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

Motorcycle Tourism Behavior:
A Case Study of Motorcyclists in Bangkok

ชัชวฤติ ชัยฤกษ์

งานวิจัยนี้ได้รับเงินสนับสนุนจากงบประมาณเงินรายได้ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

คณะศิลปศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระนคร

เรื่อง: พฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ผู้วิจัย: ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์
คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร
ปีงบประมาณ 2563

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว ศึกษาปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว และศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร

การวิจัยนี้เป็นแบบปริมาณ กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน ใช้เครื่องมือแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับใช้สถิติพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และมีรายได้อยู่ในระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 5 ปีขึ้นไป ใช้รถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE มีขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ 301 cc – 400 cc และใช้แบรนด์รถจักรยานยนต์ Honda ผลการศึกษาด้านปัจจัยพฤติกรรมการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนในวันหยุด เดินทางในระหว่างเดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม ใช้ระยะเวลาการท่องเที่ยวต่อครั้งเพียง 1 วัน มีรูปแบบการเดินทางแบบหมู่คณะ หรือแบบคาราวาน ใช้จ่ายเงินในการเดินทางท่องเที่ยวไม่เกิน 1,000 บาท เลือกท่องเที่ยวในภาคตะวันตก และมีการใช้ความเร็วในการขับขี่ระหว่าง 51 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป ควรทำการศึกษาในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายสูงหากเกิดอุบัติเหตุ

คำสำคัญ: พฤติกรรม, การท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

Title: Motorcycle Tourism Behavior: A Case Study of Motorcyclists
in Bangkok

Author: Chaiwut Chairerk
Faculty of Liberal Arts, Rajamangala University of Technology
Phra Nakhon
Fiscal Year 2020

ABSTRACT

This study, Motorcycle Tourism Behavior: A Case Study of Motorcyclists in Bangkok, aims to study personal factors of motorcyclists in tourism. Study the factors of motorcycling used in touring. And to study motorcycle tourism behavior of motorcycle users residing in Bangkok.

The research employed a quantitative research. The research sample was 400 Motorcyclists in tourism, residing in Bangkok. The research instrument was a questionnaire with five-level Likert scale. The data is described by frequency, percentage and standard deviation.

Most participants were male, 20-29 years old, had obtained a bachelor degree, company employee, monthly income in the range of 10,001-20,000 baht, experience of driving motorcycling for tourism 5 years or more, Used TOURING MOTORCYCLE, engine size of 301 cc - 400 cc., and Use the Honda brand. The study results of tourism behavior factors. Tourists travel for a vacation, during the months of November to December, one day trip, travel as a group or a caravan, spend not more than 1,000 baht per trip. travel in the west of Thailand and driving speeds between 51 - 100 km / h.

Suggestions on Motorcycle Tourism Behavior. Study on the prevention of accidents from motorcycle tourism. This is because a motorcycle is a vehicle that can cause high damage in an accident.

Keywords: Behavior, Motorcycle Tourism

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครได้รับเงินสนับสนุนจากงบประมาณเงินรายได้ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระนคร ได้รับความร่วมมือจากหลาย ๆ ท่านในด้านคำแนะนำ ข้อเสนอแนะ และข้อมูลที่สำคัญในการวิจัย

ขอกราบขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่เสียสละเวลาอันมีค่า ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ จนกระทั่งได้เครื่องมือที่มีคุณภาพในการวิจัยในครั้งนี้

คุณค่า และประโยชน์จากงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบอุทิศแก่ผู้มีพระคุณทุก ๆ ท่าน และผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยต่อไป

ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์
ผู้วิจัย



สารบัญ

บทที่	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพประกอบ	ช
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
ขอบเขตของการวิจัย	2
กรอบแนวความคิดในการวิจัย	3
ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย.....	4
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับบรรณาการยานยนต์	5
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว	12
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม และแรงจูงใจนักท่องเที่ยว	19
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยการขับขีรถจักรยานยนต์.....	25
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	29
3 วิธีดำเนินการวิจัย	31

สารบัญ (ต่อ)

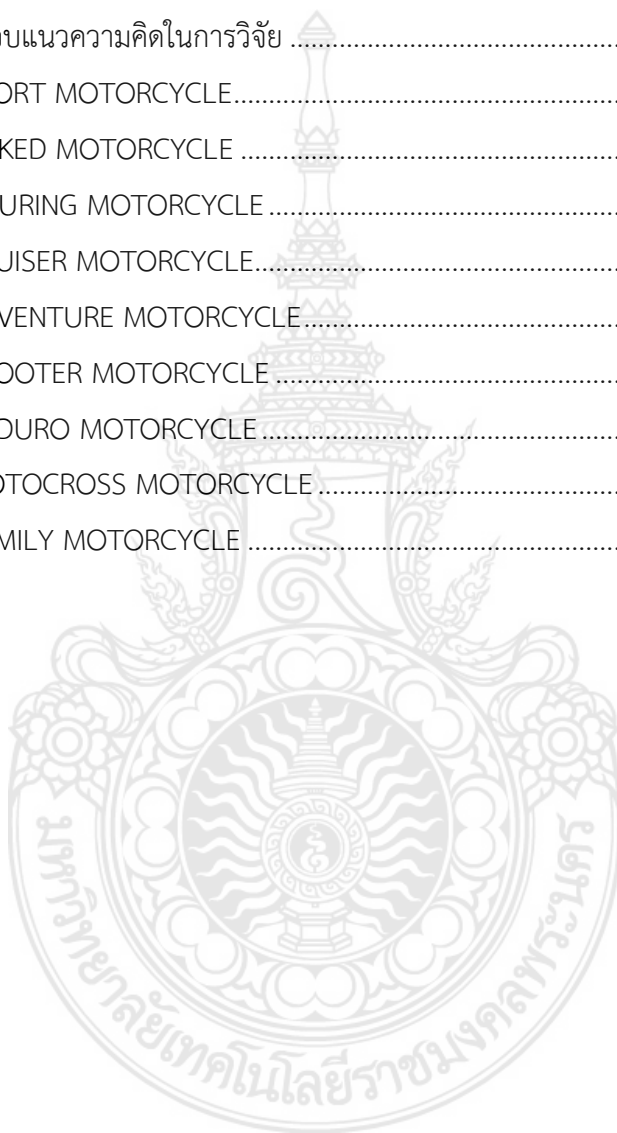
บทที่	หน้า
4 ผลการวิเคราะห์การวิจัย	35
ส่วนที่ 1 ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง	36
ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว	38
ส่วนที่ 3 ผลวิเคราะห์ ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์	41
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	45
สรุปผลการวิจัย.....	45
อภิปรายผลการวิจัย.....	46
ข้อเสนอแนะ.....	50
บรรณานุกรม.....	51
ภาคผนวก	54
แบบสอบถาม	55
ประวัติผู้วิจัย	62

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านเพศของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว	36
2 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านอายุของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว	36
3 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว	37
4 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านอาชีพของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว	37
5 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว	38
6 แสดงประสบการณ์การขับขี่มอเตอร์ไซค์เพื่อการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง นักท่องเที่ยง	38
7 แสดงแสดงข้อมูลประเภทมอเตอร์ไซค์ที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว	39
8 แสดงข้อมูลขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว	40
9 แสดงแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว	40
10 แสดงวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว	41
11 แสดงช่วงเวลาหลักในการเดินทางท่องเที่ยว	42
12 แสดงระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว	42
13 ลักษณะรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว	43
14 แสดงงบประมาณในการเดินทางท่องเที่ยว	43
15 แสดงจุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์	44
16 แสดงความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว	44

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
1 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย	3
2 แสดง SPORT MOTORCYCLE.....	8
3 แสดง NAKED MOTORCYCLE	8
4 แสดง TOURING MOTORCYCLE	9
5 แสดง CRUISER MOTORCYCLE.....	9
6 แสดง ADVENTURE MOTORCYCLE.....	10
7 แสดง SCOOTER MOTORCYCLE	10
8 แสดง ENDURO MOTORCYCLE	11
9 แสดง MOTOCROSS MOTORCYCLE	11
10 แสดง FAMILY MOTORCYCLE	12



บทที่ 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

รถจักรยานยนต์หรือมอเตอร์ไซค์ ถือได้ว่าเป็นพาหนะที่มีความเหมาะสมกับการจราจรในเมืองใหญ่ของประเทศไทยเป็นอย่างสูง เนื่องด้วยสภาพการจราจรที่ติดขัด จนมีการจัดอันดับให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสถิติรถติดมากเป็นอันดับ 1 ของโลกในปี พ.ศ.2561 และนอกจากนี้กรุงเทพมหานครยังเป็นเมืองที่มีสถิติรถติดมากเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย และอันดับ 11 ของโลกอีกด้วย INRIX (2561) ดังนั้นประชากรที่อาศัยในกรุงเทพมหานครจึงเลือกที่จะใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง กรมการขนส่งทางบก (2562) ได้มีการสำรวจจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยมีจำนวนรถจักรยานยนต์จำนวน 20,709,434 คัน และเฉพาะเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร มีจำนวนรถจักรยานยนต์มากถึง 3,707,639 คัน ซึ่งนับเป็นจังหวัดที่มีรถจักรยานยนต์มากที่สุดในประเทศไทย

นอกจากการนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวันแล้วนั้น ปัจจุบันพบว่ายังมีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยวอีกเป็นจำนวนไม่น้อย เนื่องด้วยเหตุผลด้านการจราจร ความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายที่ถือว่าประหยัดกว่าพาหนะชนิดอื่น การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงความท้าทายในการขับขี่และการได้สัมผัสประสบการณ์ใหม่ด้านการท่องเที่ยวอีกด้วย

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมในอันดับต้นๆที่สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศไทยรายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ.2561 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2561) ข้อมูลจาก ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทย ระบุว่าในปี พ.ศ.2561 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 2.7 ล้านล้านบาท เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่หลากหลายครบครัน มีวัฒนธรรมประเพณีที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว มีภูมิประเทศที่งดงาม และรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวที่เพียบพร้อม

ด้วยเหตุผลข้างต้นจากความพร้อมทางการท่องเที่ยวของประเทศไทยในทุกๆ ด้าน ประกอบกับในปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจำนวนไม่น้อยที่สนใจกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานครซึ่งมีจำนวนมากที่สุดในประเทศไทย เพื่อได้ทราบถึงพฤติกรรม ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว โดยสามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ในการวางแผนการจัดการการท่องเที่ยวแบบให้เหมาะสมมากที่สุด หรือนำผลการศึกษาไปแสวงหาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

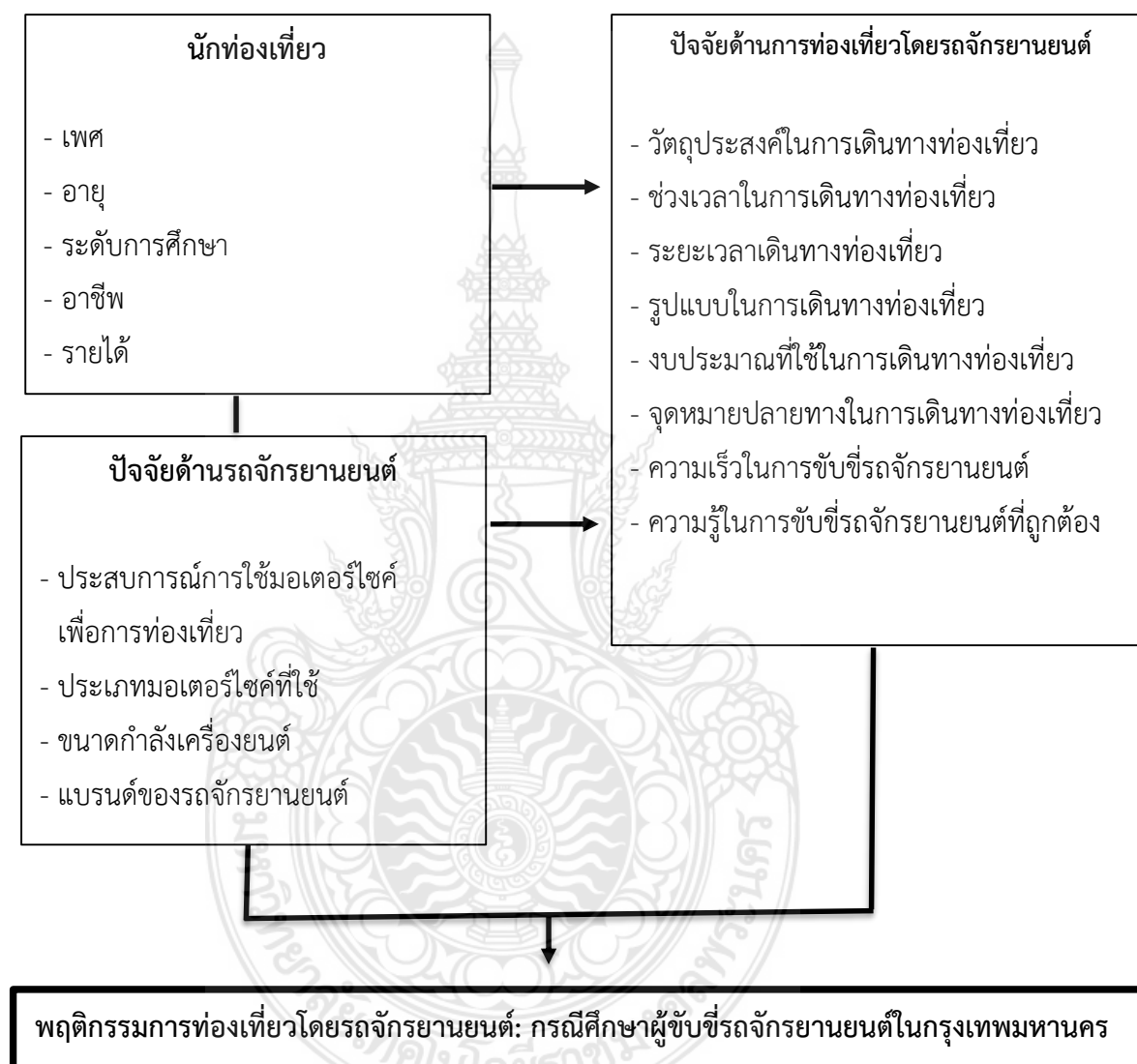
1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวที่ขับใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
 - 1.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชากร คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่ชัด ทั้งที่เดินทางแบบเดี่ยว และเดินทางเป็นกลุ่มคาราวานด้วยมอเตอร์ไซค์ ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน
 - 1.2 กลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงใช้สูตรการหากลุ่มตัวอย่างของ W.G. Cochran โดยแทนค่าจากสูตร ได้จำนวนประชากร 384 คน โดยมีระดับความมั่นใจร้อยละ 5 และระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ข้อมูล จึงกำหนดกลุ่มประชากรที่ 400 คน
2. ขอบเขตด้านพื้นที่
พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น
3. ขอบเขตด้านระยะเวลา
1 ตุลาคม 2563 - 30 กันยายน 2563

กรอบแนวความคิดในการวิจัย

จากแนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ได้ศึกษาค้นคว้า เก็บข้อมูลภาคสนาม และการสำรวจภาคสนาม ผู้วิจัยจึงกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยของเรื่องนี้ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

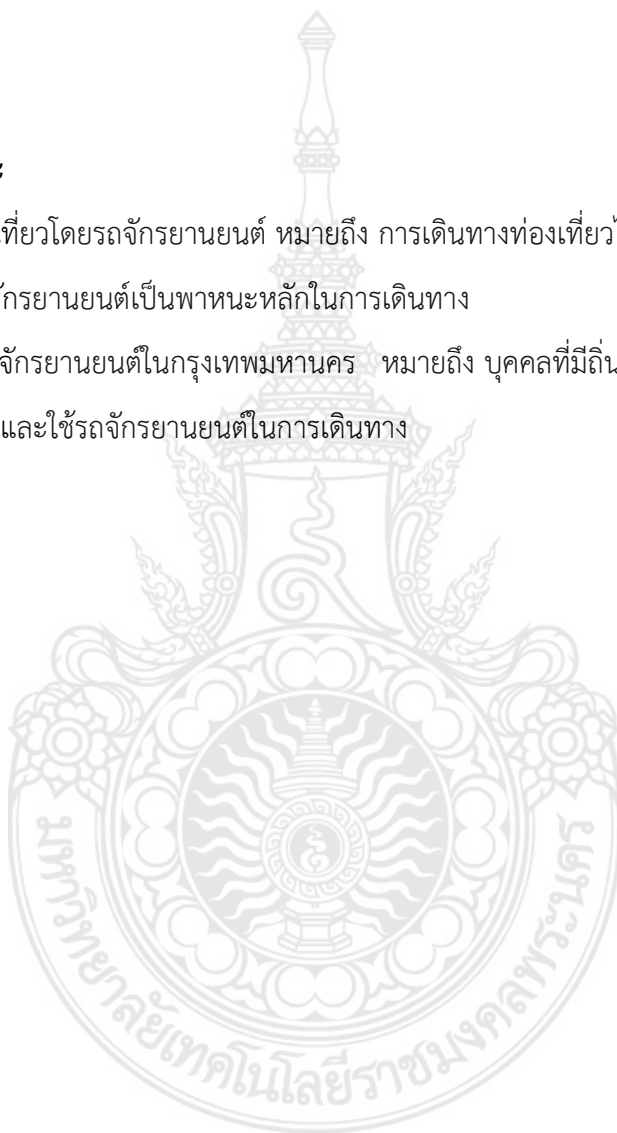
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบถึงความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวและพำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร
2. ได้ทราบถึงศึกษาพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร

นิยามศัพท์เฉพาะ

การท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ โดยใช้มอเตอร์ไซด์หรือจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง

ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร หมายถึง บุคคลที่มีถิ่นพำนักอาศัยหลักในเขตกรุงเทพมหานคร และใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาดำรง เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้าดังนี้

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม และแรงจูงใจนักท่องเที่ยว

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยการขับขี่รถจักรยานยนต์

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

ความเป็นมา

ความเป็นมาของรถจักรยานยนต์ จักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่ดัดแปลงพัฒนาขึ้นมาจากรถจักรยานสองล้อ โดยการเพิ่มเครื่องจักรกลเพื่อช่วยขับเคลื่อน โดยคาร์ลเบนซ์ (Karl Benz) เป็นผู้สร้างรถจักรยานยนต์คันแรก โดยรูปร่างเป็นรถสามล้อมีเครื่องยนต์อยู่บริเวณส่วนท้าย ในเวลาต่อมาก็ได้รับการพัฒนาให้คล่องตัว และมีความเร็วมากขึ้น จนเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย สำหรับในประเทศไทยนั้น รถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ได้เข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 6 เพื่อประโยชน์ในสงครามโลกครั้งที่ 2 และได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ในยุคแรกรถจักรยานยนต์ ที่มีการนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ได้แก่ แบรินต์ บีเอ็มดับเบิลยู ฮาร์เลย์ เดวิดสัน ไทรอัมพ์ จากนั้นในระยะหลังรถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น เริ่มมีการนำเข้ามาจัดจำหน่ายในประเทศไทยและด้วยราคาที่ถูกลงกว่าพร้อมทั้งคุณภาพลักษณะการใช้งานที่เหมาะสม ทำให้ในปัจจุบันนี้รถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นจึงได้รับความนิยมเป็นอย่างสูงในประเทศไทย ส่วนรถจักรยานยนต์จากประเทศยุโรป ก็ยังมีอยู่แต่มีราคาที่สูงกว่ามาก ะไหล่หายากจึงมีผู้สนใจเฉพาะผู้ที่รักรถจักรยานยนต์จากยุโรปจริงๆ และผู้ที่มีกำลังเงินในการซื้อเท่านั้น

คุณสมบัติสำคัญของรถมอเตอร์ไซค์หรือรถจักรยานยนต์

จากการศึกษาข้อมูล สามารถให้คุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไว้ สรุปได้ดังนี้

1. รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีความคล่องตัวสูง สามารถขับขี่ไปในสภาพถนนที่แตกต่าง

กันได้ดี ไม่จำกัดมีว่าจะเป็นถนนขรุขระ หรือทางลาดชัน คดเคี้ยวก็ตาม ทางฝุ่น ทางลาดยาง โดยทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทักษะความสามารถและตามความชำนาญของผู้ขับขี่

2. รถจักรยานยนต์สามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้ดี ไม่น้อยกว่ารถยนต์ โดยเฉพาะในสภาพถนนที่ดีจะสามารถใช้ความเร็วได้สูงได้

3. ราคาและค่าบำรุงรักษา ถูกกว่าพาหนะประเภทเครื่องยนต์อื่น ๆ ทั้งนี้รถจักรยานยนต์ก็มีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงน้อยกว่าเช่นกัน

4. การขับขี่ไม่ยาก สามารถฝึกหัดการขับขี่ได้ง่าย สามารถใช้งานได้จริงในชีวิตประจำวัน

5. ด้วยขนาดเล็ก และสามารถขับขี่ได้ในพื้นที่แคบ จึงเหมาะสำหรับการใช้งานในการจราจรที่มีความหนาแน่นสูง

6. ด้วยลักษณะของรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์นั้น มีลักษณะการขับขี่อยู่บนยานพาหนะและเป็นพาหนะที่มี 2 ล้อ จึงอาศัยหลักการทรงตัวเป็นหลักในการขับขี่ ผนวกกับท่าทางการขับขี่ ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกายได้ง่าย ด้วยเป็นการปะทะโดยตรงของร่างกาย

ผู้วิจัยขอสรุปว่า รถจักรยานยนต์ มีคุณสมบัติคือ เป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ บน 2 ล้อ ในการขับขี่นั้นต้องอาศัยการทรงตัวเป็นหลัก ซึ่งสามารถฝึกขับขี่ได้ไม่ยาก มีขนาดไม่ใหญ่มาก มีความคล่องตัวในการเดินทาง และสามารถใช้เดินทางไปได้ในหลากหลายสภาพพื้นผิวจราจร และมีค่าบำรุงรักษาที่ถูกกว่าพาหนะอื่น รวมทั้งประหยัดน้ำมันในการใช้งาน

ความหมาย

ราชบัณฑิตยสถาน (2554) ให้ความหมายว่า รถจักรยานยนต์ หรือ รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่มีล้อ ๒ ล้อเหมือนกับรถจักรยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ถอดทับศัพท์แบบย่อมาจากคำภาษาอังกฤษ ว่า **motorcycle** (มอเตอร์ไซเคิล)

กรมการขนส่งทางบก (2522) ได้ให้คำจำกัดความของ รถจักรยานยนต์ และ รถจักรยานยนต์ ไว้ว่า หมายถึงรถจักรยานยนต์ที่เดินด้วยกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มไม่เกินหนึ่งล้อ และให้ความหมายรวมถึงจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

ชัยวุฒิ (2562) ได้ให้ความหมายของรถจักรยานยนต์ไว้ว่า รถจักรยานยนต์ หรือ มอเตอร์ไซค์ หมายถึง รถที่มี 2 ล้อ และขับเคลื่อนด้วยพลังงานจากเครื่องยนต์ ซึ่งหมายรวมถึงเครื่องยนต์น้ำมันและเครื่องยนต์แบบไฟฟ้า

Cambridge University (1999) ได้ความหมายของ คำว่า รถจักรยานยนต์ (Motorcycle) ไว้ว่า a two-wheeled vehicle powered by an engine หมายถึง พาหนะสองล้อ ที่ขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์

จากการศึกษาแนวคิด จึงสรุปได้ว่า รถจักรยานยนต์ หมายถึง พาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานจากเครื่องยนต์ ทั้งเครื่องยนต์น้ำมันและเครื่องยนต์แบบไฟฟ้า และอาศัยการทรงตัวถ่วงน้ำหนักของผู้ขับขี่ในการขับขี่ บน 2 ล้อ

ประเภทของรถจักรยานยนต์

การแบ่งประเภทของรถจักรยานยนต์นั้น สามารถแบ่งได้โดยใช้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการนำไปใช้หรือนำไปศึกษา

กรมศุลกากร (ม.ป.ป.) การแบ่งประเภทรถจักรยานยนต์ตามขนาดเครื่องยนต์ โดยใช้การแบ่งตามพิกัดศุลกากร (HS Code) เป็นเกณฑ์สามารถแบ่งรถจักรยานยนต์ได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1. ขนาดเล็ก (Lightweight) อยู่ในพิกัด 871110 และ 871120 หมายถึง รถที่มีความจุกระบอกสูบ 50-250 ซีซี

1. ขนาดกลาง (Middleweight) อยู่ในพิกัด 871130 หมายถึง รถที่มีความจุกระบอกสูบ 251-500 ซีซี

1. ขนาดใหญ่ (Heavyweight) อยู่ในพิกัด 871140 หมายถึง รถที่มีความจุกระบอกสูบ 501-800 ซีซี

1. ขนาดใหญ่มาก (Super Heavyweight) อยู่ในพิกัด 871150 หมายถึง รถที่มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 800 ซีซี

หากแบ่งรถจักรยานยนต์ ตามชนิดของเครื่องยนต์ จะแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

1. รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบ 2 จังหวะ (2 Stroke)
2. รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบ 4 จังหวะ (4 Stroke)

นอกจากนี้ยังมีการแบ่งประเภทรถจักรยานยนต์อีกแบบที่เป็นที่นิยมและสังเกตได้ง่าย คือ การแบ่งรถจักรยานยนต์ตาม รูปลักษณ์ โดยจากการศึกษาค้นคว้า พบว่าสามารถแบ่งรถจักรยานยนต์ตามรูปลักษณ์ ได้ 9 ประเภท ดังนี้

1. SPORT MOTORCYCLE รถจักรยานยนต์สปอร์ต มีแนวคิดในการออกแบบ เน้นสมรรถนะสูง โครงสร้างกะทัดรัด กลุ่มน้ำหนักเบา เพื่อความคล่องตัวปราดเปรียว เพื่อทำความเร็วได้มี

ประสิทธิภาพมากที่สุด มีความจุตั้งแต่ 150cc. ขึ้นไปจนถึง 1000cc. หรือ มากกว่านั้น นอกจากนี้ยังมีการนำรถจักรยานยนต์ประเภทนี้ ไปจัดการแข่งขันจนเป็นที่นิยมไปอย่างกว้างขวางทั่วโลก ภายใต้ชื่อการแข่งขัน Moto GP



ภาพที่ 2 SPORT MOTORCYCLE

(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

2. NAKED MOTORCYCLE เป็นรถจักรยานยนต์ที่ใช้พื้นฐานมาจากแบบสปอร์ต เพียงแต่ตัวถังจะถูกเปลือยเปล่า ต้องการโชว์เครื่องยนต์ ท่อไอเสีย ชุดกรองอากาศและหม้อน้ำอย่างเด่นชัด เหมาะสำหรับสภาพอากาศร้อน เพราะลมปะทะผ่านเครื่องได้ดี ทำนั้งในการขับขี่จะนั่งได้หลังตรงกว่ารถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต



ภาพที่ 3 NAKED MOTORCYCLE

(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

3. TOURING MOTORCYCLE เป็นรถที่เน้นการใช้งานในระยะทางไกลๆ มีเบาะนั่งขนาดใหญ่ เพื่อความสะดวกสบาย ซ่อนได้นิยามยังสามารถติดตั้งกล่องหรือกระเป๋านอกประสงค์เพื่อเก็บสัมภาระที่จำเป็น เหมาะกับการใช้งานในการเดินทางระยะไกล ส่วนเครื่องยนต์มีหลากหลายขนาด แต่ส่วนใหญ่นิยมใช้เครื่องยนต์ที่มีกำลังสูงเพื่อการใช้งานในการเดินทางไกล



ภาพที่ 4 TOURING MOTORCYCLE
(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

4. CRUISER MOTORCYCLE รถจักรยานยนต์ครุยเซอร์ การออกแบบเน้นดีไซน์เป็นหลัก ตัวถังเปลือยไม่มีแฟริ่งหุ้ม เพื่อเน้นโชว์ความงามของชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ท่อไอเสีย และ ส่วนอื่นๆ มีรูปร่างมักจะโค้งมนสวยงาม แอนดที่มีความกว้างและค่อนข้างบกสูงนิดๆ กว่ารถประเภทอื่น ๆ เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว นิยมนำไปตกแต่งตามความชอบส่วนตัว



ภาพที่ 5 CRUISER MOTORCYCLE
(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

5. ADVENTURE MOTORCYCLE รถจักรยานยนต์แอดเวนเจอร์ ด้วยสมรรถนะที่ใช้บนทางเรียบและทางฝุ่นเรียบๆได้ มีเครื่องยนต์หลายแบบ มีล้อขนาดใหญ่ดีไซน์ปราดเปรียว สามารถติดตั้งกระเป๋าสัมภาระได้ ตอบโจทย์การเดินทางได้อย่างเต็มรูปแบบ และสามารถใช้เดินทางในถนนแบบดินได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 6 ADVENTURE MOTORCYCLE

(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

6. SCOOTER MOTORCYCLE รูปทรงคล้ายเรือสปีดเตอร์ เน้นความหรูหราและไฮคลาส จุดเด่นคือ มีถังลมหน้าขนาดใหญ่เพื่อกันลมและที่วางเท้ากว้างเพื่อทำนั้งที่สบาย มีเบาะนั่งขนาดใหญ่ ใช้ระบบเกียร์อัตโนมัติ มักมีที่เก็บของขนาดใหญ่บริเวณใต้เบาะนั่ง ระบบช่วงล่างนุ่มนวลกว่ารถประเภทอื่นๆ



ภาพที่ 7 SCOOTER MOTORCYCLE

(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

7. ENDURO MOTORCYCLE เป็นรถจักรยานยนต์ ที่เน้นการลุยแบบวิบาก มีความสูงได้ท้องรถค่อนข้างมาก พร้อมทุกสภาพถนน ทั้งดิน น้ำ หิน โคลน อย่างยอดเยี่ยมมีประสิทธิภาพตัวรถมีขนาดเล็กและ น้ำหนักค่อนข้างเบา เพื่อความสะดวกในการขับขี่ในทางที่ยากลำบาก เน้นความคล่องตัว เน้นการใช้งานแบบดอกหนาร่องลึก



ภาพที่ 8 ENDURO MOTORCYCLE
(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

8. MOTOCROSS MOTORCYCLE เป็นรถจักรยานยนต์สไตล์วิบากที่เอาไว้ใช้ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์วิบากเป็นหลัก ไม่นิยมใช้วิ่งขับขี่บนท้องถนนได้อย่างถูกกฎหมาย เนื่องจากไม่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ที่จำเป็นตามกฎหมาย เช่น ไฟส่องสว่าง มาตรวัดความเร็ว เป็นต้น ใช้ยางขนาดใหญ่ เพื่อการลุยที่ดี มีน้ำหนักเบาแต่แข็งแรง มีถังน้ำมันขนาดเล็ก ช่วงล่างมีการปรับแต่งให้เหมาะสมกับสภาพถนนที่ใช้งานเป็นอย่างดี



ภาพที่ 9 MOTOCROSS MOTORCYCLE
(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

9. FAMILY MOTORCYCLE เป็นรถสำหรับครอบครัว คือทุกคนสามารถขับขี่ได้ไม่ยาก มีการใส่บังลมขนาดใหญ่ที่คอรถเพื่อให้ดูเหมาะสมกับการขับขี่ ทำขับขี่เน้นทำนั้งสบาย และยังสามารถควบคุมรถได้ง่าย ประหยัดน้ำมัน เหมาะกับการใช้งานในชีวิตประจำวัน ราคาถูกกว่ารถจักรยานยนต์ประเภทอื่น จึงได้รับความนิยมสูง



ภาพที่ 10 FAMILY MOTORCYCLE

(ที่มา : www.bigwingkan.com, 2562)

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ความหมายของการท่องเที่ยว

World Tourism Organization (1963) ให้ความหมายว่า “การท่องเที่ยว” หมายถึง การเดินทางใด ๆ ก็ตามเป็นการเดินทาง ตามเงื่อนไขสากล 3 ประการ คือ

ประการที่ 1 การเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราวแต่ไม่ใช่เป็นการไปตั้งหลักแหล่งเป็นการถาวร

ประการที่ 2 การเดินทางนั้นเป็นไปด้วยความสมัครใจ หรือความพึงพอใจของผู้เดินทางเอง ไม่ใช่เป็นการถูกบังคับ ไม่ใช่เพื่อทำสงคราม

ประการที่ 3 เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามที่ไม่ใช่ประกอบอาชีพหรือหารายได้ แต่เดินทางมาเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเยี่ยมเยือนญาติมิตร เพื่อความเบิกบานบันเทิงเริงรมย์ เพื่อเล่นกีฬาต่าง ๆ เพื่อการประชุมสัมมนา เพื่อศึกษาหาความรู้ และเพื่อติดต่อธุรกิจ

Mill (1990) กล่าวไว้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การจัดกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความประทับใจ การบริการ และการสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้กล่าวไว้ว่า ตามคำนิยามของสมาคมระหว่างประเทศแห่งความเชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว (International Association of Scientific Experts in Tourism: IASET) การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางจากที่อยู่ถาวรไปอีกที่หนึ่งเป็นการชั่วคราว และไม่เกี่ยวข้องกับการทำกิจกรรมที่เป็นการหาเงิน จากความหมายดังกล่าวทำให้การท่องเที่ยว ต้องมีลักษณะที่สำคัญอยู่ 5 ประการ คือ

1. การท่องเที่ยวเป็นการเดินทางของผู้คนจากที่ที่เคยอยู่ถาวรไปยังที่สถานที่ต่าง ๆ
2. การท่องเที่ยวจะต้องมีส่วนสำคัญหลัก 2 อย่าง คือ การเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง และพักค้างคืน
3. การเดินทาง และการพักค้างคืนนั้นจะต้องไม่ใช่สถานที่อยู่หรือทำงานประจำ และในการทำกิจกรรมระหว่างพักจะต้องแตกต่างไปจากผู้คนในท้องถิ่นนั้น
4. การเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางต้องเป็นการชั่วคราวในช่วงระยะเวลาสั้นโดยมีแผนจะเดินทางกลับภายใน 180 วัน
5. จุดหมายปลายทางที่เดินทางไปจะต้องเพื่อการท่องเที่ยวหรือเยี่ยมเยือนเท่านั้น ไม่ใช่เพื่อการอยู่ถาวรหรือการทำงาน

นิศา ชัชกุล (2550) ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ซึ่งนับตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดหมายปลายทาง จะต้องประกอบด้วยปัจจัย 3 ประการเป็นอย่างน้อย คือ การเดินทาง การพักผ่อน และการรับประทานอาหาร

ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์ (2560) ได้ให้ความหมายว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การที่บุคคลเดินทางไปจากที่อยู่อาศัยถาวรไปยังสถานที่อื่น ๆ และไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ ทั้งนี้วัตถุประสงค์ของบุคคลจะต่างกันไป

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎี ผู้วิจัยสรุปได้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึงการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราวตามวัตถุประสงค์ของตนเอง แต่ทั้งนี้ ไม่ใช่เพื่อแสวงหารายได้หรือประกอบอาชีพอย่างหนึ่งอย่างใด

วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้กล่าวถึงแนวคิดของดักลาส ฟอสเตอร์ว่า วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวจะต่างกันไป 9 อย่าง คือ

1. การท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนในวันหยุด
2. การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรม และศาสนา
3. การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา

4. การท่องเที่ยวเพื่อกีฬาและความบันเทิง
5. การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์ และความสนใจพิเศษ
6. การท่องเที่ยวเพื่องานอดิเรก
7. การท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติ
8. การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ
9. การท่องเที่ยวเพื่อประชุมสัมมนา

เดวิดสัน (Davidson, 1995) ก็ได้ให้วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวไว้ ดังนี้

1. การท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเป็นการท่องเที่ยวในเวลาว่าง ซึ่งมีวัตถุประสงค์ดังนี้
 - 1.1 เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ
 - 1.2 เป็นการท่องเที่ยวเพื่อเล่นกีฬา และกิจกรรมอื่น ๆ
 - 1.3 เป็นการท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติสนิทมิตรสหาย
2. การท่องเที่ยวเพื่อติดต่อทางด้านพาณิชย์
 - 2.1 เป็นการท่องเที่ยวเพื่อติดต่อทางด้านธุรกิจการค้า เช่น การเยี่ยมชมสินค้าต่อรอง การทำธุรกิจ และซื้อสินค้าต่าง ๆ
 - 2.2 เป็นการท่องเที่ยวเพื่อประชุมสัมมนาหรือ จัดแสดงนิทรรศการ
3. การท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น การบำบัดรักษาโรค เกี่ยวกับสุขภาพ และศาสนกิจ เป็นต้น

องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

พยอม ธรรมบุตร (2546) ได้แบ่งองค์ประกอบของการท่องเที่ยวออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว มีความสำคัญอย่างยิ่ง ได้แก่ การขนส่ง การคมนาคมที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับสนามบิน ตัวเมือง สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ รวมถึงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ ได้แก่ ถนน ทางหลวง เครือข่ายคมนาคม
2. ที่พักแรม เป็นองค์ประกอบที่สำคัญเช่นกัน โดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวซึ่งต้องค้างคืนในแหล่งท่องเที่ยวอย่างน้อย 1 คืน ได้แก่ โรงแรม รีสอร์ท บริการอาหาร และเครื่องดื่ม Home Stay ฯลฯ
3. แหล่งท่องเที่ยวเป็นหัวใจขององค์ประกอบการท่องเที่ยว เพราะเป็นสถานที่ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวอาจเป็นแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ หรือวัฒนธรรม หรืองานมหกรรม ประเพณีท้องถิ่น ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนเจ้าของบ้าน

4. กิจกรรม มีความสำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวซึ่งแสวงหาประสบการณ์จึงจำเป็นต้องมีกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวได้มีส่วนร่วม ซึ่งอาจเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งของวิถีชีวิต เช่นการดำนา การเกี่ยวข้าว การจับปลา การกรีดยาง การทำหัตถกรรมพื้นบ้าน เป็นต้น

ทรัพยากรการท่องเที่ยว

ชัยวุฒิ (2550) ทรัพยากรการท่องเที่ยว เป็นสิ่งดึงดูดสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยว นอกจากนี้ทรัพยากรท่องเที่ยวยังมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยสรุปได้ ดังนี้

1. เป็นสิ่งดึงดูดใจให้มีการเดินทางท่องเที่ยว
2. เป็นที่มาของรายได้
3. ช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิต
4. สร้างความภาคภูมิใจให้กับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่
5. สะท้อนให้เห็นคุณค่าของภูมิปัญญาบรรพ
6. ก่อให้เกิดการอนุรักษ์ และพัฒนา

ประเภทแหล่งท่องเที่ยว

ในการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวเป็นผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวหลัก ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเยือน ซึ่งนักท่องเที่ยวแต่ละคนแต่ละกลุ่มจะเดินทางเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวตามประเภทที่ตนเองชื่นชอบ เราอาจแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวหรือทรัพยากรท่องเที่ยวออกได้ 7 ประเภท คือ

1. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามแหล่งที่ตั้งตามจุดสนใจ สามารถจำแนกได้ 2 ประเภทย่อย คือ

1.1 แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่เป็นจุด ๆ เป็นประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่เป็นจุด ๆ อาจใกล้หรือไกลกันก็ได้ แต่มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่จุดหนึ่ง จากจุดศูนย์กลางนักท่องเที่ยวอาจเดินทางไปยังจุดนั้น ๆ ได้

1.2 แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่กระจาย เป็นประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายไปในที่ต่าง ๆ เช่น แหล่งท่องเที่ยวชายทะเลที่กระจายไปตามเมืองต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บริเวณชายทะเล เป็นต้น

2. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะการเกิด แบ่งได้ 2 ประเภทย่อย คือ

2.1 แหล่งท่องเที่ยวเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวตามสถานที่ที่มีภูมิอากาศเหมาะสม เช่น ทะเล หุบเขา ริมแม่น้ำ สัตว์ป่า เกาะแก่ง น้ำตก บ่อน้ำร้อน อุทยาน เป็นต้น

2.2 แหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นโดยการกระทำของมนุษย์ ได้แก่ สถานที่ และสิ่งก่อสร้างทางประวัติศาสตร์ ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี กิจกรรม เป็นต้น

3. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะกิจกรรม ซึ่งนักท่องเที่ยวจะต้องกระทำกิจกรรมเมื่ออยู่ ณ ที่นั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ประเภทย่อย คือ

3.1 แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาค้นคว้า ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวโบราณคดี ศิลปวัฒนธรรม วิถีชีวิต เป็นต้น

3.2 แหล่งท่องเที่ยวเพื่อศาสนา ได้แก่ สถานที่ที่มีปูชนียสถานสำคัญทางศาสนาซึ่งมีผู้ไปประกอบพิธีทางศาสนาหรือแสวงหาความสงบทางใจ

3.3 แหล่งท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน และสุขภาพ ได้แก่ สถานบำบัดรักษา และพักผ่อนสุขภาพให้แข็งแรง

3.4 แหล่งท่องเที่ยวเพื่อความสนุกสนาน และการผจญภัย ได้แก่ การเดินป่า การล่องแพ การขี่ช้าง การดำน้ำ การปีนเขา การเดินป่า เป็นต้น

3.5 แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา ได้แก่ ศูนย์กีฬา สนามกีฬาหรือสถานที่ที่มีการแข่งขันกีฬานัดสำคัญ ๆ หรือมีการแข่งขันกีฬาระดับโลก เป็นต้น

4. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะความเป็นเจ้าของ อาจแบ่งได้ 2 ประเภทย่อย คือ

4.1 แหล่งท่องเที่ยวที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ ได้แก่ วัดวาอาราม อุทยานแห่งชาติ อุทยานประวัติศาสตร์ วนอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ เป็นต้น

4.2 แหล่งท่องเที่ยวที่เอกชนเป็นเจ้าของ ได้แก่ สวนสนุก ศูนย์การค้า รีสอร์ท สวนสัตว์ เอกชน เป็นต้น

5. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะของนักท่องเที่ยว อาจแบ่งได้ 3 ประเภทย่อย คือ

5.1 แหล่งท่องเที่ยวท้องถิ่น เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวภายในจังหวัดเดินทางไปเยี่ยมชม

5.2 แหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจากจังหวัดอื่นเดินทางไปเยี่ยมชม

5.3 แหล่งท่องเที่ยวนานาชาติ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจากประเทศอื่นเดินทางไปเยี่ยมชม

6. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะของการพัฒนา อาจแบ่งได้ 3 ประเภทย่อย คือ

6.1 แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีสภาพดั้งเดิมปราศจากการดัดแปลง เป็นแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่สันโดษ ซึ่งอยู่ไกลชุมชน คุณค่าอยู่ที่ความอุดมสมบูรณ์เป็นธรรมชาติ ทำให้ผู้มาเยือนได้สัมผัสกับธรรมชาติ และได้รับความรู้ความเข้าใจในปรากฏการณ์ธรรมชาติ

6.2 แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีการตัดแปลงปรุงแต่ง แต่ยังคงรักษาสภาพตามธรรมชาติไว้ เป็นแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่กึ่งสันโดษ ซึ่งมีการปรุงแต่งเพื่อความสะดวกในการเข้าถึง และเพิ่มความสามารถในการรองรับ คุณค่าต่อผู้มาเยี่ยมชมอยู่ที่การได้สัมผัสกับธรรมชาติในระดับภายนอก และได้รับความสะดวกในการเยี่ยมชม

6.3 แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีต่อการตัดแปลงก่อสร้างเพิ่มเติมเป็นแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ธรรมชาติที่ธรรมชาติที่มีการพัฒนาแล้ว ซึ่งมีการจัดกิจกรรมตอบสนองความต้องการของผู้เยี่ยมชม มีสิ่งอำนวยความสะดวกเต็มรูปแบบ คุณค่าต่อผู้มาเยือนอยู่ที่การได้พักผ่อนในสภาพธรรมชาติ แต่ได้รับความสะดวกสบายอย่างครบถ้วน

7. การแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)

7.1 แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ เป็นแหล่งท่องเที่ยวเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวประเภทภูมิประเทศ แหล่งท่องเที่ยวประเภททิวทัศน์สวยงาม แหล่งท่องเที่ยวประเภทสัตว์ป่า และแหล่งท่องเที่ยวประเภทสัตว์ทะเล

7.2 แหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และโบราณวัตถุ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นตามประโยชน์ของมนุษย์เองทั้งที่เป็นมรดกในอดีต และได้สร้างเสริมในสมัยปัจจุบัน ประกอบด้วย โบราณสถาน และโบราณวัตถุ

7.3 แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นในรูปแบบของการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมแต่ละกลุ่มชนที่มีความแตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติโดยยึดถือปฏิบัติสืบต่อกันมา โดยจัดแบ่งเป็น ประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเภทประเพณี และประเภทกิจกรรม

กล่าวโดยสรุปแหล่งท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยวที่ดีควรมีสิ่งดึงดูดใจ ซึ่งโดยหลักแล้วจะต้องมีครบ 4 ด้าน คือ

1. สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) ซึ่งเกิดขึ้นได้จากสถานที่ และเหตุการณ์ ซึ่งอาจจะเกิดได้ทั้งจากธรรมชาติหรือมนุษย์สร้างขึ้น โดยสามารถดึงดูดหรือโน้มน้าวใจให้เกิดความสนใจปรารถนาที่จะไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ที่นักท่องเที่ยวไปเยือนจะต้องเป็นพื้นที่ที่มีสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ ในแหล่งท่องเที่ยวจะมีจุดที่เป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวจุดหนึ่งหรือหลายจุดก็ได้ ถ้ามีสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวหลายจุด แหล่งท่องเที่ยวนั้นจะมีนักท่องเที่ยวและสนใจนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวกันมาก สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1.1 สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่ธรรมชาติให้มา (Natural Attraction Factors) คือ ความงามตามธรรมชาติที่สามารถดึงดูดให้คนไปเยือนหรือไปเที่ยวในพื้นที่นั้น เช่น หาดทรายที่สวยงาม สภาพป่า และชีวิตสัตว์ป่า วิถีชีวิตคน เป็นต้น

1.2 สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Historical and Cultural Attraction Factors) เป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นแล้วสามารถดึงดูดใจให้มนุษย์ไปเยือนหรือไปท่องเที่ยวยังพื้นที่นั้น เช่น สิ่งก่อสร้างที่เป็นสถาปัตยกรรม ได้แก่ วัด วัง เมืองโบราณ หมู่บ้าน เป็นต้น

2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) การอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ เมื่อนักท่องเที่ยวไปถึงยังสถานที่ดังกล่าวแล้ว เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางห่างไกลจากบ้าน ต้องการสิ่งจำเป็นหลายอย่างในการตอบสนองความต้องการของชีวิตต้องการที่พัก อาหาร การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นที่พักในรูปแบบโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสต์เฮาส์ สิ่งสำคัญอันดับรองลงมา คือ การบริโภคจึงต้องมีร้านอาหาร บริการสำหรับนักท่องเที่ยว ร้านขายของที่ระลึก ร้านซักรีด ตลอดจนข่าวสารข้อมูลเพื่อการเดินทางไว้บริการนักท่องเที่ยวก็ถือเป็นสิ่งจำเป็นที่ควรจะมีไว้บริการให้กับนักท่องเที่ยว และการดูแลรักษาความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชีวิตและทรัพย์สิน

3. ที่พักแรม (Accommodation) ที่พักเป็นสำคัญในการเดินทาง นักท่องเที่ยวอาจพักกับญาติหรือเพื่อน แต่อีกส่วนหนึ่งก็ต้องการที่พัก ซึ่งต้องเช่าอาศัยอยู่ชั่วคราวในแหล่งท่องเที่ยวที่พักอาจมีหลายประเภท เช่น โรงแรม รีสอร์ท (Resort) เกสต์เฮาส์ (Guest House) Home Stay เป็นต้น

4. การเข้าถึง (Accessibility) การท่องเที่ยวเกิดจากการที่ประชาชนต้องการเดินทางไปสู่สถานที่ซึ่งมีความแตกต่างในด้านวัฒนธรรม ภูมิอากาศ และภูมิประเทศเพื่อสัมผัสสิ่งที่แปลกออกไปจากประสบการณ์เดิม ดังนั้น การเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวด้วยความรวดเร็ว สะดวกสบาย และปลอดภัยจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้โดยการคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางเรือ หรือทางอากาศ ความหลากหลายของการเดินทางเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการตัดสินใจของนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้อีกสิ่งหนึ่งที่ขาดไม่ได้ คือ การต้อนรับ (Hospitality) ซึ่งการต้อนรับนักท่องเที่ยวของประชาชนแต่ละพื้นที่ย่อมแตกต่างกันออกไป การต้อนรับเป็นสิ่งที่สำคัญมาก ทั้งนี้เพราะเมื่อนักท่องเที่ยวต้องการกลับไปยังสถานที่เดิมความประทับใจที่เขาได้รับเกิดจากการต้อนรับของประชาชน หรือพนักงานหรือบริการในพื้นที่มากกว่าสภาพธรรมชาติของแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น พื้นที่ใดเป็นแหล่งท่องเที่ยวต้องตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าว

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม และแรงจูงใจนักท่องเที่ยว

ความหมาย และองค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง การกระทำทุกอย่างของนักท่องเที่ยวไม่ว่าการกระทำนั้น นักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตาม และบุคคลอื่นจะสังเกตเห็นการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม เพื่อตอบสนองความต้องการสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสภาพการณ์ใดสภาพหนึ่ง รวมไปถึงความรู้สึกนึกคิด และความรู้ความเข้าใจของนักท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว การศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว ก็เพื่อให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถตอบสนองพฤติกรรมหรือความต้องการของนักท่องเที่ยวให้ได้รับความพอใจ ซึ่งพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจท่องเที่ยว หมายถึง ปฏิบัติการของนักท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวรวมทั้งขบวนการต่าง ๆ ในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจท่องเที่ยวมีขั้นตอนสำคัญ 9 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. การส่งเสริมตลาดท่องเที่ยว (Tourism Promotion) เป็นการอำนวยความสะดวกข้อมูล การท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายโดยผ่านสื่อต่าง ๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้นักท่องเที่ยวได้รับข่าวสารทางการท่องเที่ยวเหล่านั้น
2. ความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละคน (Need) เมื่อนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลทางการท่องเที่ยวแล้ว ก็จะก่อให้เกิดความต้องการท่องเที่ยวขึ้นภายในจิตใจของนักท่องเที่ยวแต่ละคน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวต้องการเสริมสิ่งที่ขาดไปหรือเพิ่มรสชาติให้กับชีวิต
3. สิ่งจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยว (Motivation) เป็นแรงกระตุ้นให้อยากท่องเที่ยวซึ่งเกิดจากปัจจัย 2 ประการ คือ Push Factor เป็นสภาพเงื่อนไขมากระตุ้นผลักดันให้เกิดความต้องการหลีกเลี่ยงจากความจำเจซ้ำซากในชีวิตประจำวันเพื่อไปท่องเที่ยว และ Pull Factor เป็นสภาพเงื่อนไขที่ดึงดูดใจให้ไปชมแหล่งท่องเที่ยวหรือร่วมกิจกรรมทางการท่องเที่ยว อาจแบ่งสิ่งจูงใจออกได้เป็น 4 ประการ คือ
 - 3.1 สิ่งจูงใจทางด้านกายภาพ (Physical Motivation) เป็นแรงกระตุ้นที่เกิดจากความต้องการพักผ่อนทางร่างกาย และจิตใจให้สดชื่น รักษาบำรุงสุขภาพ
 - 3.2 สิ่งจูงใจด้านวัฒนธรรม (Culture Motivation) เป็นแรงกระตุ้นที่เกิดจากความต้องการอยากรู้จักวัฒนธรรมของประเทศที่ไม่เคยรู้จักมาก่อน รวมทั้งการดำเนินชีวิต ศิลปะ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ เทศกาลต่าง ๆ อาหาร การใช้ชีวิตประจำวัน เป็นต้น
 - 3.3 สิ่งจูงใจด้านส่วนตัว (Personal Motivation) เป็นแรงกระตุ้นที่เกิดจากความต้องการส่วนตัว เช่นเดินทางไปเยี่ยมญาติมิตร การไปจาริกแสวงบุญ เป็นต้น
 - 3.4 สิ่งจูงใจด้านสถานภาพ และชื่อเสียง (Prestige and Status Motivation) เป็นแรงกระตุ้นที่เกิดจากความต้องการพัฒนายกระดับตัวเองให้สูงขึ้น และสร้างชื่อเสียง เช่น การเข้าร่วมประชุม การเข้าร่วมแข่งขันกีฬา การศึกษาต่อต่างประเทศ เป็นต้น

4. การตัดสินใจของนักท่องเที่ยว (Decision Making) นับว่าเป็นองค์ประกอบที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวมาก เมื่อผู้ประสงค์จะเดินทางท่องเที่ยวได้รับข้อมูลทางการท่องเที่ยวแล้วเกิดความต้องการอยากท่องเที่ยวขึ้น อีกทั้งเกิดแรงกระตุ้นจากสิ่งจูงใจ จะทำให้เกิดภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยว (Tourist Image) ของแต่ละท้องถิ่นขึ้น เพื่อประกอบการพิจารณาตัดสินใจว่าจะไปท่องเที่ยวที่ไหนดีที่สุด โดยคำนึงถึงการประหยัด ปลอดภัย สะดวกสบาย คุ่มค่ากับการใช้จ่าย และความอภิรมย์มากที่สุดเป็นเกณฑ์

5. การวางแผนค่าใช้จ่ายการท่องเที่ยว (Planning for Expenditure) โดยปกติเมื่อตัดสินใจจะไปสถานที่ท่องเที่ยวใด ก็จะต้องศึกษาค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว ยิ่งถ้าไปท่องเที่ยวต่างประเทศจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก ก็ต้องเตรียมเก็บเงินไว้ จึงต้องมีการวางแผนค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นในการท่องเที่ยวสถานที่นั้น ๆ ค่าพาหนะเดินทาง ค่าอาหาร ค่าที่พัก ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายซื้อของที่ระลึก เงินสำรอง

6. การเตรียมการเดินทาง (Travel Preparation) เมื่อตัดสินใจเลือกสถานที่ท่องเที่ยวที่แน่นอน และมีการวางแผนค่าใช้จ่ายเสร็จหมดแล้ว ในขั้นนี้ผู้ที่จะเดินทางท่องเที่ยวก็ต้องเตรียมตัวในเรื่องการจองตั๋วพาหนะที่จะเดินทาง การจองรายการท่องเที่ยว การยืนยันการเดินทาง จัดทำเอกสารการเดินทาง รวมไปถึงการวางแผนการเดินทาง

7. การเดินทางท่องเที่ยว (Travel) เป็นการออกเดินทางจากบ้านเพื่อท่องเที่ยวจนกระทั่งท่องเที่ยวเสร็จแล้วกลับถึงบ้าน โดยจะมีการประเมินผลการท่องเที่ยวเป็นระยะ ๆ ตามประสบการณ์ที่ได้รับ เริ่มตั้งแต่ยานพาหนะที่นำเข้าไปสู่จุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยว สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดจนที่พัก อาหารการกิน และอื่น ๆ เพื่อประเมินผลการเดินทางท่องเที่ยวครั้งนี้ว่า เป็นที่น่าพอใจหรือไม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตัดสินใจการเดินทางในครั้งต่อไป หรืออาจบอกต่อให้บุคคลอื่นเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้

8. ประสบการณ์นักท่องเที่ยว (Experience) เมื่อนักท่องเที่ยวได้มีการประเมินผลการเดินทางท่องเที่ยว อาจเป็นสถานที่ สภาพแวดล้อม ผู้คน การบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก ก็จะได้ผลประสบการณ์ท่องเที่ยว อาจแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

8.1 มีความพึงพอใจเป็นประสบการณ์ทางบวก (Positive) ที่นักท่องเที่ยวได้รับหรือสัมผัสสิ่งต่าง ๆ ในขณะที่เดินทางท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นสถานที่ คน สภาพแวดล้อม การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว ปรากฏผลการประเมินว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจ

8.2 ไม่มีความพึงพอใจเป็นประสบการณ์ทางลบ (Negative) ที่นักท่องเที่ยวได้รับหรือสัมผัสสิ่งต่าง ๆ ในขณะที่เดินทางท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นสถานที่ คน สภาพแวดล้อม การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวปรากฏผลการประเมินว่า นักท่องเที่ยวไม่มีความพึงพอใจ

9. ทักษะคตินักท่องเที่ยว (Attitude) เมื่อนักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์จากการท่องเที่ยวแล้ว ก็จะเกิดทัศนคติต่อการท่องเที่ยวครั้งนี้ ถ้าหากว่า นักท่องเที่ยวได้รับความพึงพอใจ ก็จะมีทัศนคติที่ดีต่อการท่องเที่ยวครั้งนี้ อาจทำให้เขากลับมาท่องเที่ยวอีกครั้ง หรือบอกเล่าให้บุคคลอื่นมาท่องเที่ยว ถ้าหากนักท่องเที่ยวได้รับความไม่พึงพอใจ ก็มีทัศนคติไม่ต่อการท่องเที่ยวครั้งนี้ อาจจะทำให้ไม่อยากเดินทางมาท่องเที่ยวอีก หรือบอกเล่าบุคคลอื่นไม่ให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวด้วย

จากการศึกษา พบว่า องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่สำคัญทั้งหมด 7 องค์ประกอบ คือ

1. เป้าหมาย หมายถึง ทุกพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจะต้องมีเป้าหมายในการกระทำ
2. ความพร้อม หมายถึง ความมีวุฒิภาวะ และความสามารถในการทำกิจกรรมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ
3. สถานการณ์ หมายถึง เหตุการณ์หรือโอกาสที่เอื้ออำนวยต่อการเลือกกระทำกิจกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการ
4. การแปลความหมาย หมายถึง วิธีการคิดแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่พอใจมากที่สุดในสถานการณ์หนึ่ง ๆ
5. การตอบสนอง หมายถึง การตัดสินใจกระทำกิจกรรมตามที่ตนได้เลือกสรรแล้ว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการตอบสนองความต้องการของตนเอง
6. ผลลัพธ์ที่ตามมา หมายถึง ผลจากการกระทำหนึ่ง ๆ อาจได้ผลตามที่คาดหมายไว้หรืออาจไม่ได้ผลตามที่คาดหวังไว้
7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง หมายถึง ความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่กระทำลงไปไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการจึงกลับมาแปลความหมาย และไตร่ตรองเพื่อเลือกวิธีใหม่ ๆ มาตอบสนองความต้องการ หรืออาจจะเลิกล้มความต้องการ

ความต้องการ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจะเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา และภาวะแวดล้อมทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม แต่พบว่า ความความต้องการของนักท่องเที่ยวที่พบเสมอมี 3 ด้าน คือ

1. นักท่องเที่ยวมีความต้องการที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่มีค่าครองชีพถูกแต่มีบริการได้มาตรฐาน
2. นักท่องเที่ยวมีความต้องการด้านความสะดวก เริ่มจากสนามบินควรมีความสะดวกในพิธีการเข้า-ออกประเทศ การผ่อนปรนเรื่องระบบภาษี และการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ
3. นักท่องเที่ยวมีความต้องการด้านความปลอดภัย จะต้องมีการป้องกัน และรักษาความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว

และจากการวิเคราะห์ยังพบอีกว่า นักท่องเที่ยวจะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่สำคัญอยู่ 4 ประการ คือ

1. นักท่องเที่ยวที่เคยชอบท่องเที่ยวตามลำพัง หรือเฉพาะในกลุ่มครอบครัวจะเปลี่ยนไปชอบการเดินทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับกลุ่มอื่นแทน

2. นักท่องเที่ยวที่เคยชอบใช้บริการมัคคุเทศก์จะเปลี่ยนไปชอบใช้หนังสือแนะนำการเดินทางท่องเที่ยวแทน

3. นักท่องเที่ยวที่เคยได้รับการจูงใจในการท่องเที่ยวจากคำบอกเล่าของญาติมิตรจะเปลี่ยนไปเป็นการได้รับการจูงใจจากการอ่านบทความที่เล่าถึงการท่องเที่ยวหรือภาพยนตร์สารคดีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแทน

4. นักท่องเที่ยวที่เคยเน้นการกินอยู่ที่หรูหราเป็นจุดสำคัญในการท่องเที่ยวก็เปลี่ยนไปเป็นการกินอยู่อย่างธรรมดา แต่เน้นการหาความสุขสนุกสนานเพลิดเพลินให้ได้มากที่สุดแทน
แรงจูงใจหรือปัจจัยจูงใจในการเดินทางท่องเที่ยว

โดยเหตุผลที่เปลี่ยนไปก็เพราะความรู้สึกไม่ประทับใจจากการบริการที่ได้รับ นักท่องเที่ยวจึงมองหาความคุ้มค่าที่มากกว่าเดิมในการเลือกท่องเที่ยวในครั้งต่อไป

ลักษณะของแรงจูงใจในการเดินทางท่องเที่ยว สามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะใหญ่ ๆ คือ

1. การจูงใจภายใน เป็นสภาวะที่บุคคลต้องการจะเดินทางท่องเที่ยวหรือต้องการจะเรียนรู้หรือต้องการที่จะแสวงหาบางสิ่งบางอย่างด้วยตนเอง โดยที่ไม่ต้องอาศัยการชักจูงจากสิ่งแวดล้อมภายนอก

2. การจูงใจภายนอก เป็นสภาวะที่บุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้า อันเกิดจากภายนอกมา ทำให้บุคคลเกิดความต้องการที่จะเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งแรงจูงใจจากภายนอกมี 3 ประเภท คือ

2.1 แรงจูงใจทางสรีระวิทยา เป็นแรงจูงใจที่เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการทางร่างกาย และให้บุคคลมีชีวิตอยู่ได้ ซึ่งเป็นความต้องการตามธรรมชาติของมนุษย์ ได้แก่ความต้องการอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรค

2.2 แรงจูงใจทางจิตวิทยา เป็นแรงจูงใจที่มีความสำคัญน้อยกว่าแรงจูงใจทางสรีระวิทยา เพราะเป็นแรงจูงใจที่มีความจำเป็นการดำรงชีวิตน้อยกว่าแต่จะมีผลช่วยทางจิตใจ ทำให้มนุษย์มีสุขภาพจิตดีขึ้น ประกอบด้วยประเภท คือ

2.2.1 ความอยากรู้อยากเห็น และการตอบสนองต่อสิ่งแวดล้อม นับเป็นธรรมชาติของมนุษย์อย่างหนึ่งที่สามารถพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ให้เข้ากับสภาพแวดล้อมเพื่อการมีชีวิตรอด และเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น

2.2.2 ต้องการความรัก และความเอาใจใส่จากผู้อื่นเนื่องจากมนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่อยู่กันเป็นกลุ่ม โดยใช้ชีวิตอยู่ร่วมกัน ซึ่งการอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขนั้นจะต้องประกอบไปด้วยความรัก ความเอาใจใส่ซึ่งกันและกัน และความเอื้ออาทรต่อกัน

3. แรงจูงใจทางสังคมหรือแรงจูงใจจากการเรียนรู้ เป็นแรงจูงใจที่เกิดขึ้นจากประสบการณ์ทางสังคมในอดีตของแต่ละบุคคล ประกอบด้วย 3 ประเภท คือ

3.1 แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ (Achievement Motives) เป็นแรงจูงใจของบุคคลที่จะทำกิจกรรมต่าง ๆ ให้ประสบความสำเร็จ

3.2 แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ (Affiliate Motives) เป็นแรงจูงใจที่ทำให้บุคคลปฏิบัติตนเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของบุคคลอื่น ตลอดจนต้องการความรักจากผู้อื่น เป็นต้น

3.3 แรงจูงใจต่อความนับถือตนเอง (Self-Esteem) เป็นแรงจูงใจที่บุคคลปรารถนาเป็นที่ยอมรับของสังคม ต้องการที่จะมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของคนโดยทั่วไป ซึ่งจะนำมาสู่ความรู้สึกนับถือตนเอง

นักวิชาการท่องเที่ยวหลายท่านพยายามสรุป ประเภทของแรงจูงใจในการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

Swarbrooke และ Horner (2016) ได้เสนอประเภทของแรงจูงใจในการท่องเที่ยวว่ามี 5 ประเภท คือ

1. แรงจูงใจด้านส่วนตัว ได้แก่ เยี่ยมเพื่อน เยี่ยมญาติ หาเพื่อนใหม่ เป็นต้น
2. แรงจูงใจด้านอารมณ์ ได้แก่ ความต้องการความตื่นเต้น ทำทนาย สนุกสนาน รำลึกความหลัง เป็นต้น
3. แรงจูงใจด้านวัฒนธรรม ได้แก่ การหาประสบการณ์จากวัฒนธรรมใหม่ การรับรู้วัฒนธรรมต่าง ๆ เป็นต้น
4. แรงจูงใจด้านพัฒนาตนเอง ได้แก่ การหาความรู้การเพิ่มความสามารถ เป็นต้น
5. แรงจูงใจด้านสถานภาพ ได้แก่ ความเด่น ความนำสมัย เป็นต้น

Beach และ Ragheb (1983) ได้แบ่งแรงจูงใจในการที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมท่องเที่ยวออกเป็น 4 ประเภท โดยอิงหลักความต้องการของ Abraham Maslow คือ

1. แรงจูงใจด้านความต้องการรู้จักตนเอง เป็นแรงจูงใจที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมท่องเที่ยวแบบเรียนรู้ การค้นหา การใช้ความคิด
2. แรงจูงใจด้านความต้องการทางสังคม เป็นแรงจูงใจที่จะเดินทางท่องเที่ยวด้วยเหตุผลด้านสังคมเป็นหลัก ประกอบด้วย 2 เหตุผล คือ

2.1 ความต้องการเพื่อนเพื่อความต้องการเป็นที่ยอมรับ

2.2 ความต้องการปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นหรือเอาใจใส่ผู้อื่น

3. แรงจูงใจด้านความต้องการความสำเร็จ เป็นแรงจูงใจที่จะเดินทางท่องเที่ยว แบบผจญภัย หรือทำกิจกรรมที่ทำให้รู้สึกว่าคุณมีความสามารถในการบรรลุเป้าหมาย

4. แรงจูงใจด้านความต้องการความสำเร็จ เป็นแรงจูงใจที่จะเดินทางท่องเที่ยวเพื่อหลีกเลี่ยงจากสังคมหรือสิ่งที่เป็นชีวิตประจำวัน โดยต้องการพักผ่อนหรือปลดปล่อยตัวเองออกจากชีวิตสังคม มุมเหตุจูงใจในการท่องเที่ยว น่าจะเป็นธรรมชาติของมนุษย์ทุกคนที่มีความพึงพอใจการเดินทางท่องเที่ยวโดยสัญชาตญาณอยู่แล้ว และมนุษย์ทุกคนมีมุมเหตุจูงใจในการท่องเที่ยวที่ต่างกันไปตาม เศรษฐกิจ สังคม และช่วงเวลา พอจะสรุปถึงมุมเหตุจูงใจในการท่องเที่ยวสำคัญที่กระตุ้นให้คนนับล้าน ๆ คนทั่วโลกเดินทางไปท่องเที่ยวในสถานที่ที่ต้องการในวาระต่าง ๆ กัน มี 13 ประการ ดังต่อไปนี้

1. ความต้องการผ่อนคลายความตึงเครียดจากการปฏิบัติงานมานาน เป็นการเพิ่มความสดชื่นให้กับร่างกาย และจิตใจ

2. ความต้องการผจญภัย เมื่อมีกิจกรรมท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการ ล่องแพ ปีนเขา ชี่ช้าง เป็นต้น

3. ความต้องการค้นพบสิ่งใหม่ ๆ ด้วยตัวเอง ถ้ามองให้ลึกจะเห็นได้ว่าการเดินทาง เป็นการทำลายความจำเจในชีวิตประจำวัน โดยออกเดินทางไปค้นหาสิ่งแปลกใหม่ในชีวิต

4. ความต้องการคุณค่าในการเดินทางท่องเที่ยว เป็นผลที่เกิดขึ้นหลังจากการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งผู้เดินทางท่องเที่ยวจะรู้สึกถึงความสนุกสนานหรือความประทับใจในขณะที่ท่องเที่ยวแต่ละครั้ง

5. ความต้องการค้นคว้าทางวัฒนธรรม จะเห็นว่า การเดินทางท่องเที่ยวเป็นการ เรียนรู้วัฒนธรรมของประเทศที่ตนไปเที่ยว

6. ความต้องการเยี่ยมญาติพี่น้อง ปัจจุบันการคมนาคมเจริญมากขึ้น ครอบครัวใน สังคมกระจายไปยังส่วนต่าง ๆ

7. ความต้องการเห็นความเป็นอยู่ของเพื่อนร่วมโลก คนทั่วไปมีความต้องการเห็น ความเป็นอยู่ของเพื่อนร่วมโลก ผู้ที่อยู่ในประเทศที่ร่ำรวยกับในประเทศที่ยากจนมีความเป็นอยู่ แตกต่างกันอย่างไรร

8. ความต้องการในการยอมรับของสังคม ผู้เดินทางท่องเที่ยวจะเกิดความพอใจมาก ถ้าคนที่เขากำลังติดต่อหรือคนที่เขาทำความรู้จัก ยอมรับนิสัยบางอย่างของเขา

9. ความต้องการความภาคภูมิใจ การที่คนต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวยังประเทศ ต่าง ๆ เนื่องจากต้องการให้ผู้อื่นเห็นว่าตนได้ไปท่องเที่ยวสถานที่แปลก ๆ แตกต่างจากผู้อื่น

10. ความต้องการยกฐานะ และเกียรติภูมิ การที่ได้มีโอกาสเดินทางไปท่องเที่ยวไม่ว่า จะไปเพื่อวัตถุประสงค์ใด

11. ความต้องการระลึกถึงอดีต เนื่องจากอดีตเป็นที่มาของปัจจุบัน คนเราทุกคนมีอดีตเป็นประวัติ ตลอดจนความเป็นมาของครอบครัวว่าเป็นใครมาจากไหน
12. ความต้องการแสวงหาความสุขทางใจ เป็นผลมาจากความเชื่อทางศาสนา
13. ความต้องการฟื้นฟูสุขภาพทางกาย และใจ เป็นผลมาจากความเสื่อมของสุขภาพกายใจ ซึ่งอาจมาจากความเจ็บไข้ได้ป่วย ความเครียด และความเหนื่อยล้า

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยการขับซีรคจักรยานยนต์

Lund and O'Neill (1986) ได้ให้ความหมาย พฤติกรรมการขับซีไว้ว่า เป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับซีตั้งแต่จุดเริ่มไปยังจุดหมายปลายทาง

จิรพัฒน์ โชติไกร (2531) ได้รวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับซีไว้ สรุปได้ว่า สมรรถภาพในการขับซีของแต่ละคนแตกต่างกันไปตามสภาพต่าง ๆ เช่น อายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย สุขภาพ การดื่มของมึนเมา หรือยากดประสาท รวมทั้งการทำกิจกรรมอื่นในระหว่างการขับซี โดยมีการรับรู้ที่เกี่ยวข้อง 3 ด้าน คือ

1. การมองเห็น
2. การได้ยิน
3. การรับรู้และการตอบสนอง

Prideaux and Carson (2011) ได้กล่าวถึงทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการท่องเที่ยวโดยการขับซี (Drive Tourism Model) ไว้ว่า ต้องคำนึงถึง 8 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการส่งเสริมการตลาด (Marketing)
2. ด้านนโยบาย (Policy)
3. ด้านสิ่งดึงดูดใจ แหล่งท่องเที่ยว (Attraction)
4. ด้านที่พัก (Accommodation)
5. ด้านเส้นทางท่องเที่ยว (Highway)
6. ด้านชมรม สมาคม กลุ่ม (Automobile Club)
7. ด้านการประกันภัย (Insurance)
8. ด้านความปลอดภัย (Safety)

Hardy (2003) ได้กำหนดทฤษฎีการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวแบบคาราวานการขับขี่ (Necessary for the Development of Iconic Touring Routes) ไว้ว่าจำเป็นต้องพัฒนาใน 9 ด้าน คือ

1. ด้านสินค้า (Product)
2. ด้านโปรโมชั่น (Promotion)
3. ด้านบุคลากร (People)
4. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง (Paraphernalia)
5. ด้านเส้นทาง (Path)
6. ด้านการนำเสนอ การเผยแพร่ (Presentation)
7. ด้านการตีความ การให้ข้อมูล (Principles of Interpretation)
8. ด้านค่าใช้จ่าย (Price)
9. ด้านการป้องกัน การให้ความปลอดภัย (Protection)

ชัยวุฒิ (2562) ได้สรุปหลักสำคัญในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว นั้น มีหลักที่ต้องคำนึงถึงเพื่อการขับขี่ที่เหมาะสมและเป็นแนวทางหลักในการนำไปพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ดียิ่งขึ้นนั้น ต้องประกอบด้วย 10 ด้าน คือ

1. ด้านความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว
2. ด้านการตลาดและโปรโมชั่น
3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง
4. ด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
5. ด้านความสวยงามและความท้าทายในการขับขี่ของเส้นทาง
6. ด้านความปลอดภัย
7. ด้านการนำเสนอ การเผยแพร่ การให้ข้อมูล
8. ด้านค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว
9. ด้านสมาคม ชมรม และการรวมกลุ่ม
10. ด้านนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

โดยหากจะจำแนกรายละเอียดด้านต่าง ๆ จะได้ดังนี้

1. ด้านความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว โดยแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ต้องมีความน่าสนใจ มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ไม่เหมือนใคร โดยความน่าสนใจและลักษณะเฉพาะตัวดังกล่าวจะทำให้ นักท่องเที่ยว ตัดสินใจเลือกที่จะเดินทางมาแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ซึ่งเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวใน

แต่ละแห่ง จะไม่เหมือนกัน เช่น ความสวยงามด้านวิวทิวทัศน์ สภาพอากาศ สภาพทางภูมิศาสตร์ เป็นต้น

2. ด้านการตลาดและโปรโมชั่น หมายถึง การที่ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ จัดโปรโมชั่น โดยอาจเป็นส่วนลด หรือส่วนแถมที่ทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึกว่าคุณค่าที่ได้รับประโยชน์มากขึ้น คำนวณขึ้นหากเลือกเดินทางหรือไปใช้บริการสถานประกอบการดังกล่าว เช่น บริษัทตัวแทนจัดจำหน่ายจัดของแถมหรือของกำนัลพิเศษให้เมื่อนักท่องเที่ยวขับขี่เข้าไปใช้บริการ ร้านอาหารมีเมนูฟรีให้กับนักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะมีความต้องการที่เหมือนและต่างออกไปจากนักท่องเที่ยวประเภทอื่น ๆ เช่น ที่พักที่มีที่จอดรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยเฉพาะ ปิมน้ำมันที่มีจุดบริการรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ จุดท่องเที่ยวหรือร้านอาหารที่มีจุดรับฝากหมวกกันน็อค เป็นต้น

4. ด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้อง หมายถึง บุคลากรในสถานประกอบการต่าง ๆ รวมไปถึงบุคลากรของภาครัฐ ที่มีความรู้ ความเข้าใจในลักษณะเฉพาะตัวของการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เช่น แนะนำเส้นทางที่รถจักรยานยนต์สามารถเข้าถึงได้ หรือช่างซ่อมรถจักรยานยนต์ที่สามารถแก้ไขปัญหาเบื้องต้นได้หากเกิดขึ้น

5. ด้านความสวยงามและความท้าทายในการขับขี่ของเส้นทาง หมายถึง ความสวยงามในระหว่างการเดินทาง เนื่องจากรถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่สามารถเข้าถึงสภาพถนน สภาพอากาศ ได้เป็นอย่างดี และยังคงมีความคล่องตัว สามารถหยุดและจอดได้ง่าย นักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์จึงชอบที่จะเลือกเดินทางไปยังเส้นทางที่มีความงดงามในระหว่างการเดินทาง นอกจากนี้แล้วความท้าทายของสภาพถนนก็มีส่วนเป็นอย่างมาก จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์จะชื่นชอบเส้นทางที่มีความท้าทาย เช่น ถนนมีโค้ง มีความสูงชัน มีสภาพขรุขระ เนื่องจากต้องการทดสอบความสามารถในการขับขี่ของตนเอง และทดสอบสมรรถนะของยานพาหนะอีกด้วย

6. ด้านความปลอดภัย หมายถึง ความปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งในเรื่องการขับขี่ และความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ด้วยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่สามารถเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเมื่อไรก็ตามที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นมักจะร้ายแรง เสียหายมากกว่าการเดินทางด้วยพาหนะแบบอื่น อีกทั้งรถจักรยานยนต์บางรุ่นมีขนาดไม่ใหญ่มาก และมีระบบป้องกันการขโมยที่ไม่ปลอดภัยเพียงพอ จึงเสี่ยงต่อการโดนขโมยและโจรกรรมมากกว่าพาหนะอื่น ๆ

7. ด้านการนำเสนอ การเผยแพร่ การให้ข้อมูล หมายถึง การนำเสนอสถานที่ท่องเที่ยว รวมไปถึงข้อมูลที่เป็น หรือเส้นทางที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องไปทางช่องทางต่าง ๆ ที่สามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ได้เป็นอย่างดี ข้อมูลเหล่านี้

ส่งผลต่อการเลือกท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ การให้ข้อมูล การตอบคำถาม เมื่อกลุ่มนักท่องเที่ยวร้องขอหรือซักถามเพิ่มเติมก็มีความสำคัญมากเช่นเดียวกัน

8. ด้านค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการต่าง ๆ จากการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เช่น ราคาน้ำมัน ค่าเข้าชมสถานที่ ค่าอาหาร ค่าที่พัก ค่าจอดรถ เป็นต้น ด้วยนักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์มีหลากหลายกลุ่ม ในบริบทของระดับรายได้ที่ต่างกัน ดังนั้น จึงควรส่งเสริมให้มีการให้บริการในหลากหลายระดับเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอย่างครบครัน

9. ด้านสมาคม ชมรม และการรวมกลุ่ม หมายถึง การที่นักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมต่างจากนักท่องเที่ยวประเภทอื่น คือ นักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์จะมีการรวมกลุ่มกันอย่างหลากหลาย เช่น แบ่งกลุ่มตามแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ แบ่งกลุ่มตามรุ่นของรถจักรยานยนต์ แบ่งกลุ่มตามอาชีพของตนเอง แบ่งกลุ่มตามที่อยู่อาศัย แบ่งกลุ่มตามสถานศึกษา ฯลฯ โดยในแต่ละกลุ่มก็จะมีกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ในการเดินทางท่องเที่ยวก็เช่นกัน กล่าวคือ ในการเดินทางแต่ละครั้งก็มักจะมีการรวมตัวชักชวนสมาชิกในกลุ่มของตนเองเดินทางท่องเที่ยวไปด้วยกัน ทั้งนี้การเดินทางท่องเที่ยวแบบกลุ่มมักจะมีการเดินทางท่องเที่ยวมากกว่าการเดินทางแบบเดี่ยว

10. ด้านนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ หมายถึง นโยบายที่ตอบสนองการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะจากภาครัฐ ต้องยอมรับว่าในปัจจุบัน ภาพลักษณ์ของกลุ่มนักท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์มักได้รับการมองไปในทางลบ เนื่องจากความไม่เข้าใจนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้อย่างแท้จริง เช่น จำนวนสมาชิกในการเดินทางท่องเที่ยวแต่ละครั้งมีจำนวนมาก เสียงของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวมีเสียงดัง การขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจรในบางกลุ่ม ทำให้บุคคลทั่วไปยังมองนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ในภาพลบ รวมไปถึงเจ้าพนักงานภาครัฐเองด้วย ซึ่งต้องอาศัยนโยบายในหลาย ๆ ด้านเพื่อช่วยแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และรับมือป้องกันกับปัญหาอื่น ๆ ที่อาจตามมาจากการท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าว

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรรณิกา พิมลศรี (2547) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแบบผจญภัยโดยใช้รถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อ ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีลักษณะการเดินทางเป็นกลุ่ม ใช้ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย 3.41 วัน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 6809.33 บาทต่อคน และมีแรงจูงใจหลักในการท่องเที่ยว คือ ต้องการพักผ่อนในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ

สมชัย อุดมมงคลกุล (2549) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยการสื่อสารการตลาดในการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้า มีอายุระหว่าง 21-31 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีอาชีพพนักงานบริษัท มีรายได้ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นบาท

กิ่งกนก เสาวภาวงศ์ (2556) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้มอเตอร์ไซด์ประเภทสปอร์ต ความจุกระบอกสูบ 601 ซีซีขึ้นไป ไม่เคยเข้ารับการฝึกอบรมด้านการขับขี่ ไม่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์ในประเทศ ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ ปีละ 3-5 ครั้ง ระยะทางเฉลี่ย 200 – 400 กิโลเมตร มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว 2,000- 4,000 บาท ใช้ความเร็วเฉลี่ย 101-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พักโรงแรม รีสอร์ท และต้องการเที่ยวทะเลและชายหาดเป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่า ภาคเหนือเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มากที่สุด

อภิชัย สุรนาถกิตติธร (2558) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยทางการตลาดที่ส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้ศูนย์บริการหลังการขายของผู้ใช้จักรยานยนต์ Bigbike พบว่า ปัจจัยด้านราคาและปัจจัยด้านส่งเสริมการตลาด ไม่ส่งผลต่อความพึงพอใจ และได้มีการค้นพบว่านอกเหนือจากปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดแล้ว ยังมีปัจจัยการบริการลูกค้าสัมพันธ์ ได้แก่ ปัจจัยด้านความสัมพันธ์และความเชื่อมั่น เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจอีกด้วย

Anne Hardy (2003) study An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes. Analysis revealed that in recent years, the concept of developing themed touring routes or self-drive trails has been given much attention. Consequently many have been developed, particularly in Australia and the USA. Themed touring routes have been advocated as opportunities to link regional communities together, form partnerships, encourage tourism development along

commonly travelled routes, provide a more satisfactory tourism experience and maximise economic benefits to local business people by encouraging longer stays and greater spending in the region. Ultimately, touring routes can develop into tourist icons, such as the Cascade Loop in Washington State and the Great Texas Coastal Birding Trail in the USA. This paper uses these two case studies to determine the key factors for the successful development of touring routes. It proposes that there are ten, including community involvement, an understanding of the drive tourist, the development of attractions, effective interpretation and signage and infrastructure.



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งการวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบปริมาณ เพื่อให้ผลการศึกษาดังตรงประเด็น และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อย่างถูกต้องที่สุด ผู้วิจัยได้ออกแบบงานวิจัยเอาไว้ ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชากร คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่ชัด ทั้งที่เดินทางแบบเดียว และเดินทางเป็นกลุ่มคาราวานด้วยรถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงใช้สูตรการหากลุ่มตัวอย่างของ W.G. Cochran (1953)

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{d^2}$$

โดย

- n คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ
- P คือ สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยต้องการสุ่ม เท่ากับ .05
- Z คือ ระดับความมั่นใจที่ 0.05 เท่ากับ 1.96 (ความเชื่อมั่น 95%) $\gg Z = 1.96$
- d คือ ระดับความเชื่อมั่น 95% สัดส่วนความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05

แทนค่าจากสูตรดังกล่าว

$$n = \frac{(.05)(1-.5)1.96^2}{.05^2}$$

$$= 384.16$$

ได้จำนวนประชากร 384 คน โดยมีระดับความมั่นใจ ร้อยละ 5 และระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ข้อมูล จึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ 400 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามสำรวจพฤติกรรมทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ศึกษาข้อมูลทฤษฎีและข้อมูลปฐม จากนั้นจึงได้สร้างเครื่องมือในการวิจัย ประกอบไปด้วยคำถามเพื่อใช้วิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) โดยทำการแบ่งข้อคำถามเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลประกอบไปด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ประกอบไปด้วย ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว และแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 8 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว ระยะเวลาเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว งบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว และความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. การสร้าง และพัฒนาเครื่องมือในการศึกษา

การสร้าง และพัฒนาแบบสอบถามนั้นก่อนนำไปใช้ถามกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา ผู้ศึกษาได้ทำการทดสอบความถูกต้องของเครื่องมือ (Validity) และการตรวจสอบความน่าจะเป็นของเครื่องมือ (Reliability) ดังนี้

3.1 ตรวจสอบความถูกต้องของเครื่องมือ โดยผู้ทำการศึกษาได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และความสมบูรณ์ให้ครอบคลุมทั้งด้านโครงสร้าง เนื้อหา และภาษาที่ใช้เพื่อให้เกิดความเข้าใจแก่ผู้ตอบแบบสอบถาม และสามารถครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

3.2 หาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของแบบสอบถามโดยใช้สูตร

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC แทนดัชนีความสอดคล้องของข้อความกับประเด็นหลักที่ศึกษา

$\sum R$ แทนผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

N แทนจำนวนผู้เชี่ยวชาญ

ให้คะแนน +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อความวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์

ให้คะแนน 0 ถ้าไม่แน่ใจว่าข้อความวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์

ให้คะแนน -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อความวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์

แล้วนำผลคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC ตามสูตรเกณฑ์

3.2.1 ข้อความที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50-1.00 มีค่าความเที่ยงตรง ใช้ได้

3.2.2 ข้อความที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 ต้องปรับปรุง ยังใช้ไม่ได้ โดยให้หาข้อมูล

เพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

ทั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกข้อความที่มีค่า IOC มากกว่า 0.50 มาใช้เป็นข้อความจากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ซึ่งได้ตรวจสอบแบบสอบถามแล้วเห็นว่าแบบสอบถามทุกข้อที่สร้างขึ้นมีความเที่ยงตรงของเนื้อหา ครอบคลุมในแต่ละด้าน และครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยผลการทดสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.94

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้รับการแก้ไขแล้ว ไปดำเนินการทดสอบกับนักห้องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 ท่าน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ตามวิธีของครอนบรัค Cronbach (1953) โดยมีผลรวมค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.86

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องเชิงเนื้อหา และโครงสร้างคำถามเรียบร้อยแล้วผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามลงสนามวิจัยเพื่อเก็บข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ โดยทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) มีรายละเอียด ดังนี้

4.1 ขอความร่วมมือกับเจ้าของสถานที่ที่กำหนดไว้ในการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย ผู้ให้บริการสถานีบริการน้ำมันที่ตั้งอยู่ในเส้นทางหลักก่อนออกจากกรุงเทพมหานคร จำนวน 3 แห่ง และขอความร่วมมือไปยังชมรม กลุ่ม รถจักรยานยนต์ที่เป็นเป้าหมายเพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูล

4.2 ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบเอกสาร และในรูปแบบออนไลน์ ตามเป้าหมายและสถานที่ที่กำหนดไว้

4.3 นำแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะได้นำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

4.4 นำแบบสอบถามที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปในการวิเคราะห์สถิติตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพื่อหาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่รวบรวมได้ทั้งหมดผู้วิจัยนำมาตรวจสอบความสมบูรณ์เพื่อประมวลผลข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปใช้การวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

5.1 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล และข้อมูลปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่าง โดยการหาค่าร้อยละ (Percentage) จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสิทธิภาพการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว และแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

5.2 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ 8 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวระยะเวลาเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว งบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) จำแนกตามปัจจัยด้านต่าง ๆ

การแปลความหมายของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม พิจารณาจากระดับคะแนน ค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์ซึ่งจัดชั้น โดยให้คะแนนระดับความต้องการที่มีต่อปัจจัยในด้านต่างๆ แบ่งเป็น 5 ระดับ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	1.00-1.80	หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับน้อยที่สุด
คะแนนเฉลี่ย	1.81-2.60	หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ย	2.61-3.40	หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย	3.41-4.20	หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับมาก
คะแนนเฉลี่ย	4.21-5.00	หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับมากที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่องพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใช้การวิจัยปริมาณ เพื่อให้ผลการศึกษาดังประเด็น และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อย่างถูกต้องที่สุด การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำอธิบายโดยเรียงลำดับเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

- ส่วนที่ 1 ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
- ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว
- ส่วนที่ 3 ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์



ส่วนที่ 1 ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

แสดงผลการศึกษาปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้
สรุปผลการวิจัย ดังนี้

ตาราง 1 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านเพศของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	374	93.5
หญิง	26	6.5
รวม	400	100.0

จากตาราง 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 374 คน คิดเป็นร้อยละ 93.5 และเป็นเพศหญิงจำนวน 26 คน คิดร้อยละ 6.5

ตาราง 2 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านอายุของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	37	9.25
20 - 29 ปี	151	37.75
30 - 39 ปี	117	29.25
40 - 49 ปี	63	15.75
50 - 59 ปี	29	7.25
60 ปีขึ้นไป	3	0.75
รวม	400	100.0

จากตาราง 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 20-29 ปี จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 37.75 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 30-39 ปี จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.25 และช่วงอายุ 40-49 ปี จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 ตามลำดับ ในส่วนของช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่น้อยที่สุด คือ ช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75

ตาราง 3 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	24	6.00
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	67	16.75
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	27	6.75
ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	216	54.00
สูงกว่าปริญญาตรี	66	16.50
รวม	400	100.0

จากตาราง 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54 รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.75 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.50 ตามลำดับ ในส่วนของระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่น้อยที่สุด คือ ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลายจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6

ตาราง 4 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านอาชีพของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ พนักงานของรัฐ	67	16.75
ธุรกิจส่วนตัว	129	32.25
พนักงานบริษัทเอกชน	153	38.25
เกษตรกรและกสิกรรม	17	4.25
เกษียณ	1	0.25
อาชีพอิสระ	33	8.25
รวม	400	100.0

จากตาราง 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 รองลงมา คือ ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.25 และข้าราชการ พนักงานของรัฐ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.75 ตามลำดับ ในส่วนของอาชีพของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่น้อยที่สุด คือ เกษียณ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25

ตาราง 5 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	13	3.25
10,000 – 20,000 บาท	115	28.75
20,001 – 30,000 บาท	101	25.25
30,001 – 40,000 บาท	53	13.25
40,001 – 50,000 บาท	64	16.00
50,000 ขึ้นไป	19	4.75
รวม	400	100.0

จากตาราง 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรายได้ 10,001–20,000 บาทต่อเดือน จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 รองลงมา คือ มีรายได้ 20,001–30,000 บาทต่อเดือน จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 และมีรายได้ จำนวน 30,001–40,000 บาท จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 13.25 ตามลำดับ ในส่วนของระดับรายได้ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่น้อยที่สุดคือ มีรายได้ต่ำกว่า 50,000 บาทขึ้นไป จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.75

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

แสดงผลการศึกษาด้านประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว และแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ตาราง 6 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	47	11.75
1 – 2 ปี	85	21.25
3 – 4 ปี	126	31.50
5 ปีขึ้นไป	142	35.50
รวม	400	100.0

จากตาราง 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 5 ปีขึ้นไป จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.50 รองลงมา คือ มีประสบการณ์การขับ

ขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 3 - 4 ปีขึ้นไป จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.50 และมีประสบการณ์การขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 1 - 2 ปี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.50 ตามลำดับ ในส่วนของประสบการณ์การขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว น้อยที่สุด คือ ระดับต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75

ตาราง 7 แสดงข้อมูลประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
SPORT MOTORCYCLE	67	16.75
NAKED MOTORCYCLE	69	17.25
TOURING MOTORCYCLE	103	25.45
CRUISER MOTORCYCLE	11	2.75
ADVENTURE MOTORCYCLE	27	6.75
SCOOTER MOTORCYCLE	77	19.25
ENDURO MOTORCYCLE	9	2.25
MOTOCROSS MOTORCYCLE	7	1.75
FAMILY MOTORCYCLE	30	7.50
รวม	400	100.0

จากตาราง 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE มากที่สุด จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 25.45 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ประเภท SCOOTER MOTORCYCLE จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.25 และ รถจักรยานยนต์ประเภท NAKED MOTORCYCLE จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 ตามลำดับ ในส่วนของรถจักรยานยนต์ประเภท MOTOCROSS MOTORCYCLE มีผู้น้อยที่สุด คือ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.50

ตาราง 8 แสดงข้อมูลขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 100 cc	3	0.75
101 cc – 200 cc	113	28.25
201 cc – 300 cc	41	10.25
301 cc – 400 cc	128	32.00
401 cc – 500 cc	23	5.75
501 cc – 600 cc	17	4.25
601 cc – 700 cc	21	5.25
701 cc ขึ้นไป	54	13.50
รวม	400	100.0

จากตาราง 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ 301 cc – 400 cc มากที่สุด จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ 101 cc – 200 cc จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 และ รถจักรยานยนต์ 701 cc ขึ้นไป จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.50 ตามลำดับ ในส่วนของรถจักรยานยนต์ต่ำกว่า 100 cc มีผู้ใช้น้อยที่สุด คือ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75

ตาราง 9 แสดงแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

แบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
Honda	152	38.00
Yamaha	73	18.25
Suzuki	21	5.25
Kawasaki	18	4.50
Vespa	23	5.75
Ducati	16	4.00
Triumph	23	5.75
แบรนด์อื่น ๆ	74	18.50
รวม	400	100.0

จากตาราง 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวเลือกใช้แบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว แบรนด์ Honda มากที่สุด จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 38.00 รองลงมา คือ แบรนด์อื่น ๆ จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50 และ แบรนด์ Yamaha จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.25 ตามลำดับ ในส่วนของรถจักรยานยนต์แบรนด์ Ducati มีผู้น้อยที่สุด คือ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00

ส่วนที่ 3 ผลวิเคราะห์ ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

แสดงผลการศึกษาด้านวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวระยะเวลาเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว งบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว และความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตาราง 10 แสดงวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เพื่อการพักผ่อนในวันหยุด	262	65.50
เพื่อวัฒนธรรมและมีวัตถุประสงค์ทางศาสนา	18	4.50
เพื่อกีฬาและความบันเทิง	41	10.25
เพื่อความสนใจพิเศษ	9	2.25
เพื่อเยี่ยมญาติมิตร	3	0.75
เพื่องานอดิเรก	33	8.25
เพื่อธุรกิจ	2	0.50
อื่น ๆ	32	8.00
รวม	400	100.0

จากตาราง 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวมีวัตถุประสงค์เพื่อในการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนในวันหยุด มากที่สุด จำนวน 262 คน คิดเป็นร้อยละ 65.50 รองลงมา คือ แบรนด์อื่น ๆ เพื่อกีฬาและความบันเทิง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.25 และ เพื่องานอดิเรก จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามลำดับ ในส่วนของวัตถุประสงค์เพื่อธุรกิจ น้อยที่สุด คือ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.50

ตาราง 11 แสดงช่วงเวลาหลักในการเดินทางท่องเที่ยว

ช่วงเวลาหลักในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เดือนมกราคม – เดือนกุมภาพันธ์	98	24.50
เดือนมีนาคม – เดือนเมษายน	61	15.25
เดือนพฤษภาคม – เดือนมิถุนายน	55	13.75
เดือนกรกฎาคม – เดือนสิงหาคม	26	6.50
เดือนกันยายน – เดือนตุลาคม	21	5.25
เดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม	139	34.75
รวม	400	100.0

จากตาราง 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวมีเลือกเดินทางท่องเที่ยวในระหว่างเดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม มากที่สุด จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 34.75 รองลงมา คือ ระหว่างเดือนมกราคม – เดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.50 และ ระหว่างเดือนมีนาคม – เดือนเมษายน จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.25 ตามลำดับ ในระหว่างเดือนกันยายน – เดือนตุลาคม เป็นช่วงเวลาที่มีการเลือกเดินทางท่องเที่ยวน้อยที่สุด คือ จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.25

ตาราง 12 แสดงระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

แสดงระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1 วัน	228	57.00
2 วัน	73	18.25
3 วัน	41	10.25
4 วัน	37	9.25
5 วัน	9	2.25
6 วันขึ้นไป	12	3.00
รวม	400	100.0

จากตาราง 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวใช้เวลาในการเดินทางท่องเที่ยว 1 วัน มากที่สุด จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 57.00 รองลงมา คือ 2 วัน จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.25 และ 3 วัน จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.25 ตามลำดับ ในส่วนการท่องเที่ยวที่มีระยะเวลาท่องเที่ยว 5 วัน น้อยที่สุด คือ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25

ตาราง 13 ลักษณะรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว

ลักษณะรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางแบบเดี่ยว (รถจักรยานยนต์ 1 คัน)	51	12.75
เดินทางแบบหมู่คณะ คาราวาน	349	87.25
รวม	400	100.0

จากตาราง 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวท่องเที่ยวโดยมีลักษณะรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยวแบบเดินทางแบบหมู่คณะ คาราวาน มากที่สุด จำนวน 349 คน คิดเป็นร้อยละ 87.25 และรูปแบบเดินทางแบบเดี่ยว (รถจักรยานยนต์ 1 คัน) จำนวน 51 คิดเป็นร้อยละ 12.75

ตาราง 14 แสดงงบประมาณในการเดินทางท่องเที่ยว

แสดงงบประมาณในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 1,000 บาท	146	36.50
1,001 บาท – 2,000 บาท	87	21.75
2,001 บาท – 3,000 บาท	51	12.75
3,001 บาท – 4,000 บาท	33	8.25
4,001 บาท – 5,000 บาท	28	7.00
5,001 บาทขึ้นไป	55	13.75
รวม	400	100.0

จากตาราง 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวงบประมาณในการเดินทางท่องเที่ยว ไม่เกิน 1,000 บาท มากที่สุด จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.50 รองลงมา คือ ใช้งบประมาณระหว่าง 1,001 บาท – 2,000 บาท จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.75 และ ใช้งบประมาณ 5,001 บาทขึ้นไป จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.75 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างมีการใช้งบประมาณในการท่องเที่ยวระหว่าง 4,001 บาท – 5,000 บาทน้อยที่สุด คือ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00

ตาราง 15 แสดงจุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพและปริมณฑล	34	8.50
แหล่งท่องเที่ยวในภาคกลาง	79	19.75
แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออก	97	24.25
แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันตก	117	29.25
แหล่งท่องเที่ยวในภาคเหนือ	36	9.00
แหล่งท่องเที่ยวในภาคใต้	37	9.25
รวม	400	100.0

จากตาราง 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวมีจุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว ในแหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันตก มากที่สุด จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.25 รองลงมา คือ แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออก จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.25 และ แหล่งท่องเที่ยวในภาคกลาง จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวในภาคเหนือ น้อยที่สุด คือ จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00

ตาราง 16 แสดงความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1 – 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง	26	6.50
51 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง	211	52.75
100 – 150 กิโลเมตร/ชั่วโมง	162	40.50
151 – 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง	1	0.25
201 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป	0	0.00
รวม	400	100.0

จากตาราง 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวใช้ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว ระหว่าง 51 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง มากที่สุด จำนวน 211 คน คิดเป็นร้อยละ 52.75 รองลงมา คือ 100 – 150 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.50 1 – 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.50 ตามลำดับ โดยความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว ระหว่าง 151 – 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง น้อยที่สุด คือ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการศึกษาเรื่องพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว และศึกษาพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร สามารถสรุป และอภิปรายผลการวิจัย ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

1. สรุปบทนำ

การวิจัยเรื่องการศึกษาเรื่องพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร นั้น เพื่อให้ผลการศึกษามีความถูกต้องตรงตามวัตถุประสงค์ โดยผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม และแรงจูงใจนักท่องเที่ยว แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยการขับขี่รถจักรยานยนต์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบปริมาณ ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่ชัด ทั้งที่เดินทางแบบเดี่ยว และเดินทางเป็นกลุ่มคาราวานด้วยรถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากการ แทนค่าในสูตรการหากลุ่มตัวอย่าง กรณีไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน W.G. Cochran (1953) จากนั้นผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือจากการศึกษาทฤษฎีและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และนำเครื่องมือไปทดสอบเพื่อให้มีความสมบูรณ์และตรงกับวัตถุประสงค์ของการแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องเชิงเนื้อหา และโครงสร้างคำถามเรียบร้อยแล้วผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามลงสนามวิจัยเพื่อเก็บข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ โดยทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) เมื่อได้ข้อมูลครบถ้วน จึงได้นำข้อมูลที่ได้จากการเก็บแบบสอบถามมาประมวลผล ข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปใช้การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ตรงประเด็น เชื่อถือได้ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2. สรุปข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

จากผลสำรวจพบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย อยู่ในช่วงอายุ 20-29 ปี มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมีรายได้อยู่ในระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน

3. สรุปผลการวิเคราะห์ด้านปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ผลการสำรวจพบว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่าง มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 5 ปีขึ้นไป นิยมใช้รถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE ในการท่องเที่ยว มีขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ 301 cc – 400 cc และนิยมใช้แบรนด์รถจักรยานยนต์ Honda เป็นส่วนใหญ่

4. สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยพฤติกรรมด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

ผลสำรวจปัจจัยพฤติกรรมด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างเดินทางท่องเที่ยวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนในวันหยุด มีช่วงเวลาหลักในการเลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ในระหว่างเดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม โดยใช้ระยะเวลาการท่องเที่ยวต่อครั้งเพียง 1 วัน ในการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักนั้น มักมีรูปแบบการเดินทางแบบหมู่คณะ หรือแบบคาราวาน มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวในแต่ละครั้ง ไม่เกิน 1,000 บาท จุดหมายปลายทางที่เลือกท่องเที่ยว คือ สถานที่ท่องเที่ยวในภาคตะวันตก และมีการใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการเดินทางท่องเที่ยวเฉลี่ยอยู่ที่ 51 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นหลัก

อภิปรายผลการวิจัย

1. ด้านข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว

ด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นถือได้ว่าเป็นกิจกรรม Adventure ซึ่งด้วยลักษณะของการขับขี่ และลักษณะของรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวที่มีขนาดเครื่องยนต์สูง มีน้ำหนักมาก และขนาดใหญ่ ทำให้ไม่เหมาะสมกับสตรีระโดยธรรมชาติของผู้ขับขี่ที่เป็นผู้หญิง ดังนั้นการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ จึงได้รับความนิยมในกลุ่มผู้ชายมากกว่าผู้หญิง ซึ่งผลการศึกษามีความสอดคล้องกับการศึกษาของ ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์ (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซค์ของจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลัก เป็นนักท่องเที่ยวส่วน

ใหญ่เป็นเพศชาย และยังมีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พันฤทธิ์ กุลเลิศประเสริฐ (2547) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร ที่พบว่า กลุ่มลูกค้าที่ซื้อรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

นอกจากนี้ในปัจจุบัน รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมสูงมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีการแข่งขันในเนื่องการส่งเสริมการตลาด หรือแม้กระทั่งราคาที่ต้องได้ ไม่สูงมากจนเกินไป อีกทั้งมีการปล่อยเช่าซื้อในเงื่อนไขที่ไม่ซับซ้อนและไม่เข้มงวดมากนัก ทำให้ในปัจจุบัน นักท่องเที่ยวที่มีรายได้ไม่สูงมากนักรก็สามารถเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ได้

2. ด้านปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

โดยส่วนใหญ่พบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว นั้น มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 5 ปีขึ้นไป เนื่องจากในประเทศไทย โดยเฉพาะจังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงนั้น มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากมาย หลากหลายรูปแบบ และการจราจรในกรุงเทพมหานครก็ทำให้การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์เป็นทางเลือกที่ดี ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทั้งนี้จากการสอบถามและสังเกต พบว่า นักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักนั้น มักจะมีการขับขี่ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครเป็นระยะทางสั้น ๆ มาเป็นเวลานานจนเกิดความชำนาญก่อนที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์เดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางที่ไกลออกไป เช่น จังหวัดใกล้เคียง เป็นต้น

โดยรถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE จะเป็นรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมในการใช้งานเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการออกแบบให้เหมาะสมกับการขับขี่ในระยะทางไกล ๆ และเหมาะสมกับหลาย ๆ สภาพพื้นผิวจราจร เช่น

1. มีการออกแบบทำนั่งในการขับขี่แบบหลังตรง ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกิดอาการเมื่อย
2. มีการออกแบบตามหลักพลศาสตร์ให้ลดการปะทะของแรงลมในระหว่างการเดินทางขับขี่ ส่งผลให้ลดความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่
3. มีการออกแบบให้สามารถบรรทุกสัมภาระได้โดยสะดวก
4. มีการออกแบบระบบลดแรงกระแทกจากพื้นผิวจราจรเป็นพิเศษ
5. มีการออกแบบความจุของถังบรรจุน้ำมันให้จุได้มากเพื่อความสะดวกในการเดินทางระยะทางไกล

ผลการศึกษาดังกล่าว ขัดแย้งกับผลการศึกษาวิจัยของ ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์ (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซด์ของจังหวัดกาญจนบุรี ที่พบว่า นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถจักรยานยนต์ประเภท NAKED MOTORCYCLE เป็นหลัก โดยอาจเป็นเพราะช่วงเวลาที่ทำการศึกษาวิจัยแตกต่างกัน ทั้งในปี พ.ศ. 2563 นั้น บริษัทที่จัดจำหน่ายมอเตอร์ไซด์หลาย

บริษัท ได้เปิดตัวรถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE หลายรุ่นต่างกันไป จึงส่งผลให้รถจักรยานยนต์ประเภทดังกล่าว ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น

ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์นั้น ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ถือเป็นเรื่องสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะทั้งนี้ขนาดของเครื่องยนต์จะส่งผลโดยตรงกับแรงบิด อัตราเร่งของรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงมีความสัมพันธ์กับความเร็วในการเดินทางอีกด้วย โดยรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ที่ 301 cc – 400 cc เป็นกลุ่มที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากขนาดเครื่องยนต์ดังกล่าว ไม่น้อยจนเกินไป และไม่มากจนเกินไป และรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนี้จะมียี่ห้อ หลายรูปแบบ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ได้รับความนิยมสูง ยี่ห้อ Honda เป็นยี่ห้อที่ได้รับความนิยมสูงสุด ด้วยเหตุผลด้านคุณภาพของรถจักรยานยนต์ คุณภาพของศูนย์บริการที่มากมาย ครอบคลุมทั่วประเทศ ราคาของอะไหล่ และราคาของรถจักรยานยนต์ที่ไม่สูงมากจนเกินไป การบำรุงรักษาที่ทำได้ไม่ยาก เป็นต้น ทั้งนี้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ Honda นั้น เริ่มมีการจัดจำหน่ายในประเทศไทยตั้งแต่ ปี พ.ศ.2507 มาจนถึงปัจจุบัน ทำให้ได้รับความนิยมและความเชื่อถือจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก ซึ่งตรงกับผลการศึกษาของ สมชัย อุดมมงคลกุล (2549) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยการสื่อสารการตลาดในการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้ามากที่สุด

3. ด้านปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

การท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้จากหลายวัตถุประสงค์ด้วยกัน เช่น

1. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อหลีกเลี่ยงหนีจากชีวิตประจำวัน
2. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่
3. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรมและศาสนา
4. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา
5. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อกีฬาและความบันเทิง
6. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาและความบันเทิง
7. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ
8. เดินทางท่องเที่ยวเพื่องานอดิเรก
9. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติมิตร
10. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ

แต่จริง ๆ แล้ว การท่องเที่ยวล้วนเป็นการเดินทางเพื่อการพักผ่อนเป็นหลักแทบทั้งสิ้น

กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะก็เช่นกัน โดยจากการศึกษาพบว่า เหตุผลหลักที่เดินทางท่องเที่ยวในครั้งนั้น ก็คือเพื่อความต้องการการพักผ่อนนั่นเอง

ในแต่ละฤดูกาล พบว่าฤดูที่เหมาะสมกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุดนั้น คือ ฤดูหนาว โดยผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเลือกเดินทางท่องเที่ยวในระหว่างเดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม มากที่สุด ในช่วงเวลาดังกล่าว อากาศเฉลี่ยของประเทศไทยจะอยู่ที่ 18-25 องศาเซลเซียส ซึ่งในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เป็นกิจกรรมกลางแจ้ง ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมักเลือกเดินทางท่องเที่ยวในช่วงที่อากาศหนาวมากที่สุด ซึ่งก็คือ เดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม นั้นเอง ประกอบกับในช่วงปลายปี หลาย ๆ บริษัทจะทำการจ่ายโบนัสให้กับพนักงานของตนเอง กลุ่มนักท่องเที่ยวบางส่วนจึงเลือกที่จะใช้จ่ายเงินไปกับการท่องเที่ยวในรูปแบบที่ตนเองต้องการ ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งนั้น ความปลอดภัยถือเป็นเรื่องสำคัญที่สุด ดังนั้นหลาย ๆ คนจึงมีการชักชวนกลุ่มเพื่อนให้ขับขี่รถจักรยานยนต์เดินทางท่องเที่ยวไปด้วยกัน ซึ่งในการเดินทางเป็นหมู่คณะจะมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางท่องเที่ยวแบบเดียว ในการเดินทางแบบหมู่คณะ จะมีรูปแบบการจัดขบวนในการขับขี่ที่ชัดเจน และเป็นไปตามหลักการขับขี่ นอกจากนี้จะมีมาแชลคอยดูแล พร้อมทั้งมีรถเซอร์วิสเดินทางร่วมไปด้วย



ภาพที่ 11 ภาพแสดงขบวนรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว

การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์นั้น มีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการเดินทางด้วยพาหนะแบบอื่นค่อนข้างเยอะ โดยเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ไปในแต่ละครั้งในการเดินทาง ดังนั้นการ

เดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องใช้เงินมากจนเกินความจำเป็น จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ มีการใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวแค่ไม่เกิน 1,000 บาท ต่อคนต่อทริปเท่านั้นเอง ซึ่งผลการศึกษายังพบอีกว่า ส่วนใหญ่มักเลือกเดินทางท่องเที่ยวแบบ 1 วัน เนื่องจากสามารถเดินทางในวันสุดสัปดาห์ได้โดยไม่ต้องทำการลางานเพื่อท่องเที่ยว ดังนั้นในเมื่อนักท่องเที่ยวมีเวลาสั้น ๆ และต้องการใช้งบประมาณไม่มาก จึงเลือกเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีระยะทางไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครมากนัก ซึ่งจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันตกของประเทศไทยเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากระยะทางที่ไม่ไกลมากจนเกินไป มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีเส้นทางการขับขี่ที่ท้าทายและสวยงาม เป็นต้น ซึ่งในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์นั้น เส้นทางการเดินทางถือเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวในระดับสูงเลยทีเดียว

ในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงนั้น จะมีการระบุในกฎหมายจราจรไว้อย่างชัดเจนในเรื่องของความเร็วที่สามารถใช้ได้ คือ ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 400 cc และ ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 400 cc โดยจากผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 301 cc – 400 cc ดังนั้นจึงสอดคล้องกับผลการศึกษาในเรื่องความเร็วที่ใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อเดินทางท่องเที่ยวที่ 51 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วดังกล่าวถือเป็นความเร็วที่เหมาะสมกับการเดินทางอย่างปลอดภัยมากที่สุด

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป

ในการวิจัยครั้งต่อไป ให้ทำการศึกษาในมิติการป้องกันอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายสูงหากเกิดอุบัติเหตุ



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2522). **ประเภทยานพาหนะ**. สืบค้นเมื่อ 10 กรกฎาคม 2562, จาก www.dlt.go.th.
- กรมการขนส่งทางบก. (2562). **จำนวนรถจดทะเบียนใหม่และจำนวนรถจดทะเบียนสะสม**. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- กรรณิกา พิมพ์ศรี. (2547). พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแบบผจญภัยโดยใช้รถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อ. (วิทยาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- กรมศุลกากร. (ม.ป.ป.). **พระราชกำหนด/พระราชบัญญัติ**. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2562, จาก <http://itd.customs.go.th/>.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). **สรุปสถานการณ์ด้านการท่องเที่ยว เดือนมกราคม - สิงหาคม พ.ศ. 2562**. สืบค้นเมื่อ 18 สิงหาคม 2562, จาก <https://mots.go.th/old/main.php?filename=index>.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2561). **สรุปสถานการณ์การท่องเที่ยว**. รายงานภาวะเศรษฐกิจการท่องเที่ยว. ฉบับที่ 1 ปี 2562.
- กิ่งกนก เสาวภาวงศ์. 2556. การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน. (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).
- จิรพัฒน์ โชติไกร. (2531). **วิศวกรรมทาง (Higjway Engineering)**. กรุงเทพฯ : ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชัยวุฒิ. (2550). **การวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในพื้นที่อนุรักษ์ : กรณีศึกษาอุทยานแห่งชาติเขาลง จังหวัดนครศรีธรรมราช**. (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยนเรศวร).
- ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2560). **ยุทธศาสตร์การจัดการการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก**. (วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยพะเยา).
- ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2562). **ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซด์ของจังหวัดกาญจนบุรี**. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร, กรุงเทพมหานคร.
- นิตา ชัยกุล. (2550). **อุตสาหกรรมท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). **อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- พยอม ธรรมบุตร. (2546). **เอกสารประกอบการเรียนการสอน เรื่องการวางแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- พันฤทธิ์ กุลเลิศประเสริฐ (2547). **ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร**. (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่)
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2554). **พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554**. สืบค้นเมื่อ 10 กรกฎาคม 2562, จาก <http://www.royin.go.th/dictionary/>.
- สมชัย อุดมมงคลกุล. (2549). **ปัจจัยการสื่อสารการตลาดในการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร**. (บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต)
- อภิชัย สุรนาคกิตติธร. 2558. **ปัจจัยทางการตลาดที่ส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้ศูนย์บริการหลังการขายของผู้ใช้จักรยานยนต์ Bigbike**. (การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).
- Beard, J.G. & Ragheb, M.G. (1983). Measuring Leisure Motivation. *Journal of Leisure Research*, 15(3), 219-228.
- Cambridge University. (1999). **Cambridge Dictionaries Online**. Retrieved July 12, 2019, from <https://dictionary.cambridge.org/about.html>.
- Cochran, W.G. (1953). **Sampling Techniques**. New York : John Wiley & Sons. Inc.
- Davidson, R. (1995). **Tourism (2nd ed.)**. Essex: Longman.
- Hardy. (2003). **An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes**. *Journal of Vacation Marketing*, Volume: 9 issue: 4, page(s): 314-330. doi: 10.1177/135676670300900402
- Lund, A., Brian, N. (1986). **Perceived risks and driving behavior**. *Accident Analysis and Prevention* 183, 67-70.
- Mill, R.C. (1990). **Tourism the International Business**. New Jersey: Prentice Hall.
- Prideaux and Carson. (2011). **Drive Tourism Trends and emerging markets**. Newyork. Routledge.
- Swarbrooke, J and Horner, S. (1999). **Consumer Behaviour in Tourism**. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- World Tourism Organization. (1963). (21 August-5 September 1963). Recommendations on International Travel and Tourism. in **United Nations Conference on International Travel and Tourism**. Rome: United Nations.

ภาคผนวก





แบบสอบถาม

เรื่องพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว และเพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร มีทั้งหมด 6 หน้า แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ประกอบด้วย ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลประกอบไปด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วย ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ประกอบไปด้วย ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว และแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ประกอบด้วย ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 8 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวระยะเวลาเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว งบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว และความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง ที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ น้อยกว่า 20 ปี
 20 - 29 ปี
 30 - 39 ปี
 40 - 49 ปี
 50 - 59 ปี
 60 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย
 มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่า
 อนุปริญญา หรือเทียบเท่า
 ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า
 สูงกว่าปริญญาตรี
4. อาชีพ ข้าราชการ พนักงานของรัฐ
 ธุรกิจส่วนตัว
 พนักงานบริษัทเอกชน
 เกษตรและกสิกรรม
 เกษียณ
 อาชีพอิสระ

5. รายได้ต่อเดือน
- ต่ำกว่า 10,000 บาท
 - 10,000 – 20,000 บาท
 - 20,001 – 30,000 บาท
 - 30,001 – 40,000 บาท
 - 40,001 – 50,000 บาท
 - 50,000 บาทขึ้นไป

ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ประกอบไปด้วย ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อ
การท่องเที่ยว ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้
ในการท่องเที่ยว และแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง ที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

6. ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซด์เพื่อการท่องเที่ยว

- ต่ำกว่า 1 ปี
- 1 – 2 ปี
- 3 – 4 ปี
- 5 ปีขึ้นไป

7. ประเภทมอเตอร์ไซด์ที่ใช้

- SPORT MOTORCYCLE
- NAKED MOTORCYCLE
- TOURING MOTORCYCLE
- CRUISER MOTORCYCLE
- ADVENTURE MOTORCYCLE
- SCOOTER MOTORCYCLE
- ENDURO MOTORCYCLE
- MOTOCROSS MOTORCYCLE
- FAMILY MOTORCYCLE

8. ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

- ต่ำกว่า 100 cc
- 101 cc – 200 cc
- 201 cc – 300 cc
- 301 cc – 400 cc
- 401 cc – 500 cc
- 601 cc – 700 cc
- 701 cc ขึ้นไป

9. แบรินด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

- Honda
- Yamaha
- Suzuki
- Kawasaki
- Vespa
- Ducati
- Triumph
- แบรินด์อื่น ๆ



ส่วนที่ 3 ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 8 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวระยะเวลาเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว งบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว และความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง ที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

10. วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว

- เพื่อการพักผ่อนในวันหยุด
- เพื่อวัฒนธรรมและมีวัตถุประสงค์ทางศาสนา
- เพื่อกีฬาและความบันเทิง
- เพื่อความสนใจพิเศษ
- เพื่อเยี่ยมญาติมิตร
- เพื่องานอดิเรก
- เพื่อธุรกิจ
- อื่น ๆ

11. ช่วงเวลาหลักในการเดินทางท่องเที่ยว

- เดือนมกราคม – เดือนกุมภาพันธ์
- เดือนมีนาคม – เดือนเมษายน
- เดือนพฤษภาคม – เดือนมิถุนายน
- เดือนกรกฎาคม – เดือนสิงหาคม
- เดือนกันยายน – เดือนตุลาคม
- เดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม

12. ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

- 1 วัน
- 2 วัน
- 3 วัน
- 4 วัน
- 5 วัน
- 6 วันขึ้นไป

13. ลักษณะรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว

- เดินทางแบบเดี่ยว (รถจักรยานยนต์ 1 คัน)
- เดินทางแบบหมู่คณะ คาราวาน

14. งบประมาณในการเดินทางท่องเที่ยว

- ไม่เกิน 1,000 บาท
- 1,001 บาท – 2,000 บาท
- 2,001 บาท – 3,000 บาท
- 3,001 บาท – 4,000 บาท
- 4,001 บาท – 5,000 บาท
- 5,001 บาทขึ้นไป

15. จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

- กรุงเทพฯและปริมณฑล
- แหล่งท่องเที่ยวในภาคกลาง
- แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออก
- แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันตก
- แหล่งท่องเที่ยวในภาคเหนือ
- แหล่งท่องเที่ยวในภาคใต้

16. ความเร็วเฉลี่ยในการขับสี่รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว

- 1 – 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- 51 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- 100 – 150 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- 151 – 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- 201 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป



ประวัติผู้วิจัย



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ นามสกุล	ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์
วัน เดือน ปี เกิด	15 เมษายน 2524
ที่อยู่ปัจจุบัน	111/45 ถนนพิบูลสงคราม ตำบลสวนใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
ที่ทำงานปัจจุบัน	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน	ผู้ช่วยคณบดี คณะศิลปศาสตร์
ประสบการณ์การทำงาน	
พ.ศ. 2550 – ปัจจุบัน	อาจารย์ประจำ สาขาวิชาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี ราชมงคลพระนคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2548	อาจารย์ประจำ สาขาวิชาการท่องเที่ยว และการโรงแรม มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์ จังหวัดนนทบุรี
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2560	ปร.ด. (การท่องเที่ยว) มหาวิทยาลัยพะเยา
พ.ศ. 2550	ศศ.ม. (การจัดการการโรงแรม และการท่องเที่ยว), มหาวิทาลัยนเรศวร, จังหวัดพิษณุโลก
พ.ศ. 2548	ศศ.บ. (อุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยว), มหาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, จังหวัดกรุงเทพมหานคร
งานวิจัย	ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2562). ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดย มอเตอร์ไซค์ของจังหวัดกาญจนบุรี. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราช มงคลพระนคร, กรุงเทพมหานคร.
ผลงานตีพิมพ์	1. ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2561). ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาว ไทยที่มีต่อปัจจัยส่วนผสมทางการตลาดทางการท่องเที่ยวในเขต พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก. การบริการและการท่องเที่ยว, 2. ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2562). ความคิดเห็นของชาวไทยที่มีต่อการ ท่องเที่ยวในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก. วารสารวิชาการ บัณฑิตวิทยาลัยสวนดุสิต,