

การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็น
ศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน



นางสาวกิ่งกนก เสาวภาวงศ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา

คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2556

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

A DEVELOPMENT OF THAILAND MOTORCYCLE TOURISM POTENTIALITY TO BECOME
THE HUB OF ASEAN REGION



Miss Kingkanok Saowapawong

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

A Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Doctor of Philosophy Program in Sports Science

Faculty of Sports Science

Chulalongkorn University

Academic Year 2013

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
โดย	นางสาวกิงกนก เสาวภาวงศ์
สาขาวิชา	วิทยาศาสตร์การกีฬา
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ศาสตราจารย์ ดร. สมบัติ กาญจนกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	รองศาสตราจารย์ ดร. ประพัฒน์ ลักษณะพิสุทธิ์

คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต

.....คณบดีคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชรินทร์ชัย อินทிரากรณ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชรินทร์ชัย อินทிரากรณ์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ ดร. สมบัติ กาญจนกิจ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(รองศาสตราจารย์ ดร. ประพัฒน์ ลักษณะพิสุทธิ์)

.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย)

.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร. จุฑา ดิงศภักดิ์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. กำโชค เผือกสุวรรณ)

กึ่งนก เสาวภาวงศ์ : การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน. (A DEVELOPMENT OF THAILAND MOTORCYCLE TOURISM POTENTIALITY TO BECOME THE HUB OF ASEAN REGION) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ศ. ดร. สมบัติ กาญจนกิจ, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม: รศ. ดร. ประพัฒน์ ลักษณะพิสุทธิ์, 199 หน้า.

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนแบ่งการวิจัยหลักเป็น 4 ขั้นตอน คือ 1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น 2. ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหา สํารวจศักยภาพ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ใช้แบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมและปัญหาจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 คน นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าทางสถิติ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า "ที" และค่า "เอฟ" กำหนดระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ใช้แบบสำรวจเพื่อสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคใต้ และใช้เทคนิคสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้างสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำนวน 15 คน 3.ร่างและหาค่าความตรงของร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน 4.สรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพโดยการสนทนากลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำนวน 12 คน ผลการวิจัยมีดังนี้:

1. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ประเภทสปอร์ต ความจุกระบอกสูบ 601 ซีซี ขึ้นไป ไม่เคยได้รับการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ ไม่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์ มีวัตถุประสงค์หลักในการท่องเที่ยวคือเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ในประเทศ 3 – 5 ครั้ง/ปี และต่างประเทศ 1 – 2 ครั้ง/ปี ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ 1 – 2 วัน ระยะทางเฉลี่ยในการท่องเที่ยว 200 – 400 กม. ใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2,000 – 4,000 บาท เดินทางร่วมกับกลุ่มเพื่อน(ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์) ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง 101 – 120 กม.ต่อชั่วโมง พักที่โรงแรม /รีสอร์ท และต้องการท่องเที่ยวทะเล และชายหาด

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง และมีปัญหาในระดับมากด้านนโยบาย (ค่าเฉลี่ย=3.53) และด้านทวงหลวง (ค่าเฉลี่ย=3.69)

3.จากการทดสอบค่า "ที" พบว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน และจากการทดสอบค่า "เอฟ" พบว่าความคิดเห็นนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ประเทศไทยมีศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยหากจำแนกเป็นรายภูมิภาคภาคเหนือ และภาคใต้เป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มากที่สุด

5. แนวทางในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกเป็น 9 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมจักรยานยนต์ ด้านทวงหลวง ด้านประกันภัย ด้านความปลอดภัย และด้านอื่น ๆ

สาขาวิชา วิทยาศาสตร์การกีฬา

ปีการศึกษา 2556

ลายมือชื่อนิสิต

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

5278952039 : MAJOR SPORTS SCIENCE

KEYWORDS: MOTORCYCLE TOURISM / HUB / ASEAN / THAILAND

KINGKANOK SAOWAPAWONG: A DEVELOPMENT OF THAILAND MOTORCYCLE TOURISM POTENTIALITY TO BECOME THE HUB OF ASEAN REGION. ADVISOR: PROF. DR. SOMBAT KARNJANAKIT, CO-ADVISOR: ASSOC. PROF. DR. PRAPAT LAXANAPHISUTH, 199 pp.

The purpose of this research is to develop the potentiality of Thailand motorcycle tourism to become the hub of ASEAN region. Methodology was divided into 4 stages: 1.Literature reviewed 2.investigatged about behaviors and problems, potentiality survey and methodology to develop motorcycle tourism in Thailand to become the hub of ASEAN by using questionnaires from 400 motorcycle tourists to survey behaviors and problems, statistical analyzed in term of mean percentage t-test and F-test at significant level of .05. Windshield survey explored 5 regional routes: Northern, North-eastern, Eastern, Western and Southern regions. and Semi-Structure interview technique was utilized in order to set-up the developing guidelines for Thailand tourism with 15 motorcycle tourism specialists. 3. Write a tentative draft and examined content validity using Index of Index of Item-Objective Congruence (IOC) by 3 specialists. 4. The focus group techniques of 12 specialists were final confirmed the guideline of Thailand motorcycle tourism. Result were as follows:

1. Most of the subjects were utilized the sport bike with cylinder capacity 601 cc or above, never been taken any ride training course, none member of the motorcycle club, main purpose of travelling were to join the motorcycle's event, frequency of domestic motorcycle traveling were 3-5 times/years and 1-2 times/a year for international travelling. Average days of travelling each time were about 1-2 days with 200-400 km. average distances, average speed for travelling were about 101-120 km/h., most of the subjects were travel with friends who ride motorcycle, average expenses per trips were about 2,000-4,000 Baht and Beach or marine travel were the most popular activity to do in Thailand during travelling.

2. The opinion about problems of motorcycle tourism, the result found that overall problem was in medium level,and found high level of problem in factors of Policy (Mean= 3.53) and Highways.(Mean= 3.69)

3. From t-test results found that the opinion of Thais and foreigners about management problems of Thailand Motorcycle Tourism were not different and from F-test results found that the opinion of motorcyclist tourists who using different type of motorcycle were statistical different at the level of .05

4. Thailand has motorcycle tourism potentialities especially in northern&southern.

5. Guideline for the motorcycle tourism potentiality development of Thailand to become hub of ASEAN categorized into 9 factors; Marketing, Policy, Attraction, Accommodation, Automobile Club, Highway, Insurance, Safety and Others.

Field of Study: Sports Science

Academic Year: 2013

Student's Signature

Advisor's Signature

Co-Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่องการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนนี้ จะประสบความสำเร็จมิได้โดยหากขาดการแนะนำตลอดมาของท่านศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาหลักของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ที่เป็นแรงบันดาลใจทางการศึกษาให้แก่ข้าพเจ้า และท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ประพัฒน์ ลักษณะพิสุทธิ์ ท่านอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วมที่คอยช่วยเหลือและชี้แนะเรื่องวิทยานิพนธ์มาตลอด ท่านคณบดีคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชรินทร์ชัย อินทிரารณม์ ท่านรองศาสตราจารย์ ดร.วิจิต คณิงสุขเกษม ท่านรองศาสตราจารย์ เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย และท่านอาจารย์ ดร.จุฑาทิงศภัทย์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ท่านรองศาสตราจารย์ ดร.กำโชค เผือกสุวรรณ กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย ท่านอาจารย์ ดร.โสภณฤทัย สุนธยาธร ที่คอยช่วยเหลือและให้กำลังใจข้าพเจ้ามาตลอด และข้าพเจ้าขอขอบคุณท่านอาจารย์ทุกท่านจากคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ และให้ตั้งแต่แรกเริ่มเข้าศึกษา ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่านที่ช่วยเหลือในการศึกษาโดยตลอด

ขอขอบคุณ รศ.ดร.ปรินทร์ ชัยวิสุทธิทางกูร คณบดี คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ขอขอบคุณท่านผู้บริหารของคณะฯ อาจารย์ทุกท่าน และบุคลากรทุกท่านของคณะฯ โดยเฉพาะอ.อังสุมาลิน จำนงชอบ อ.ศรัญญา ศรีทอง และ อ.ฐิติมา อังกรวัชรพันธุ์ที่ให้โอกาสข้าพเจ้าในการทำงาน และให้โอกาสในการศึกษาของข้าพเจ้าในช่วงสุดท้ายของการศึกษาในระดับปริญญาโทชั้นบัณฑิต

ขอขอบคุณ Mrs.Karen M. Keen ที่ช่วยข้าพเจ้าในการตรวจแก้ภาษาอังกฤษของบทความ ขอขอบคุณ Prof Dr.Hosung So จากมหาวิทยาลัย California State University San Bernardino ที่มอบทุนการศึกษาให้ข้าพเจ้า และช่วยเหลือในหลาย ๆ เรื่องตลอดมา ขอขอบคุณ รศ.ดร.เรณูมาศ มาฉุ่น ดร.นิพัทธ์ อังปกรณ์แก้ว ดร.นพรัตน์ ศุทธิถถล ดร.รชดา เครือทิวา ที่คอยให้กำลังใจและคอยช่วยเหลือตลอดมา

ขอขอบคุณวิทยาลัยดุสิตธานีที่ปูทางพื้นฐานความรู้ทางการท่องเที่ยวให้กับข้าพเจ้า

ขอขอบคุณผู้ที่มีความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทุกท่าน นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทุกท่าน ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวทุกท่านที่ให้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ขอขอบพระคุณกำลังใจที่ยิ่งใหญ่จากครอบครัวของข้าพเจ้า คุณยายสำราญ จิตตสิงห์ คุณแม่วิชุดา จิตตสิงห์ และคุณน้าสราวุฒิ จิตตสิงห์ ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจและคอยสนับสนุน และเป็นแรงบันดาลใจให้ข้าพเจ้าเสมอมา ขอขอบคุณกำลังใจเล็ก ๆ จากคุณกันต์กนิษฐ์ อนันตศิลป์ ผู้ที่อยู่เคียงข้างข้าพเจ้ามาตลอดแม้ในช่วงเวลาที่ยากลำบาก

และสุดท้ายนี้ ขอขอบคุณ ทุน 90 ปี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจากบัณฑิตวิทยาลัย ทุนสนับสนุนนิสิตดุสิตบัณฑิตไปนำเสนอผลงานต่างประเทศ และคณะวิทยาศาสตร์การกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยสำหรับทุนสนับสนุนการวิจัยให้งานวิจัยนี้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนภาพ.....	ท
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย.....	4
คำจำกัดความของคำที่ใช้ในการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	7
คำถามการวิจัย.....	7
บทที่ 2 วรรณคดีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
แนวคิด และคำจำกัดความเกี่ยวกับศักราชภาพ.....	8
แนวคิด และคำจำกัดความเกี่ยวกับการเป็นศูนย์กลาง.....	9
สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน).....	10
อาเซียนกับการท่องเที่ยว.....	11
แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	14
องค์ประกอบอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว.....	18
รูปแบบการท่องเที่ยว.....	22
การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย.....	24
รูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการขับขี่ (Drive Tourism Model).....	29
ด้านการตลาด.....	31
ด้านนโยบาย.....	32
ด้านแหล่งท่องเที่ยว.....	33
ด้านที่พักแรม.....	34

ด้านชมรมยานยนต์.....	34
ด้านการประกันภัย	35
ด้านทางหลวง และ ด้านความปลอดภัย	35
แนวคิด คำจำกัดความเกี่ยวกับจักรยานยนต์ ประวัติ และวิวัฒนาการ	38
ทฤษฎีการจัดการ	39
กระบวนการจัดการของ เออร์เนสต์ เดล.....	40
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	41
งานวิจัยในประเทศ.....	41
งานวิจัยในต่างประเทศ.....	46
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	51
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	52
ขั้นตอนที่ 1 ขั้นศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	52
ขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การ สำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	53
ขั้นตอนที่ 3 ขั้นดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน.....	62
ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้ เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนการวิจัย	62
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	66
ผลการวิจัยในขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	68
ผลการวิจัยในขั้นตอนย่อยที่ 2.1 การศึกษาพฤติกรรมและสภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ของประเทศไทย.....	68
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	68
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจักรยานยนต์ใน ประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	72

ตอนที่ 3 สภาพปัญหาที่นักท่องเที่ยวพบในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย	81
ตอนที่ 4 การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ด้วยการทดสอบค่า “ที”	90
ตอนที่ 5 การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามประเภทของรถ ด้วยการทดสอบค่า “เอฟ”	99
ผลการวิจัยในชั้นตอนย่อยที่ 2.2 การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	118
ผลการวิจัยในชั้นตอนย่อยที่ 2.3 วิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุประเด็นจากการสัมภาษณ์	121
ผลการวิจัยในชั้นตอนที่ 3 ขั้นตอนการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	127
ผลการวิจัยในชั้นตอนที่ 4 การสรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	128
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	132
สรุปผลการวิจัย	132
อภิปรายผลการวิจัย	137
ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการวิจัย	144
รายการอ้างอิง	153
ภาคผนวก.....	161
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	162
รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่ตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	178
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่ตรวจสอบ (ร่าง) แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	179
ตารางสรุปข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์.....	180
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	199

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวน นักท่องเที่ยวชาตินานาชาติ และนักท่องเที่ยวอาเซียน และร้อยละของ สัดส่วนของนักท่องเที่ยวอาเซียนต่อนักท่องเที่ยวชาตินานาชาติ.....	13
ตารางที่ 2 ตารางแสดงวิธีดำเนินการวิจัย.....	64
ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละ ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	68
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงอายุ	68
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละ ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม สถานภาพการสมรส.....	69
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ	69
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้ เฉลี่ยต่อเดือนของนักท่องเที่ยวชาวไทย	70
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้ เฉลี่ยต่อเดือนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ.....	70
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับ การศึกษา.....	71
ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศ ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรูปแบบของรถจักรยานยนต์	72
ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศ ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความจุกระบอกสูบ.....	73
ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศ ไทยของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์.....	73
ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศ ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์	74
ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศ ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักของการมาท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	74
ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศ ไทย ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ใน ประเทศ)	75

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ต่างประเทศ).....	75
ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แต่ละครั้ง	76
ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะทาง	76
ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง.....	77
ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาที่มาท่องเที่ยว	77
ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง.....	78
ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง	78
ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามที่พักในระหว่างการท่องเที่ยว.....	79
ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามกิจกรรมนันทนาการระหว่างการท่องเที่ยวในประเทศไทย	80
ตารางที่ 25 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	81
ตารางที่ 26 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ด้านการตลาด.....	82
ตารางที่ 27 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านนโยบาย	83
ตารางที่ 28 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านแหล่งท่องเที่ยว	84
ตารางที่ 29 และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านที่พักแรม	85

ตารางที่ 45 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านนโยบาย.....	104
ตารางที่ 46 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านแหล่งท่องเที่ยว	106
ตารางที่ 47 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านที่พักแรม	108
ตารางที่ 48 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านชมรมจักรยานยนต์.....	110
ตารางที่ 49 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านการประกันภัย	112
ตารางที่ 50 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านทางหลวง.....	114
ตารางที่ 51 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านความปลอดภัย.....	116
ตารางที่ 52 ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยจากการสำรวจเส้นทางรายภาค ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก.....	118

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1: การแบ่งประเภทของนักท่งเที่ยว (PAGE,2007).....	16
แผนภาพที่ 2 : ปรากฏการณ์ทางการท่งเที่ยว: ส่วนประกอบของการท่งเที่ยว และการจัดการการ ท่งเที่ยว (ที่มา: GOELDNER AND RITCHIE, 2006)	18
แผนภาพที่ 3: ปรากฏการณ์ทางการท่งเที่ยว: ส่วนประกอบของการท่งเที่ยว และการจัดการการ ท่งเที่ยว (แปลจาก: GOELDNER AND RITCHIE, 2006)	19
แผนภาพที่ 4 : ภาคส่วนต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมการท่งเที่ยว (แปลจาก: GOELDNER AND RITCHIE, 2006).....	20
แผนภาพที่ 5: ประสบการณ์ – กระบวนการ และ ลักษณะของการท่งเที่ยวเชิงผจญภัย (SWARBROOKE, BEARD, LECKIE AND POMFRET, 2003)	27
แผนภาพที่ 6: รูปแบบการท่งเที่ยวด้วยการขี่ (PRIDEAUX AND CARSON, 2011)	30
แผนภาพที่ 7 : ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของความปลอดภัยทางถนน (กรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554).....	37
แผนภาพที่ 8: สัญลักษณ์ของอาเซียน (ASEAN SECRETARIAT, 2011).....	11
แผนภาพที่ 9 ข้อเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่งเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้ กลายเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
แผนภาพที่ 10 แผนภาพแสดงรายละเอียดขั้นตอนการท่งเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ..	148

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นันทนาการเป็นเครื่องมือในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม นันทนาการอาจหมายถึงกิจกรรมที่ทำแล้วเกิดการพัฒนาร่างกายของมนุษย์ในด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ด้านอารมณ์ ด้านสังคม และด้านสติปัญญาทำให้ผู้ทำกิจกรรมนันทนาการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และเมื่อผู้ทำกิจกรรมนันทนาการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นแล้ว ก็ส่งผลให้สังคมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นโดยหนึ่งในกิจกรรมนันทนาการที่ผู้คนนิยมทำ และมีความสำคัญในระดับโลก คือ กิจกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกิจกรรมนันทนาการรูปแบบหนึ่ง การท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศ ในหลายด้าน ซึ่งในด้านเศรษฐกิจ องค์การการท่องเที่ยวโลก หรือ UNWTO กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทอันสำคัญในฐานะที่เป็นเครื่องมือที่จะช่วยบรรเทาความยากจน (UNWTO, 2013) ในประเทศไทย การท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับประเทศในแต่ละปีเป็นเม็ดเงินจำนวนมาก โดยในปี 2554 มีนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยจำนวนกว่า 19 ล้านคนรายได้ถึงกว่า 734 แส่นล้านบาท และในปี 2555 นักท่องเที่ยวจำนวนกว่า 22 ล้านคน สร้างรายได้กว่า 782 แส่นล้านบาท (กรมการท่องเที่ยว, 2556) นอกจากตัวเลขทางเศรษฐกิจแล้ว ในด้านสังคม การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือที่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชากรให้ดีขึ้น เนื่องจากการท่องเที่ยวก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น ดังที่องค์การการท่องเที่ยวโลกได้กล่าวไว้ในจรรยาบรรณการท่องเที่ยวโลกในข้อที่ 7 ที่กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นการกระจายรายได้สู่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการท่องเที่ยวอย่างเท่าเทียม ในด้านสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยใช้แนวคิดในการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นสื่อในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งแนวคิดดังกล่าวจะส่งเสริมให้คนท้องถิ่นเห็นความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้คนท้องถิ่นเกิดความหวงแหนทรัพยากรธรรมชาติในท้องถิ่นตนและก่อให้เกิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จากความสำคัญของการท่องเที่ยวดังที่กล่าวมาแล้ว ประเทศไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรื่อยมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2502 จนปัจจุบันเป็นเวลา รวม 55 ปี เนื่องจากประเทศไทยมีทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ วัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ บรรยากาศที่เป็นมิตร ทำให้ประเทศไทยได้เป็นประเทศที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ.2555 องค์การการท่องเที่ยวโลกได้จัดอันดับการท่องเที่ยวจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวมาเยือนเป็นอันดับที่ 4 ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (UNWTO, 2013) นอกจากนี้ประเทศไทยมีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม ตั้งอยู่ท่ามกลางประเทศในกลุ่มอาเซียน มีเขตแดนทางบกติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นแนวยาว โดยธนิศ โสรรัตน์ (2549) ได้กล่าวว่าประเทศไทยมีเขตแดนทางบกติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านมีความยาวประมาณ 5,656 กิโลเมตร (ธนิศ โสรรัตน์, 2549) ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งนี้เป็นปัจจัยเอื้อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน

ภายในปี พ.ศ.2558 หรือ ค.ศ.2015 ประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จำนวน 10 ประเทศต่างพยายามร่วมกันเพื่อพัฒนาขับเคลื่อนภูมิภาคไปสู่ความเป็นหนึ่งเดียวกันภายใต้ความร่วมมือที่มีชื่อเรียกว่า สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations) หรือ อาเซียน (ASEAN) โดยประชาคมดังกล่าว ประกอบด้วยชาติสมาชิก 10 ประเทศที่มีที่ตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ ราชอาณาจักรไทย บรูไน ดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหพันธรัฐมาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ และ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยมีการร่วมมือกันพัฒนาภูมิภาคอาเซียนในด้านต่าง ๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและความมั่นคง ดังเพื่อวัตถุประสงค์หลักของอาเซียนคือการร่วมมือเพื่อก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การพัฒนาสังคม วัฒนธรรม การรักษาสันติภาพและความมั่นคง ทำให้อาเซียนกลายเป็นกลุ่มประเทศที่มีพลัง และ บทบาทในการต่อรองในเวทีการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (ASEAN Secretariat, 2009: ออนไลน์) เพื่อที่จะพัฒนาให้เป็นประชาคมโดยผ่านการร่วมมือกันทั้งความร่วมมือทางการเมือง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจมุ่งพัฒนาไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) และความร่วมมือเฉพาะด้าน เช่น ด้านการศึกษา ด้านสังคม เป็นต้น การรวมกลุ่มประชาคมอาเซียนก่อให้เกิดความยิ่งใหญ่ในภูมิภาค โดยเมื่อประชาคมอาเซียนเกิดขึ้นประชากรในอาเซียนจะมีจำนวนถึงประมาณ 601 ล้านคน ภายใต้อพื้นที่ 4,464,332 ตารางกิโลเมตร (ASEAN Secretariat, 2012)

ตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 ประเทศสมาชิกอาเซียนเริ่มมีความร่วมมือในการขับเคลื่อนอาเซียนด้วยการเปิดเสรีอาเซียนซึ่งนอกจากจะเป็นผลดีทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมแล้ว ดังจะเห็นได้จากสถิติของนักท่องเที่ยวอาเซียนเดินทางเข้ามายังราชอาณาจักรไทยที่เพิ่มขึ้นจาก 2,654,502 คน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 4,896,971 คน ในปี พ.ศ. 2554 (กรมการท่องเที่ยว, 2556)

นอกจากนี้ จากความร่วมมือเพื่อพัฒนาขับเคลื่อนภูมิภาคไปสู่ความเป็นหนึ่งเดียวกันภายในปี พ.ศ. 2558 นั้นทำให้เกิดโครงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเชื่อมพรมแดนระหว่างประเทศ รวมถึง เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน ด้วยโครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนให้เป็นรูปแบบเดียวกันใช้สัญลักษณ์เดียวกัน นอกจากนี้ยังมีการสร้างถนนเพื่อเชื่อมเส้นทางถนนอาเซียนเข้าด้วยกัน จะเห็นได้จากการวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทางบกเป็นระยะทางกว่า 14,450 กม. จากพม่า สู่ประเทศไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์(ASEAN Secretariat, 2009: ออนไลน์) นอกจากการวางโครงข่ายการคมนาคมทางบกแล้วยังมีการปรับปรุงพิธีการทางศุลกากร และตรวจคนเข้าเมืองที่จุดผ่านแดน โดยเทิดชาย ช่วยบำรุง(2550) ได้กล่าวว่าประเทศไทยมีการขยาย “อาเซียนเลนส์” ในด้านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก พิธีศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองนั้นจะทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น ดังที่ทรีโอบาลด์ (Theobald, 2004) ได้กล่าวว่าการเดินทางท่องเที่ยวที่ง่ายขึ้นผู้คนจะเริ่มเดินทางท่องเที่ยวกันมากขึ้นก็เมื่อมีการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมให้ดียิ่งขึ้น ในราคาที่ประหยัดขึ้น ในปัจจุบันความร่วมมือกันในภูมิภาคอาเซียนก็ได้ทำความร่วมมือกันในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อให้การเดินทางเป็นไปได้อย่างสะดวกมากขึ้น และ จะมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนั้น

สามารถเดินทางโดยใช้เส้นทางคมนาคมทางบกเป็นทางหลักจากสถิติในปีพ.ศ. 2549 นักท่องเที่ยวอาเซียน เดินทางโดยใช้การคมนาคมทางบกจำนวน 1,821,778 คน จากนั้นเพิ่มขึ้นเป็น 2,208,689 คนในปี พ.ศ.2550 และเพิ่มเป็น 2,603,449 คน ในปี 2553 (กรมการท่องเที่ยว, 2556) นักท่องเที่ยวอาเซียนส่วนใหญ่ที่เดินทางมายังประเทศไทย ใช้เส้นทางคมนาคมทางบกมากที่สุด โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวในประเทศที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย หรือ มีเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกเพื่อเข้าสู่ประเทศไทย อาทิ มาเลเซีย สิงคโปร์ เวียดนาม เป็นต้น เนื่องจากมีพรมแดนที่ติดกันสามารถเดินทางเข้าออกประเทศไทยได้ง่าย ดังนั้นจึงเป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเหล่านั้นเดินทางมายังประเทศไทย ซึ่งการคมนาคมทางบกนั้นนอกจากจะใช้รถยนต์ และรถสาธารณะแล้ว จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะอีกประเภทหนึ่งที่ใช้เพื่อการท่องเที่ยวและเดินทางเข้ามาในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวอาเซียน การใช้จักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวเป็นที่มาของรูปแบบการท่องเที่ยวทางเลือกอีกหนึ่งรูปแบบ คือ “การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์” โดยพฤติกรรมในการของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น นักท่องเที่ยวจะเป็นคนที่มีใจรักในการขับขี่จักรยานยนต์อย่างแท้จริง โดยเมื่อได้ขับขี่จักรยานยนต์นั้นจะใช้จักรยานยนต์เป็นการนันทนาการ และ นันทนจิตของตน เพื่อให้ได้รับประสบการณ์ในการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ โดยแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นเพียงส่วนประกอบทางการท่องเที่ยวหลักเท่านั้น จากพฤติกรรมดังกล่าวทำให้การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นการนันทนาการมิได้เป็นเพียงแค่อยานพาหนะอีกต่อไป โดยอาจแบ่งประเภทรถออกได้เป็น รถจักรยานยนต์วิบาก และ กิ่งวิบาก รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางไกล รถจักรยานยนต์แบบคลาสสิก และ รถจักรยานยนต์อเนกประสงค์ เมื่อนำจักรยานยนต์มาใช้ในการท่องเที่ยว ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์ จึงได้มีการจัดตั้งชมรมต่างๆ เพื่อจัดการท่องเที่ยว รวบรวมสมาชิกเพื่อเดินทางร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ยังรวมตัวกันเพื่อพบปะ สังสรรค์ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ความคิดเห็นในการขับขี่จักรยานยนต์ ทำให้ผู้ที่มีใจชื่นชอบจักรยานยนต์นั้นเข้าร่วมเป็นสมาชิกของชมรมต่าง ๆ ตามความสนใจของตน หรืออาจเข้าร่วมชมรมตามรูปแบบของจักรยานยนต์ที่ตนใช้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์แต่ละประเภท มีสมรรถนะ ความเร็ว และรูปแบบของการขับขี่แตกต่างกัน จึงทำให้รูปแบบของจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะในปัจจุบันที่สังคมออนไลน์เข้ามามีบทบาทกับชีวิตประจำวันของคนในสังคมอย่างขาดไม่ได้ ยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดชมรมต่าง ๆ ซึ่งอาจเริ่มจากสังคมออนไลน์และขยายผลไปพบปะกัน รวมกลุ่มกัน และนำไปสู่ประสบการณ์ทางการท่องเที่ยวร่วมกัน

การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ปัจจุบันในประเทศไทยได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น การจัดกิจกรรมไบค์วิค ที่มีในทุกปี ทั้งภูเก็ต ไบค์วิค เชียงใหม่ ไบค์วิค สมุยไบค์วิค บางแสนไบค์วิค ขอนแก่นไบค์วิค นครศรีธรรมราชไบค์วิคและ ราชบุรีไบค์วิคซึ่งในแต่ละงานมีรถจักรยานยนต์จากทุกค่ายเข้าร่วมไม่ต่ำกว่า 1,000 คัน และมีผู้เข้าร่วมงานไม่ต่ำกว่า 5,000 คน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี (ไรต์ไทยแลนด์, 2553: ออนไลน์) นอกจากนี้ปริมาณรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ที่จดทะเบียนในประเทศไทยมีจำนวนที่เพิ่มขึ้น การท่องเที่ยวในเชิงจักรยานยนต์จึงเป็นที่แพร่หลายมากขึ้นในสังคม ส่งผลให้มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ มากขึ้น โดยเฉพาะในบริการอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ยังคงค่อนข้างขาดแคลนและบกพร่อง แม้กระทั่งกฎหมายไทย และ ความปลอดภัยในการ

ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย ดังนั้นในการที่จะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนนั้น ต้องทำการพัฒนาการจัดการศึกษากายภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยให้ดี โดยหากกล่าวถึงศึกษากายภาพ ศึกษากายภาพนั้นหมายถึง คุณสมบัติที่ซ่อนเร้นเพื่อรอการพัฒนาให้เห็นเป็นรูปธรรม การพัฒนาศึกษากายภาพนั้น สามารถพัฒนาได้โดยใช้ทฤษฎีการท่องเที่ยวโดยการขับขี่ (Drive Tourism Model) ของ พรืดัวซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) ที่กล่าวถึงการท่องเที่ยวโดยการขับขี่ไว้ว่าหากจะให้เกิดประสบการณ์ทางการท่องเที่ยวสูงสุด จำเป็นต้องมีการจัดการด้านการตลาด นโยบาย แหล่งท่องเที่ยว ที่พักแรม ทางหลวงชมรมยานยนต์ การประกันภัย และความปลอดภัย โดยต้องคำนึงถึงแนวโน้มการท่องเที่ยวเชิงขับขี่ในอนาคต ได้แก่ ภาวะโลกร้อน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูง ระบบการค้าการปล่อยของเสีย(ETS) หรือแม้กระทั่งเทคโนโลยีสมัยใหม่ นำปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้มาศึกษาและพัฒนาศึกษากายภาพเป็นรายด้าน กล่าวคือ การพัฒนาศึกษากายภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ต้องมีการพัฒนาการจัดการศึกษากายภาพทั้งทางการตลาดเพื่อดึงให้นักท่องเที่ยวสนใจมาท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ด้านนโยบายของรัฐที่ต้องมีการอำนวยความสะดวกให้การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ แหล่งท่องเที่ยวที่ต้องมีความสวยงาม มีสิ่งดึงดูดใจ มีความเป็นเอกลักษณ์และ อัตลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ด้านที่พักแรมที่ต้องจัดให้มีมาตรฐาน ความสะอาดสบาย ด้านทางหลวงที่ต้องมีเส้นทางที่ปลอดภัย และสะดวกในการเดินทาง ชมรมยานยนต์ การประกันภัยที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวในเชิงจักรยานยนต์ และความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ตลอดระยะเวลาที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย

กล่าวโดยสรุปผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษากายภาพการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยเฉพาะในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลาง หรือพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในปัจจุบันหลักด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมยานยนต์ ด้านการประกันภัย ด้านทางหลวง และด้านความปลอดภัย และจะมีการบริหารการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน อันจักเป็นการเพิ่มการท่องเที่ยวทางเลือกเพื่อช่วยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอาเซียนอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อพัฒนาศึกษากายภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านพื้นที่

ในการเก็บแบบสอบถามในการวิจัยผู้วิจัยจะทำการศึกษากลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เข้าร่วมงานเรียลไบค์เกอร์ คัสตอมโชว์ ครั้งที่ 2 เชียงใหม่ พ.ศ. 2555 และ พัทยา บูรพาไบค์วีค พ.ศ.2556 โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณดำเนินการโดยใช้

แบบสอบถาม โดยช่วงระยะเวลาที่คาดว่าจะไปทำการเก็บรวบรวมข้อมูลช่วงเดือน ธันวาคม 2555 – กุมภาพันธ์ 2556 โดยงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือน ธันวาคม 2555 – มิถุนายน 2556

ในส่วนของการสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ผู้วิจัยทำการสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยโดยการเดินทางตั้งแต่เดือน ธันวาคม 2555 – เดือน มีนาคม 2556

2. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ได้แก่ นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยโดยใช้จักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 151 ซีซี ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น ผู้จัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ผู้นำทางในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ประธานชมรมจักรยานยนต์ ผู้จัดการกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น ผู้แทนจากกรมทางหลวง ผู้แทนจากหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย) เป็นต้น

3. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยนำทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขับขี่ (Drive Tourism Model) (Prideaux and Carson, 2011) กำหนดเป็นเนื้อหาในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยแบ่งเป็น 8 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด (Marketing), ด้านนโยบาย (Policy), ด้านแหล่ง-ท่องเที่ยว (Attraction), ด้านที่พักแรม (Accommodation), ด้านทางหลวง (Highway), ด้านชมรมจักรยานยนต์ (Automobile Club), ด้านการประกันภัย (Insurance) และด้านความปลอดภัย (Safety)

4. ขอบเขตด้านเวลา

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งวิธีการดำเนินการวิจัยออกเป็น 4 ขั้นตอน โดยผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยในแต่ละขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือน มิถุนายน 2552 – สิงหาคม 2555

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ในขั้นตอนนี้มีวิธีการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนย่อย คือ การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และ สภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในเดือนธันวาคม 2555 – เดือนกุมภาพันธ์ 2556 และขั้นตอนในการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพการท่องเที่ยวเชิง

จักรยานยนต์ของประเทศไทยเป็นรายภูมิภาค ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือน ธันวาคม 2555 – เดือนมิถุนายน 2556

ขั้นตอนที่ 3 ศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนจากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในเดือนธันวาคม 2555 – เดือนมิถุนายน 2556

ขั้นตอนที่ 4 ร่างและหาคุณภาพแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน นำเสนอ ประเมิน และสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยดำเนินการร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในเดือน มิถุนายน 2556 และดำเนินการจัดการประชุมเพื่อการสนทนากลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในวันที่ 14 มิถุนายน 2556 และดำเนินการสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนในเดือนมิถุนายน 2556

คำจำกัดความของคำที่ใช้ในการวิจัย

การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ หมายถึง การท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 151 ซีซี ขึ้นไป ทั้งรถที่เป็นของตัวเอง และ รถที่เช่าเป็นพาหนะหลักในการเดินทางท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ หมายถึง นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 151 ซีซี ขึ้นไป ทั้งรถที่เป็นของตัวเอง และ รถที่เช่าเป็นพาหนะหลักในการเดินทางท่องเที่ยว

ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ หมายถึง การบริการทางการท่องเที่ยวที่สามารถพัฒนาเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียน โดยแบ่งเป็น 8 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมยานยนต์ ด้านการประกันภัย ด้านทางหลวง และด้านความ

ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ หมายถึง การที่ประเทศไทยเป็นแหล่งที่มีการให้บริการด้านสินค้า และบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างครบวงจร โดยประเทศไทยเป็นประเทศหลักในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคและสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์สู่ประเทศอื่น ๆ ในประชาคมอาเซียนได้

อาเซียน หมายถึง ประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations) เป็นกลุ่มประชาคมที่เกิดจากการรวมตัวของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จำนวน 10 ประเทศ คือ ไทย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไนดารุสซาลาม เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

ได้แนวทางพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ในด้านการตลาด นโยบาย แหล่งท่องเที่ยว ที่พักแรม ทางหลวง ชมรมยานยนต์ การประกันภัย และความปลอดภัย

คำถามการวิจัย

ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนได้หรือไม่ อย่างไร



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 2 วรรณคดีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่องการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี หลักการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอเป็นหัวข้อดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและคำจำกัดความเกี่ยวกับศักยภาพ
2. แนวคิดและคำจำกัดความเกี่ยวกับการเป็นศูนย์กลาง
3. สมาคมประชาชาติอาเซียน
4. แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
5. แนวคิด คำจำกัดความเกี่ยวกับจักรยานยนต์ ประวัติ และวิวัฒนาการ
6. ทฤษฎีการจัดการ
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิด และคำจำกัดความเกี่ยวกับศักยภาพ

จากการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อาเซียนของประเทศไทย” ควรมีการศึกษาคำว่าศักยภาพ โดยคำว่าศักยภาพ หรือ Potentiality มีผู้ให้ความหมายและคำนิยามไว้ดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ได้ให้ความหมายไว้ว่า ภาวะแฝง, อำนาจหรือคุณสมบัติที่มีแฝงอยู่ในสิ่งต่าง ๆ อาจทำให้พัฒนาหรือให้ปรากฏ เป็นสิ่งที่ประจักษ์ได้

พจนานุกรมของอเมริกันเฮริเทจ (Editors of the American Heritage, 2007) ได้ให้ความหมายไว้ว่า สิ่งที่มีอยู่โดยธรรมชาติที่จะสามารถรองรับการเติบโต การพัฒนา หรือการเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งที่สามารถคงอยู่ได้

จากพจนานุกรมปรัชญาของออกซ์ฟอร์ด (Oxford University, 2005) ได้ให้ความหมายของคำว่าศักยภาพไว้ว่า ศักยภาพ คือ อำนาจที่จะเปลี่ยนแปลงให้ไปยังอีกขั้นหนึ่ง

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่าคำว่าศักยภาพนั้น หมายถึง คุณสมบัติหรือความสามารถที่มีอยู่คู่กับสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่สามารถทำให้สิ่งนั้นเกิดการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาให้เห็นเป็นรูปธรรมได้

เพราะฉะนั้น การพัฒนาศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อาเซียนของประเทศไทยจึงหมายความว่า การพัฒนาคุณสมบัติหรือความสามารถที่มีอยู่ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของอาเซียนได้อย่างเป็นรูปธรรม สามารถชี้วัดได้จริง

แนวคิด และคำจำกัดความเกี่ยวกับการเป็นศูนย์กลาง

คำว่าศูนย์กลางนั้นเป็นคำที่ได้ยินกันแพร่หลาย โดยตั้งแต่ปีพ.ศ.2545 รัฐบาลไทยได้มีนโยบายในการพัฒนาระบบขนส่งของไทยให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน และจีนตอนใต้ (ธนิต โสรัตน์, 2549) และในปี พ.ศ.2549 ที่เปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็มีนโยบายในการทำให้ประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2549) ก่อนที่จะลดระดับลงมาเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นคำว่า ศูนย์กลาง (Hub) จึงเป็นคำที่คุ้นหูชาวไทยเป็นอย่างมาก และเนื่องด้วยประเทศไทยมีอาณาเขตเป็นแผ่นดินใหญ่ติดต่อกับประเทศต่าง ๆ ที่เรียกว่า แผ่นดินศูนย์กลาง (Heartland) โดยมีเขตแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ประมาณ 5,656 กม. (ธนิต โสรัตน์, 2549) ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวอย่างมากซึ่งในแง่มุมมองของนิยามได้มีการนิยามคำว่า ศูนย์กลางไว้ดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานปี 2542 ได้นิยามคำว่าศูนย์กลางไว้ว่า แหล่งกลาง

พจนานุกรมฉบับอังกฤษ-ไทย ของมหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด (Oxford University, 2005) ได้นิยามคำว่า ศูนย์กลาง (Hub) ไว้ว่า จุดศูนย์กลาง, ศูนย์กลางของกิจกรรม

พจนานุกรมของอเมริกันเฮริเทจ (Editors of the American Heritage, 2007) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จุดศูนย์กลางของกิจกรรม และความสนใจ

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า คำว่าศูนย์กลางนั้นหมายถึง สถานที่ที่รวมความสนใจในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งไว้อย่างครบวงจร ซึ่งเมื่อใดก็ตามที่กล่าวถึงกิจกรรมนั้น ผู้คนทั่วไปจะต้องนึกถึงสถานที่ที่เป็นศูนย์กลางสถานะนั้น

การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยหมายถึงการที่ประเทศไทยเป็นสถานที่ที่รวมความสนใจด้านจักรยานยนต์ไว้อย่างครบวงจร และมีการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบถ้วนเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ พร้อมทั้งมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยหากกล่าวถึงการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนแล้วจะต้องนึกถึงประเทศไทย

ซึ่งจากภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ที่มีที่ตั้งอยู่ตรงกึ่งกลางของแผ่นดินใหญ่ ทำให้มีข้อได้เปรียบอย่างมากสำหรับประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน รวมถึงเป็นศูนย์กลางของคาบสมุทรอินโดจีนอีกด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงได้มีนโยบายในการกำหนดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของเรื่องต่าง ๆ ซึ่งในด้านการท่องเที่ยวที่รัฐบาลได้มีนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ศูนย์กลางการจัดประชุมและนิทรรศการ ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2554) และ มีแนวโน้มที่จะเป็นศูนย์กลางอื่น ๆ อีกมากมายในอนาคต ดังนั้น การเป็นศูนย์กลางสำหรับประเทศไทยนั้นจึงไม่เป็นเรื่องที่ยากเกินไป หรือไกลตัวมากเกินไป ในทางกลับกันนโยบายต่าง ๆ จะเอื้ออำนวยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคได้ดีเสียอีก ดังนั้นหากได้ทำการพัฒนาศักยภาพทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ก็ไม่ยากที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนในเร็ววันนี้

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน)

อาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations หรือ ASEAN) ก่อตั้งขึ้นโดยปฏิญญากรุงเทพ หรือ Bangkok Declaration เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 ซึ่งในขณะนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะสกัดการแพร่ขยายของลัทธิคอมมิวนิสต์ในเวียดนาม โดยสมาชิกผู้ก่อตั้งมี 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย ในเวลาต่อมาได้มีประเทศต่างๆ เข้าเป็นสมาชิกเพิ่มเติม ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกเมื่อวันที่ 8 ม.ค. 2527 เวียดนาม เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2538 ลาว พม่า เมื่อวันที่ 23 ก.ค. 2540 และ กัมพูชา เมื่อวันที่ 30 เม.ย. 2542 ทำให้ในปัจจุบันอาเซียนมีสมาชิกรวมทั้งสิ้น 10 ประเทศ คือ ไทย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไนดารุสซาลาม เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา โดยในปัจจุบันอาเซียนได้มีข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิกผ่านทางกฎบัตรอาเซียน หรือ ASEAN Charter โดยประชาคมอาเซียนวางแผนร่วมกัน โดยผ่านการร่วมมือกันทั้งความร่วมมือทางการเมือง โดยมีสนธิสัญญาต่าง ๆ มากมาย เช่น การประกาศให้อาเซียนเป็นเขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และ ความเป็นกลาง การก่อตั้งการประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือทางการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ สนธิสัญญาเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) เพื่อส่งเสริมการค้า มีการลดภาษีศุลกากร และ ดึงดูดการลงทุนจากประเทศต่างๆ ที่อยู่นอกเขตภูมิภาคอาเซียน นอกจากเขตการค้าเสรีแล้ว อาเซียนยังมีมาตรการต่าง ๆ ในการส่งเสริมการค้า การลงทุนและการบริการ ผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียน และ เขตการลงทุนอาเซียน และ ความร่วมมือเฉพาะด้าน โดยอาเซียนมีการให้ความร่วมมือเฉพาะด้านระหว่างประเทศสมาชิก ได้แก่ ความร่วมมือในการพัฒนาสังคม การศึกษา สาธารณสุข วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จนกระทั่งถึงการต่อต้านยาเสพติด

เพื่อที่จะพัฒนาให้เป็นประชาคมให้ก้าวไกล และเป็นน้ำหนึ่งอันเดียวกัน โดยมีความตกลงที่ผ่านการเห็นชอบจากประชาคมว่า ในปี ค.ศ. 2015 อาเซียนจะทำการรวมตัวกันโดยถือเป็นเพียงประชาคมเดียวกัน

สัญลักษณ์ของอาเซียน คือ รูปรวงข้าว สีเหลืองบนพื้นสีแดงล้อมรอบด้วยวงกลมสีขาวและสีน้ำเงิน รวงข้าว 10 ต้น ดังภาพที่ 6



แผนภาพที่ 1: สัญลักษณ์ของอาเซียน (ASEAN Secretariat, 2011)

จากภาพสัญลักษณ์ของอาเซียน แสดงถึงเสถียรภาพ สันติภาพ ความสามัคคี และพลวัติของอาเซียน ซึ่งสี น้ำเงิน แดง ขาว และ เหลือง เป็นสีหลักที่แสดงถึงตราประจำชาติของบรรดาสมาชิกทั้งหมด

รูปรวงข้าว แสดงถึงความใฝ่ฝันให้ประเทศทั้งหมด ผูกพันกันอย่างมีมิตรภาพอันเป็นหนึ่งเดียว วงกลมแสดงถึงความเป็นเอกภาพของอาเซียน สีเหลืองหมายถึง ความเจริญรุ่งเรือง สีแดง หมายถึง ความกล้าหาญและความก้าวหน้า สีขาว หมายถึง ความบริสุทธิ์ และสีน้ำเงิน หมายถึง สันติภาพและเสถียรภาพ (ASEAN Secretariat, 2007)

อาเซียนกับการท่องเที่ยว

ในที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 8 ที่กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ได้มีการลงนามเกี่ยวกับความตกลงด้านการท่องเที่ยว เพื่อเป็นกรอบความร่วมมือ ส่งเสริมให้อาเซียนเป็นจุดหมายปลายทางเดียว ซึ่งในความตกลงนั้น ได้มีการเน้นความร่วมมือหลัก 7 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการอำนวยความสะดวกการเดินทางในอาเซียนและระหว่างประเทศ
2. ด้านการอำนวยความสะดวกด้านขนส่ง
3. ด้านการขยายตลาดการท่องเที่ยว
4. ด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ
5. ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงของการท่องเที่ยว
6. ด้านการตลาดและการส่งเสริมร่วมกัน
7. และ ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (กรมาอาเซียน, 2546)

ซึ่งจากความร่วมมือทั้ง 7 ด้านนี้เป็นความตกลงที่สามารถขับเคลื่อนการท่องเที่ยวให้เดินทางไปอย่างภาคภูมิบนเวทีสากลได้ ซึ่งหากอาเซียนร่วมมือร่วมใจกัน อาเซียนจะเป็นจุดหมายปลายทางหลักสำหรับการท่องเที่ยว

ภายในปี พ.ศ.2558 หรือ ค.ศ.2015 ที่กำลังจะมาถึงประเทศที่อยู่ในกลุ่มประชาคมอาเซียนต่างพยายามร่วมกันเพื่อพัฒนาขับเคลื่อนภูมิภาคไปสู่ความเป็นหนึ่งเดียวกัน ภายใต้ความร่วมมือที่มีชื่อเรียกว่า ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เป็นกลุ่มประชาคมในปัจจุบันประกอบด้วยสมาชิก 10 ประเทศที่มีที่ตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบด้วย ราชอาณาจักรไทย บรูไน ดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหพันธรัฐมาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ และ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จากการริเริ่มการรวมตัวของประเทศไทย และอีก 4 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย ได้สร้างความร่วมมือร่วมกันภายใต้ปฏิญญากรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2510 ณ กรุงเทพมหานครโดยมีการรวมตัวกันเพื่อความเป็นหนึ่งเดียวกันของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อวัตถุประสงค์หลัก ในการร่วมมือการเพื่อก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การพัฒนาสังคม วัฒนธรรม การรักษาสันติภาพและความมั่นคง ทำให้อาเซียนกลายเป็นกลุ่มประเทศที่มีพลัง และ บทบาทในการต่อรองในเวทีการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (ASEAN Secretariat, 2009: ออนไลน์) เพื่อที่จะพัฒนาให้เป็นประชาคม โดยผ่านการร่วมมือกัน ทั้งความร่วมมือทางการเมือง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจมุ่งพัฒนาไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) ในปี พ.ศ.2558 และความร่วมมือเฉพาะด้าน เช่นด้านการศึกษา ด้านสังคม เป็นต้น การรวมกลุ่มกันของอาเซียนที่มีมาเกือบ 50 ปี แล้วนั้น เป็นความพยายามที่จะรวมประชากร ประมาณ 575.5 ล้านคน ที่อาศัยอยู่ร่วมกันภายใต้พื้นที่ 4,464,332 ตารางกิโลเมตรให้เป็นหนึ่งเดียว (ASEAN Secretariat, 2009)

เมื่อปี พ.ศ.2546 เริ่มมีการพยายามร่วมมือในการขับเคลื่อนอาเซียนด้วยการเปิดเสรีอาเซียน ซึ่งนอกจากจะเป็นผลดีทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมแล้ว การเปิดเสรีอาเซียนยังทำให้จำนวนของนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่เดินทางเข้ามายังราชอาณาจักรไทยเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากและจะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อย่างต่อเนื่อง จากสถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังราชอาณาจักรไทยที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากอดีตถึงปัจจุบันเป็นปัจจัยชี้วัดที่สามารถต่อยอดความมั่นคงทางการท่องเที่ยวของประเทศไทย และสามารถคาดการณ์ถึงการเพิ่มจำนวนขึ้นของนักท่องเที่ยวในอนาคต แสดงได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวน นักท่องเที่ยวนานาชาติ และนักท่องเที่ยวอาเซียน และร้อยละของ สัดส่วนของนักท่องเที่ยวอาเซียนต่อนักท่องเที่ยวนานาชาติ

ปี	นักท่องเที่ยว นานาชาติ(คน)	นักท่องเที่ยว อาเซียน(คน)	ร้อยละอัตราส่วน นักท่องเที่ยวอาเซียน/ นักท่องเที่ยวทั้งหมด
2544	10,132,509	2,393,712	23.62
2545	10,872,976	2,623,031	24.12
2546	10,082,109	2,654,502	24.12
2547	11,737,413	2,735,747	23.31
2548	11,567,341	2,948,919	25.49
2549	13,821,802	3,556,395	25.73
2550	14,464,228	3,755,554	25.96
2551	14,584,220	3,971,429	27.23
2552	14,149,841	3,968,579	28.05
2553	14,116,649	4,011,605	28.42
2554	17,105,283	4,896,971	28.63
2555	22,353,903	6,281,153	28.10
2556	26,735,583	7,396,297	27.66

(ที่มา : กรมการท่องเที่ยว, 2557)

จากตารางที่ 1 แสดงจำนวน นักท่องเที่ยวนานาชาติ และนักท่องเที่ยวอาเซียน และร้อยละของสัดส่วนของนักท่องเที่ยวอาเซียนต่อนักท่องเที่ยวนานาชาตินั้นแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จาก 10 ล้านคน เป็น 26.7 ล้านคนในปัจจุบัน จำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทยยังเพิ่มจำนวนขึ้นจาก 2.39 ล้านคน เป็น 7.4 ล้านคน ในปี 2556 ประเทศไทยมีการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ (กรมการท่องเที่ยว, 2557) โดยเฉพาะหลังการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อันส่งผลให้เกิดการเดินทางอย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีอาจส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จากอัตราส่วนร้อยละของนักท่องเที่ยวอาเซียนเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวทั้งหมด พบว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวอาเซียนนั้นเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีสัดส่วนค่อนข้างสูงโดยหากเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดกลุ่มนักท่องเที่ยวอาเซียนเดินทางมายังประเทศไทยเป็นอันดับ 2 เป็นรองเพียงนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเท่านั้น

แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวยังมีบทบาทอันสำคัญในฐานะที่เป็นเครื่องมือที่สร้างสรรค์ที่จะช่วยบรรเทาความยากจนและทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น โดยตระหนักว่าการท่องเที่ยวมีศักยภาพที่จะสามารถช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนารวมทั้งเป็นพลังอันสำคัญในการช่วยเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างประเทศ สันติภาพ และความเจริญมั่งคั่ง (UNWTO, 2011: ออนไลน์) หากจะกล่าวถึงอุตสาหกรรมหลักที่เป็นรากฐานให้กับการพัฒนาเศรษฐกิจไทยมาช้านานก็คงหนีไม่พ้นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ถือเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจ และสังคมเป็นอย่างมากรัฐบาลจึงได้ถือว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นนโยบายหลักที่สำคัญประการหนึ่ง (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544) ซึ่งถ้าหากเปรียบเทียบในการรวมกลุ่มประชาคมอาเซียนแล้ว ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการท่องเที่ยวแข็งแรงพร้อมที่จะก้าวไปในเวทีอาเซียน และก้าวไปสู่เวทีโลกได้อย่างภาคภูมิใจ ดังนั้นในการวิจัยเรื่องการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของอาเซียนนั้น จำเป็นต้องมีการกล่าวถึงการท่องเที่ยว และทฤษฎีการท่องเที่ยว ซึ่งจะขอลำดับถึงแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวดังนี้

องค์การการท่องเที่ยวโลก ได้กล่าวไว้ว่าการท่องเที่ยวคือ การท่องเที่ยวเป็นปรากฏการณ์ทางสังคม วัฒนธรรม และ เศรษฐกิจ ที่สร้างการเคลื่อนไหวของผู้คนไปสู่ประเทศ หรือ สถานที่ที่นอกเหนือจากสิ่งแวดล้อมปกติของผู้คนเหล่านั้น เพื่อวัตถุประสงค์ส่วนบุคคล หรือ วัตถุประสงค์ทางธุรกิจ/อาชีพ โดยผู้คนเหล่านั้นถูกเรียกว่าผู้มาเยือน (ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งนักท่องเที่ยว หรือนักทัศนาจร; ผู้พำนัก หรือ มิใช่ผู้พำนัก) และ การท่องเที่ยวต้องเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของพวกเขาเหล่านั้น ซึ่งบางกิจกรรมอาจเป็นค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว (UNWTO, 2014: ออนไลน์)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ปี 2542 ได้ให้คำนิยามคำว่า ท่องเที่ยว ไว้เป็นคำกริยา มีความหมายว่า “เที่ยวไป” และให้คำนิยามของคำว่า เที่ยว ไว้ว่า หมายถึง “กิริยาที่ไปที่โน่นที่นี่เรื่อยไป, มักใช้พูดประกอบกับกริยาอื่น เช่น เที่ยวหา เที่ยวพูด เที่ยวกิน เที่ยวนอน; ไปไหนๆ เพื่อความเพลิดเพลินตามสบาย เช่น ไปเที่ยว เดินเที่ยว ท่องเที่ยว, เตรีอเตรไปเพื่อหาความสนุกเพลิดเพลินตามที่ต่าง ๆ เช่น เที่ยวงานกาชาด.

โกลด์เนอร์และ ริชชี (Goeldner and Ritchie, 2006) ได้ให้คำจำกัดความถึงการท่องเที่ยวไว้ว่า การท่องเที่ยวอาจนิยามได้ว่าเป็นกระบวนการ กิจกรรม และ ผลที่เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์และปฏิสัมพันธ์ ระหว่างนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยว รัฐบาลท้องถิ่น ชุมชนท้องถิ่น และสิ่งแวดล้อมโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับความตั้งใจและ การเป็นเจ้าของเพื่อผู้มาเยือน

นิคม จารุมณี (2536) ได้ให้ความหมายว่า การท่องเที่ยวประกอบด้วยองค์ประกอบอย่างน้อย 3 ประการ คือ การเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ และ การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆก็ตาม ที่มีใจเพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

นอกจากนี้ ศิริ ฮามสุโพธิ์ (2543) ยังได้ให้คำนิยามไว้อีกว่า การท่องเที่ยว หมายถึงการเดินทางจากที่อยู่อาศัยตามปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว เพื่อทำการศึกษาและพักผ่อนใจหรือ

ก่อให้เกิดการกระทำร่วมกันของมนุษย์ทั้งทางธรรมชาติและทางสังคม จนเป็นเหตุดึงดูดใจให้เดินทางไปศึกษาและท่องเที่ยวตามแหล่งต่าง ๆ

ไนล์ไมเยอร์ และ เพอร์ดูร์ (Ninemeier and Perdue, 2005) ได้มองว่าการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมและให้ความหมายไว้ว่า การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่อ้างถึงทุกธุรกิจที่จัดหาบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของการท่องเที่ยวสาธารณะ

ในพระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปีพ.ศ.2522 มาตราที่ 4 ได้ให้ความหมายของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไว้ดังนี้

อุตสาหกรรมท่องเที่ยว หมายความว่า อุตสาหกรรมที่จัดให้มี หรือให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกราชอาณาจักรโดยมีค่าตอบแทน และหมายความรวมถึง

- (1) ธุรกิจนำเที่ยว
- (2) ธุรกิจโรงแรมนักท่องเที่ยว
- (3) ธุรกิจภัตตาคาร สถานบริการและสถานที่ตากอากาศสำหรับ นักท่องเที่ยว
- (4) ธุรกิจการขายของที่ระลึกหรือสินค้าสำหรับนักท่องเที่ยว
- (5) ธุรกิจการกีฬาสำหรับนักท่องเที่ยว
- (6) การดำเนินงานนิทรรศการ งานแสดง งานออกร้าน การโฆษณา เผยแพร่ หรือการดำเนินงานอื่นใดโดยมีความมุ่งหมายเพื่อชักนำหรือ ส่งเสริมให้มีการเดินทางท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว หมายความว่า ผู้ดำเนินธุรกิจ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว (พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2522)

เพิ่มเติมจาก พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยแล้ว ยังมีการกล่าวเพิ่มเติมในนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติปี พ.ศ.2551 ไว้ถึงคำว่า การบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว ที่ได้ให้ความหมายไว้ว่า การบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว หมายความว่า การจัดสร้างและพัฒนาปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยว การบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว การรักษาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว การพัฒนาบริการท่องเที่ยว การพัฒนาบุคลากรการท่องเที่ยว การสร้างและเผยแพร่องค์ความรู้ทางการท่องเที่ยว การสร้างสินค้าทางการท่องเที่ยว การรักษาความปลอดภัยทางการท่องเที่ยว หรือการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับแหล่งท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว หรืออุตสาหกรรมท่องเที่ยว ไม่ว่าจะโดยทางตรง หรือทางอ้อมอันเป็นการสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2551)

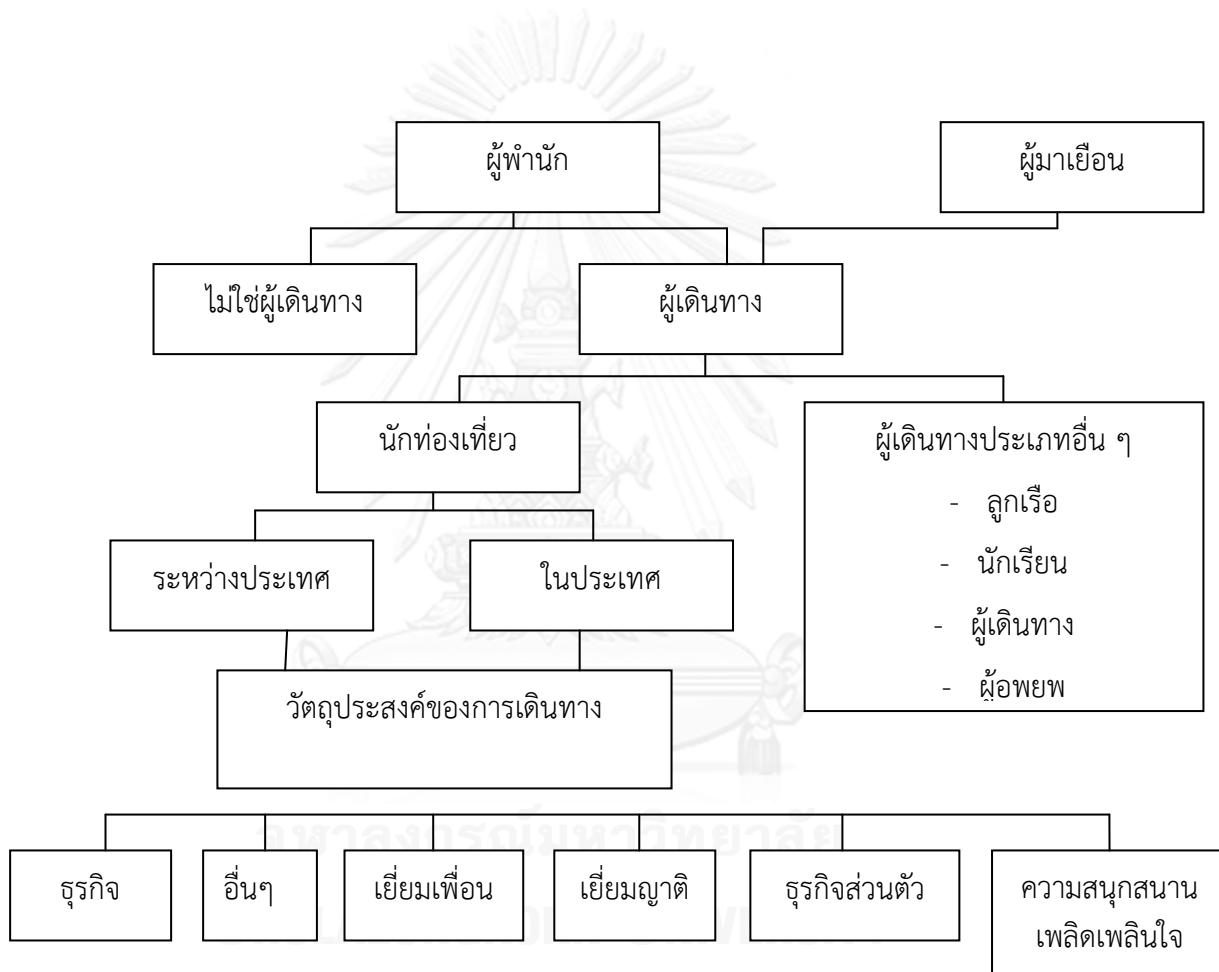
นอกจากนี้ยังได้ให้นิยามเพิ่มเติมถึงแหล่งท่องเที่ยวว่า แหล่งท่องเที่ยว หมายความว่า แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวทางโบราณสถาน และแหล่งท่องเที่ยวที่ได้มีการจัดสร้างขึ้น (พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2551)

นอกจากคำว่านักท่องเที่ยวแล้วคำว่านักท่องเที่ยวก็เป็นคำนิยามที่สำคัญ โดยองค์การการท่องเที่ยวโลกได้นิยามคำว่า นักท่องเที่ยวไว้ว่าเป็นบุคคลที่ท่องเที่ยวหรือพักผ่อนในสถานที่ที่อยู่ภายนอกสิ่งแวดล้อมเดิมของตนมากกว่า 24 ชั่วโมง แต่ไม่ถึง 1 ปี เพื่อการพักผ่อน ธุรกิจ หรือ

วัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการทำกิจกรรมที่เป็นการประกอบอาชีพในถิ่นที่ได้เดินทางไปเยือน

นักท่องเที่ยว หมายความว่า บุคคลที่เดินทางจากท้องถิ่นอื่นเป็น ถิ่นที่อยู่โดยปกติของตนไปยังท้องถิ่นอื่นเป็นการชั่วคราวด้วยความ สนิทใจและด้วยวัตถุประสงค์อันมิใช่เพื่อไปประกอบอาชีพหรือ หารายได้ (พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2522)

นอกจากนี้ เพจ (Page, 2007) ยังได้อธิบายถึงนักท่องเที่ยวไว้เป็นแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 2: การแบ่งประเภทของนักท่องเที่ยว (Page,2007)

จากแผนภาพดังกล่าว สามารถอธิบายได้ว่า หากแบ่งผู้ที่เดินทางเป็นผู้พำนัก และ ผู้มาเยือน ผู้พำนักสามารถเป็นได้ทั้งนักท่องเที่ยว และ ไม่ใช่ผู้เดินทาง ส่วนผู้มาเยือนถือเป็นนักท่องเที่ยว ซึ่งสามารถแบ่งย่อยออกเป็น นักท่องเที่ยว ซึ่งนักท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และ นักท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งแยกออกตามวัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจ เยี่ยมเพื่อน เยี่ยมญาติ ธุรกิจส่วนตัว พักผ่อน และ อื่น ๆ เช่น เพื่อการศึกษา (น้อยกว่า 1 ปี) หรือ ศาสนา ส่วนนักท่องเที่ยว อื่น ๆ ที่ไม่ใช่ผู้เดินทาง เช่น ลูกเรือ นักเรียน ผู้อพยพ ผู้แลกเปลี่ยน ซึ่งจะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวนั้นแบ่งได้เป็นหลายประเภท ซึ่งผู้เดินทางเองไม่จำเป็นต้องเป็นนักท่องเที่ยวก็ได้ หากไม่มีวัตถุประสงค์ที่ต้องการท่องเที่ยว แต่นักท่องเที่ยวจำเป็นต้องเป็นผู้ที่เดินทาง ดังนั้นการเดินทางกับ

การท่องเที่ยวจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้เลย ซึ่งวัตถุประสงค์หลักในการท่องเที่ยวแยกตามประเภทของนักท่องเที่ยวอาจแบ่งได้เป็น 6 ประเภท คือ ธุรกิจ อื่น ๆ เช่น เดินทางเพื่อการศึกษา ไม่เกิน 1 ปี และ เดินทางเพื่อแสวงบุญ เดินทางเพื่อเยี่ยมเพื่อน เดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ เดินทางไปทำกิจกรรมส่วนตัว เดินทางเพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลิน

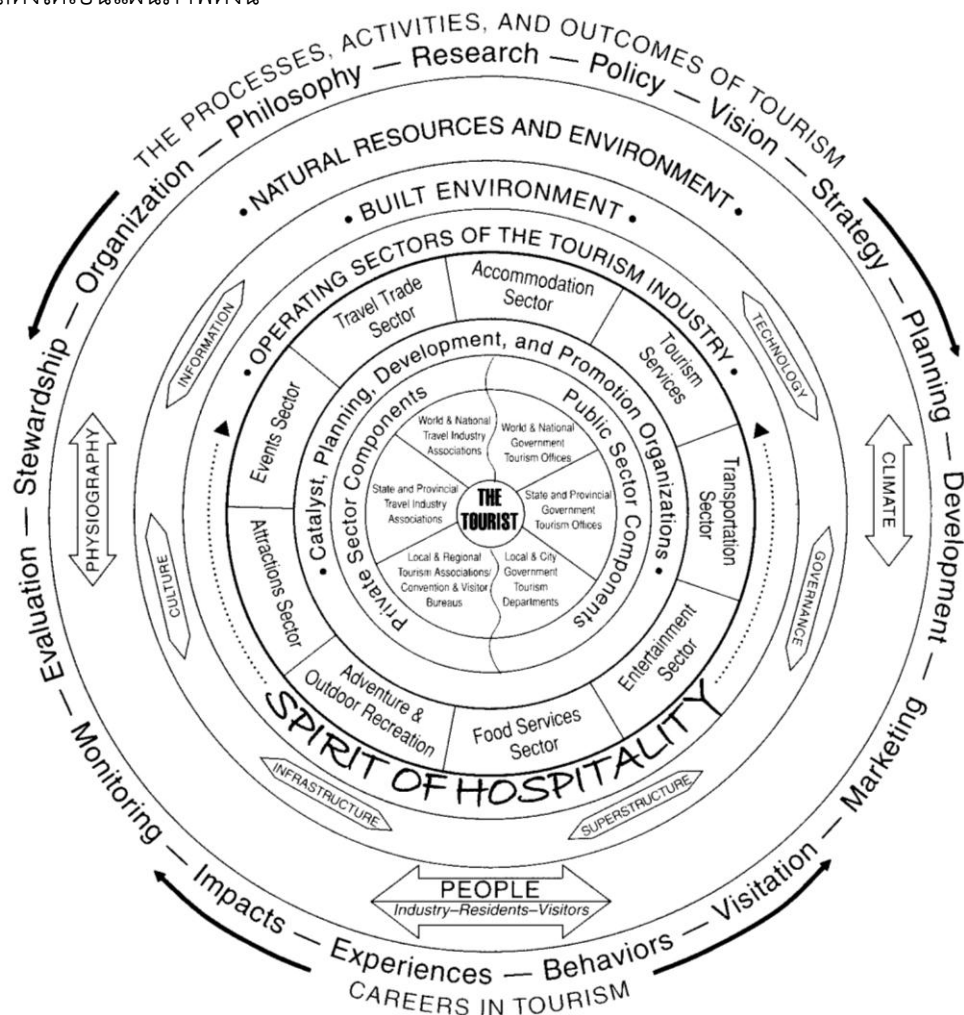
ซึ่งในทัศนะของผู้วิจัย อาจสรุปได้ว่า การท่องเที่ยวคือการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีวัตถุประสงค์ชัดเจน มีกิจกรรมต่าง ๆ และ มีการใช้บริการในรูปแบบต่างๆ ซึ่งสามารถเป็นได้ทั้งแบบค้างคืน หรือไม่ค้างคืน โดยมีระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี การท่องเที่ยวเป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม ที่เกี่ยวเนื่องกับความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยว รัฐบาล และ ชุมชนท้องถิ่น



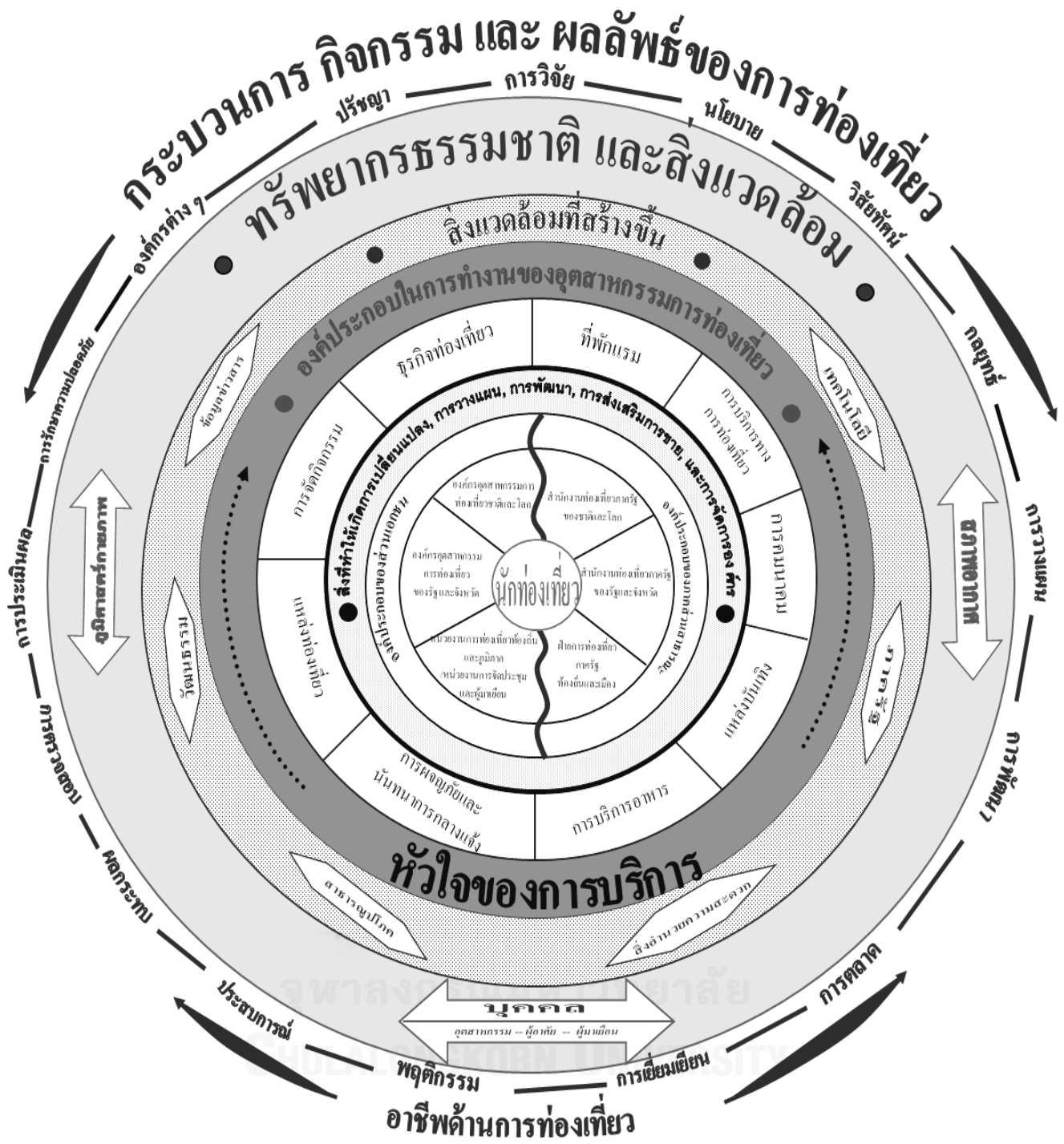
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

องค์ประกอบอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

เนื่องจากการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมใหญ่ที่เปรียบเสมือนการนำอุตสาหกรรมย่อย ๆ มารวมกันจึงเกิดเป็นอุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้ ดังนั้น โกลด์เนอร์และ ริทชี (Goeldner and Ritchie, 2006) ได้แบ่งองค์ประกอบของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวออกเป็น 9 องค์ประกอบ คือ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งบันเทิง การผจญภัย และนันทนาการกลางแจ้ง การคมนาคมขนส่ง การบริการทางการท่องเที่ยว การบริการอาหารและเครื่องดื่ม ธุรกิจท่องเที่ยว ที่พักแรม และการจัดกิจกรรม ซึ่งแสดงได้เป็นแผนภาพดังนี้



แผนภาพที่ 3 : ปรัชญาการดำเนินงานการท่องเที่ยว: ส่วนประกอบของการท่องเที่ยว และการจัดการการท่องเที่ยว (ที่มา: Goeldner and Ritchie, 2006)



แผนภาพที่ 4: ปรัชญาการดำเนินงานการท่องเที่ยว: ส่วนประกอบของการท่องเที่ยว และการจัดการ การท่องเที่ยว (แปลจาก: Goeldner and Ritchie, 2006)



แผนภาพที่ 5 : ภาคส่วนต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (แปลจาก: Goeldner and Ritchie, 2006)

จากแผนภาพที่ 2 แผนภาพที่ 3 และ แผนภาพที่ 4 นั้น แสดงให้เห็นว่าหลักของปรากฏการณ์ทางการท่องเที่ยวนั้น ทำมาเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก นักท่องเที่ยวถือเป็นศูนย์กลาง เป็นหัวใจของการท่องเที่ยวก็ว่าได้ โดยการตอบสนองนักท่องเที่ยวนั้นก็ มีหลายสิ่งนำมาปรับใช้คู่กับการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองนักท่องเที่ยว รวมถึง องค์ประกอบต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังแผนภาพที่ 4 พบว่ามีองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 9 ด้าน หากว่าขาดด้านใดด้านหนึ่งไปก็อาจทำให้การท่องเที่ยวไม่สมบูรณ์ และไม่อาจเรียกรวมว่าเป็น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้ ซึ่งจะขออธิบายในแต่ละด้านดังนี้

แหล่งท่องเที่ยว (Attractions Sector) หมายถึงสถานที่ท่องเที่ยวที่มีสิ่งดึงดูดใจเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้าไปเยี่ยมชม อาจเป็นแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ เช่น ทะเล และ ชายหาด อุทยานแห่งชาติต่าง ๆ หรือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นก็ได้ เช่น สวนสนุก และ สวนสาธารณะ อุทยานประวัติศาสตร์ เป็นต้น หากกล่าวถึงการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ แหล่งท่องเที่ยวหมายถึง สถานที่ท่องเที่ยวที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์เดินทางไปเยี่ยมชมระหว่างการเดินทางในครั้งนั้น ๆ ซึ่งในการเดินทางแต่ละครั้งอาจมีการแวะชมแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่ง โดยแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นควรเป็น สถานที่ที่มีสิ่งดึงดูดใจที่เป็นเอกลักษณ์ที่ทำให้นักท่องเที่ยวสนใจและแวะเข้าไปเยี่ยมชม

แหล่งบันเทิง (Entertainment Sector) เป็นสถานที่ที่จัดบริการที่ให้ความบันเทิงกับนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็น โรงละคร โรงมหรสพ หรือ คาสิโน เป็นต้น ซึ่งความบันเทิงถือเป็นอีกกิจกรรมที่อยู่คู่กับการท่องเที่ยวอย่างขาดไม่ได้ เพราะการท่องเที่ยวเป็นการแสวงหาความสุขของมนุษย์ในรูปแบบหนึ่ง ในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการรวมตัวกันเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมไม่ว่าจะเป็นงานไบค์วีค หรืองานแสดงรถจักรยานยนต์ ภายในงานก็จะมีจัดให้ความบันเทิงกับผู้เข้าร่วมงาน นอกจากนี้นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อาจเข้าไปใช้บริการสถานบันเทิง หรือแหล่งบันเทิงต่าง ๆ เพื่อพักผ่อนหย่อนใจในระหว่างเดินทาง

การผจญภัย และการนันทนาการกลางแจ้ง (Adventure & Outdoor Recreation Sector) หมายถึงสถานที่ที่สามารถทำกิจกรรมผจญภัย หรือ กิจกรรมนันทนาการกลางแจ้งได้ เช่น อุทยานแห่งชาติ น้ำตก สถานที่ที่จัดกิจกรรมผจญภัย เป็นต้น สำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ถือว่าการผจญภัย และ นันทนาการกลางแจ้งเป็นสิ่งที่เกี่ยวเนื่องโดยตรง เพราะถือว่าการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นอีกหนึ่งรูปแบบของการผจญภัย และ เป็นนันทนาการกลางแจ้ง เนื่องจากการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะมีความชอบการขับขี่จักรยานยนต์เป็นพิเศษ ซึ่งนักท่องเที่ยวเหล่านั้นจะถือว่าการขับขี่จักรยานยนต์เพื่อเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ เป็นการผจญภัยอย่างหนึ่ง

การคมนาคมขนส่ง (Transportation Sector) เป็นองค์ประกอบอีกหนึ่งองค์ประกอบที่ไม่สามารถขาดได้ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เนื่องจากการท่องเที่ยวคือการเดินทาง ดังนั้นการคมนาคมขนส่งจึงเป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง และ การขนส่งในทุกรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ถนนหนทาง การจราจรต่าง ๆ ซึ่งไม่เพียงแต่การเดินทางเท่านั้น การคมนาคมขนส่งยังรวมถึงการขนส่งสินค้า และ บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยวอีกด้วย ซึ่งควรต้องมีการมองภาพรวมเป็นกระบวนการทางการขนส่ง และ การเดินทางจึงจะครอบคลุมความหมายในด้านนี้

การบริการทางการท่องเที่ยว (Tourism Service) องค์ประกอบนี้จะเน้นไปที่ผู้ให้บริการเพื่อสนับสนุนทางการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น สำนักงานท่องเที่ยว ส่วนให้ข้อมูลท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นต้น ในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น การบริการทางการท่องเที่ยวได้แก่ การตรวจคนเข้าเมือง การให้ข้อมูลต่าง ๆ ในการท่องเที่ยวรวมถึงสมาคม ชมรมจักรยานยนต์ต่าง ๆ ที่คอยบริการอำนวยความสะดวกสนับสนุนทางการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

การบริการอาหารและเครื่องดื่ม (Food Services Sector) อาหารและเครื่องดื่มเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ในชีวิตมนุษย์ ดังนั้นในการท่องเที่ยวที่ต้องเดินทางจากบ้านก็จำเป็นต้องมีธุรกิจอาหารเครื่องดื่มมาบริการนักท่องเที่ยว หรือ นักเดินทางด้วย

ธุรกิจท่องเที่ยว (Travel Trade Sector) ในส่วนนี้เปรียบเสมือนช่องทางการจัดจำหน่ายของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นบริษัทตัวแทนท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ ที่มีการให้บริการกับนักท่องเที่ยว หรือนำเอาบริการต่าง ๆ มารวมกันเพื่อเสนอให้กับนักท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ซึ่งในปัจจุบันการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์บางครั้งก็ถูกจัด

โดยธุรกิจท่องเที่ยว โดยธุรกิจท่องเที่ยวนั้นจะเป็นผู้กำหนดเส้นทาง กิจกรรม ที่พักแรม ฯลฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว

ที่พักแรม (Accommodation Sector) เมื่อการท่องเที่ยวคือการเดินทางไปจากถิ่นที่อยู่ประจำดังนั้นจึงต้องมีการจัดบริการที่พักแรมด้วย ไม่ว่าจะเป็น ลานกางเตนท์ โรงแรม รีสอร์ท โฮสเทล โมเต็ล เป็นต้น

การจัดกิจกรรม (Events Sector) กิจกรรมนับเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปัจจุบัน บางครั้งกิจกรรมก็เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดการท่องเที่ยวโดยตรง ซึ่งกิจกรรมที่จัดในส่วนนี้ อาจเป็นได้ทั้งกิจกรรมที่มีการวางแผนเอาไว้แล้ว เป็นกิจกรรมใหญ่ เช่น กิจกรรมไบค์วิค ในสถานที่ต่าง ๆ เป็นต้น หรืออาจเป็นกิจกรรมขนาดเล็ก ๆ ที่ทำเองในกลุ่มผู้เดินทาง หรือ กิจกรรมที่มีการจัดเตรียมไว้เพื่อให้นักท่องเที่ยว ที่จะเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ เช่น การจัดกิจกรรมสังสรรค์หลังจากรายงานยนต์ของสมาคม ชมรม หรือกลุ่มต่าง ๆ

จากองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวทั้งหมด 9 องค์ประกอบนั้น เป็นสิ่งที่จัดขึ้นมาเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเนื่องจาก การท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นไม่ได้เลยหากปราศจากนักท่องเที่ยว ดังนั้นทุกองค์ประกอบประกอบกันขึ้นเป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองนักท่องเที่ยวให้เกิดความประทับใจในการท่องเที่ยวสูงสุด และ เกิดการท่องเที่ยวซ้ำ เพื่อให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเจริญเติบโต

จากทัศนะของผู้วิจัยองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างแยกไม่ออกไม่อาจจะเป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบใดก็ตาม หากพูดถึงการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แล้วการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ก็จำเป็นต้องมีการใช้บริการในองค์ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยวดังนั้นองค์ประกอบอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องจัดการให้ดีหากมีการจัดการองค์ประกอบของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้ดีในทุกองค์ประกอบเมื่อประเทศไทยก็จะมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มากขึ้นเท่านั้น

รูปแบบการท่องเที่ยว

จากนิยามการท่องเที่ยวดังกล่าว เราสามารถจำแนกออกเป็นรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ นักท่องเที่ยวได้เลือกท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสม และ เข้ากับวิถีชีวิตของตน โดยแนวคิดของรูปแบบการท่องเที่ยวของประเทศไทยนั้นองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) ได้กำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวไว้ 3 รูปแบบ คือ การท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ การท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism) การท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ เน้นการเข้าไปท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ มีสภาพธรรมชาติ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นแต่เลียนแบบสภาพธรรมชาติ เช่น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร ก็ถือเป็นการ

ท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ด้วย รวมถึงปรากฏการณ์ตามธรรมชาติต่าง ๆ ซึ่งรูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาตินี้ ประกอบด้วย

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Eco Tourism) หมายถึง การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อแหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศทางทะเล

การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geo Tourism) หมายถึง การท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่เป็นหินผา ลานหินทราย อุโมงค์โพรง ถ้ำน้ำลอด ถ้ำหินงอกหินย้อย เพื่อดูความงามภูมิทัศน์ที่มีความแปลกของการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โลก ศึกษาธรรมชาติของหิน ดิน แร่ต่างๆและฟอสซิล

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco Tourism) การท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ

การท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (Astrological Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยว เพื่อการไปชมปรากฏการณ์ทางดาราศาสตร์ที่เกิดขึ้นในแต่ละวาระ

การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปยังพื้นที่เกษตรกรรม สวนเกษตร วนเกษตร สวนสมุนไพร ฟาร์มปศุสัตว์และเลี้ยงสัตว์ เพื่อชื่นชมความสวยงาม ความสำเร็จ และเพลิดเพลินในสวนเกษตร

รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism) หมายถึง การท่องเที่ยวในแหล่งประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมท้องถิ่น ประกอบด้วย

การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดี และประวัติศาสตร์

การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural And Traditional Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อชมงานประเพณีต่างๆ ที่ชาวบ้านในท้องถิ่นนั้นๆ จัดขึ้นได้รับความเพลิดเพลินตื่นตาตื่นใจในสุนทรียศิลป์เพื่อศึกษาความเชื่อ การยอมรับนับถือ การเคารพพิธีกรรมต่างๆ

การท่องเที่ยววิถีชีวิตในชนบท (Rural Tourism หรือ Village Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวในหมู่บ้านชนบท ที่มีลักษณะวิถีชีวิต และผลงานสร้างสรรค์ที่มีเอกลักษณ์พิเศษมีความโดดเด่น

รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่ผสมผสานการท่องเที่ยว กับความต้องการอื่นเพิ่มเติมซึ่งในปัจจุบันเป็นที่นิยมกันมาก และก่อให้เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ อีกมากที่อยู่ในการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ ซึ่งการท่องเที่ยวรูปแบบนี้ประกอบด้วย ประกอบด้วย

การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมหรือฟื้นฟูสุขภาพ

การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษาและศาสนา (Edu-Meditation Tourism) หมายถึง การเดินทางเพื่อทัศนศึกษา แลกเปลี่ยนเรียนรู้จากปรัชญาทางศาสนา หาคำความรู้ สัจธรรมแห่งชีวิต มีการฝึกทำสมาธิ เพื่อมีประสบการณ์และความรู้ใหม่เพิ่มขึ้น มีคุณค่าและคุณภาพชีวิตที่ดีเพิ่มขึ้น

การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย (Ethnic Tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ วัฒนธรรมของชาวบ้าน วัฒนธรรมของชนกลุ่มน้อยหรือชนเผ่าต่าง ๆ

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) หมายถึงการท่องเที่ยวที่มีเป้าหมายเพื่อการชมกีฬาหรือการเข้าร่วมเล่น หรือทำการแข่งขันกีฬา

การท่องเที่ยวแบบผจญภัย (Adventure Travel) หมายถึงการท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมที่ตื่นเต้น เร้าใจ ทำทาย ให้นักท่องเที่ยวได้เข้าร่วมเพื่อประสบการณ์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ (Home Stay & Farm Stay Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพักค้างแรม ณ สถานที่ที่เป็นบ้าน หรือฟาร์มของบุคคลท้องถิ่นนั้น ๆ

การท่องเที่ยวพำนักระยะยาว (Long Stay Tourism)

การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ (Motorcycle Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทาง โดยนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นควรเป็นผู้ที่มีใจรักในการขับขี่จักรยานยนต์ จึงเลือกจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทางท่องเที่ยว เกิดการรวมกลุ่มเกิดกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย ตามความสนใจของคนในกลุ่ม เช่น กลุ่มรถวิบาก อาจชอบขี่จักรยานยนต์ลุยเข้าไปในป่า รถสปอร์ตอาจมีการจัดการแข่งขันในสนามที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขับขี่

นอกจากนี้ยังมีการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น ๆ อีกมากที่จะตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รูปแบบการท่องเที่ยวนั้นได้ถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อตอบสนองให้เหมาะสมกับพฤติกรรม การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม ซึ่งสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น ถือเป็น การท่องเที่ยวในรูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ ซึ่ง อาจมองได้ว่าเป็นการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น เป็นการผสมผสานระหว่าง การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา และการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย หรือ อาจมีอีกหลากหลายการท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับการเดินทาง และกิจกรรมต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้ง

การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย

นิยามการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย

การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย (Adventure Tourism) เป็นอีกหนึ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวที่อยู่ควบคู่กับการท่องเที่ยวในทุกยุคทุกสมัย และ กำลังได้รับความนิยมในปัจจุบัน และ จะยิ่งทวีความนิยมมากขึ้นในอนาคต ในแง่มุมของนิยาม ถ้าพูดถึงคำว่า ผจญภัย ก็จะทำให้เรานึกถึงคำว่า ความตื่นเต้น สารพัดอันตราย ความตื่นตัว ความเสี่ยง การกระตุ้น ความกลัว ความสำเร็จ ความท้าทาย ฯลฯ

และ อีกหลากหลายค่านิยมที่ไม่สามารถจะกล่าวถึงได้หมด ซึ่งก่อให้เกิดประสบการณ์ต่าง ๆ มากมาย กลายเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่เน้นกิจกรรมที่มีจุดมุ่งหมาย เพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์ในแง่การทำหายความยากลำบากที่ธรรมชาติสร้างไว้ สร้างความรู้สึกแปลกใหม่ และเติมความตื่นเต้นให้กับชีวิต และสัมผัสกับธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม (นิตา ชัชกุล, 2547)

ซึ่งในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานฉบับปี 2540 ได้ให้คำนิยามของคำว่า “ผจญภัย” ไว้ว่า “ออกไปเสี่ยงสู้อย่างอันตราย” ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยนั้น เป็นการเดินทางที่ต้องมีความเสี่ยงอันตราย เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยนั่นเอง

เอียนนอตตา (Iannotta, 2006) ได้กล่าวไว้ว่ากิจกรรมในการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยนั้น อาจเป็นได้ทั้งกิจกรรมที่ต้องออกแรง หรืออาจจะเป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องออกแรงก็ได้ แต่ให้ผู้ที่ทำกิจกรรมนั้น มีความตื่นเต้น ทำหาย รู้สึกถึงความเร้าใจก็เพียงพอที่จะเป็นการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยแล้ว อาจเป็นอะไรที่เสี่ยงตาย จนกระทั่งถึงกิจกรรมเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่แค่ทำให้เกิดความตื่นเต้นก็เป็นได้ เช่น อาจเป็นการกระโดดร่ม หรืออาจเป็นแค่การลองขับรถในเส้นทางใหม่ ๆ อาจเป็นการขี่จักรยานยนต์วิบาก หรือ อาจเป็นแค่การปั่นจักรยานเล่น ซึ่งต่อไปการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยในอนาคตนั้นอาจรวมถึงการท่องเที่ยวผจญภัยไปในอวกาศด้วย

นิตา ชัชกุล (2547) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวผจญภัยไว้ว่า “การท่องเที่ยวผจญภัย หมายถึงกิจกรรมการเดินทางจากถิ่นที่อยู่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง โดยมีมูลเหตุจูงใจเพื่อการพักผ่อน เพื่อความเพลิดเพลิน เพื่อสุขภาพ เพื่อการกีฬา เพื่อการศึกษา หรือเหตุจูงใจอื่น ๆ และในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวอาจมีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น หรือต้องเผชิญหน้าหรือทำหายกับการเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นโดยผู้เดินทางอาจจะคาดการณ์ได้ หรือคาดการณ์ไม่ได้ว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งผู้เดินทางประเภทนี้ จะต้องมีการเตรียมการอย่างดี มีผู้นำทางที่มีประสบการณ์ และตั้งอยู่ในความไม่ประมาท เพราะอาจเกิดอันตรายได้”

มอร์ตลอค (Mortlock, 1984) ได้อธิบายความคิดรวบยอดของการผจญภัยไว้ว่า เป็นความเป็นอิสระอย่างมากในปัจจัยด้านจิตใจ และ จิตวิทยา ซึ่งมอร์ตลอค ได้แบ่งชั้นของการผจญภัย ออกเป็น 4 ชั้น คือ ชั้นการเล่น ชั้นการผจญภัย ชั้นการผจญภัยมาก และ ชั้นผจญภัยมากที่สุด โดยมีความสัมพันธ์ที่ผกผันกันระหว่างการเรียนรู้กับความเสี่ยง ยิ่งขั้นสูงเท่าไรก็ยิ่งทำให้เป็นการผจญภัยขั้นสูงขึ้นไปเท่านั้น

หลิง และ เคราซ์ (Laing and Crouch, 2009) ได้กล่าวไว้ว่า การที่นักท่องเที่ยวเดินทางไปผจญภัยไปยังสถานที่ที่ยังไม่มีใครไปเพื่อการสำรวจและผจญภัยทั้งในอดีต และ ปัจจุบัน อาจมาจากแรงจูงใจที่ถูกผลักดันโดยเรื่องเล่าเหนือจินตนาการ และ ความฝัน ซึ่งอาจเป็น ตำนาน จินตนาการต่าง ๆ ก็ได้

วิลเลียม และ โซตาร์ (Williams and Soutar, 2009) ได้กล่าวว่าการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยเป็นการสร้างคุณค่าให้กับตัวนักท่องเที่ยวเองไม่เพียงแต่ในด้านความพึงพอใจ คุณค่าของเงิน และ พฤติกรรมเท่านั้น แต่ยังรวมถึง คุณค่าทางอารมณ์ คุณค่าของความแปลกใหม่ รวมถึงการสร้างคุณค่าในอนาคตอีกด้วย

แสดงให้เราเห็นว่าการผจญภัยนั้นเป็นอะไรที่เป็นความรู้สึกส่วนตัว ซึ่งแต่ละคนจะมีระดับของการผจญภัยที่ไม่เท่ากัน เพียงแค่ขอให้บุคคลนั้นรู้สึกตื่นเต้นในสิ่งที่ได้ทำ สิ่งที่ได้เผชิญ สิ่งนั้นหรือ

กิจกรรมนั้น ๆ ก็กลายเป็นการผจญภัยได้อย่างไม่น่าสงสัย ซึ่งหากผู้ขับขี้อัจฉริยะยานยนต์นั้นมีความรู้สึก ตื่นเต้น และรู้สึกว่าการเดินทางโดยใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเร้าใจและก่อให้เกิด ประสบการณ์ต่อตัวนักท่องเที่ยวก็น่าถือได้ว่าการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นเป็นการท่องเที่ยวเชิงผจญ ภัยอย่างแน่นอน

ในภาพรวมการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

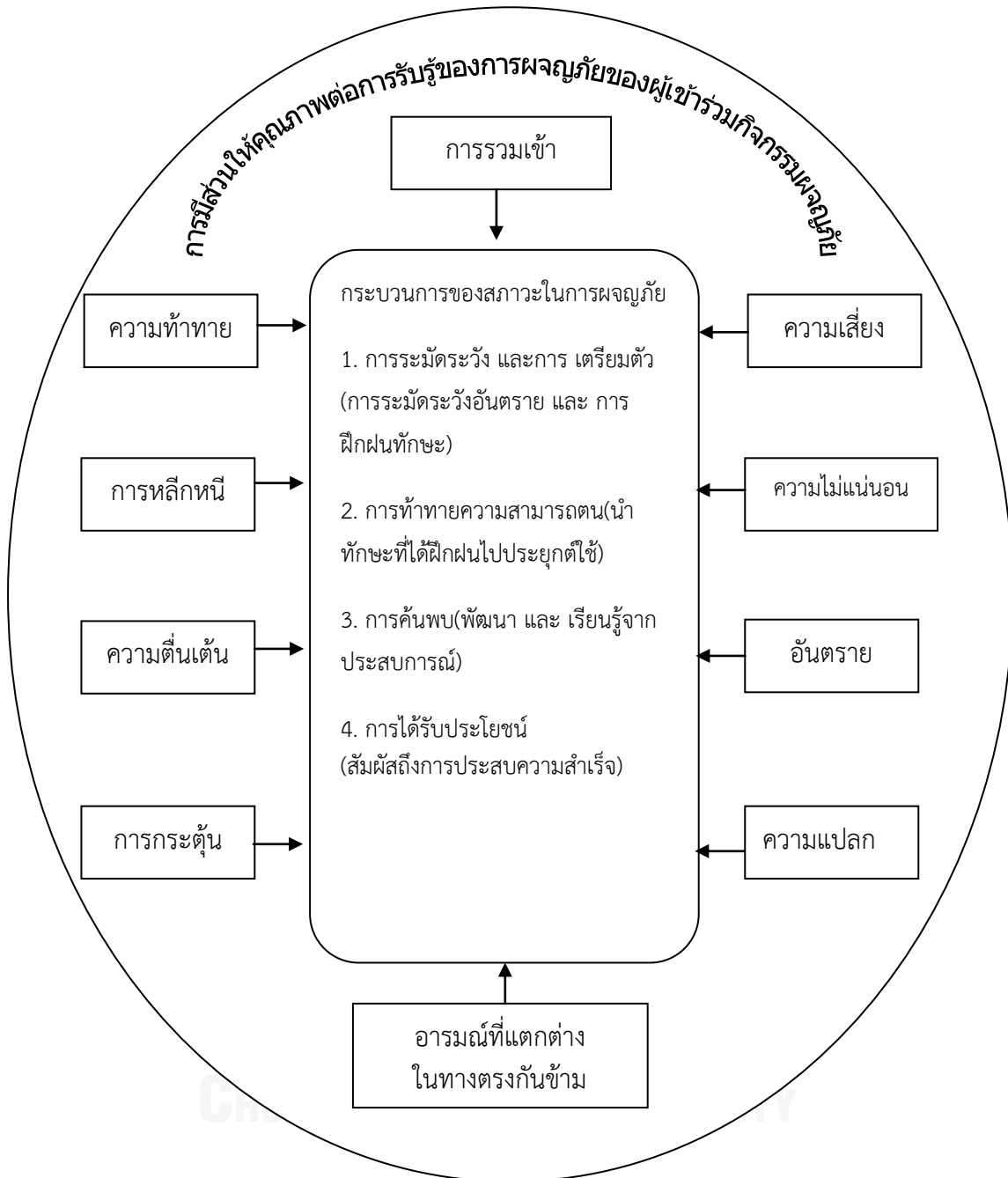
1. การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยเพื่อการพัฒนาองค์ความรู้ (Intellectual Adventure) การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยประเภทนี้เป็นการเดินทางไปยังที่แห่งหนึ่งโดยมีจุดมุ่งหมาย เพื่อพัฒนาประสบการณ์ ความรู้ และ พัฒนาตนเอง เช่น การเดินทางเพื่อศึกษาหาความรู้ การเข้า ค่ายพักแรม การเที่ยวชมพิพิธภัณฑ์ หรือ ไปยังสถานที่ที่จะทำให้นักท่องเที่ยวได้ความรู้ และสามารถ นำมาพัฒนาตนเองได้

2. การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยเพื่อพัฒนาอารมณ์ (Emotional Adventure) การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยนี้เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อมีจุดมุ่งหมายในการทำให้เกิดอารมณ์สุข ซึ่ง อาจจะเป็นทั้งในทางบวก และ ทางลบก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเพื่อการพนัน การทำกิจกรรมที่ เต็มไปด้วยความเสี่ยง ซึ่งอะไรก็ตามที่ทำแล้วก่อให้เกิดอารมณ์สุขนั้นถือเป็นการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย ในรูปแบบนี้

3. การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยเพื่อยกระดับจิตใจ (Spiritual Adventure) เป็น การท่องเที่ยวเพื่อยกระดับ และ ชัดเกล้าจิตใจ และ จิตวิญญาณ ให้มีความสุขสงบที่แท้จริง การ ท่องเที่ยวเชิง ผจญภัยในรูปแบบนี้เป็นการท่องเที่ยวในเชิงศาสนาเสียเป็นส่วนมาก ไม่ว่าจะเป็นการ ปฏิบัติธรรม การเข้าร่วมพิธีฮัจจ์ เป็นต้น

หากจะให้ยกตัวอย่างกิจกรรมการผจญภัยแล้ว ในปี 2002 นิตยสารโลก (Global magazine) ของประเทศอังกฤษได้ทำการสรุปกิจกรรมผจญภัยที่ยิ่งใหญ่ในปี 2002 ไว้ เช่น การเรียน มวยไทย การดำน้ำที่ทะเลแดง การชมปลาวาฬที่นอร์เวย์ การว่ายน้ำกับฝูงฉลามที่แอฟริกาใต้ การขี่ จักรยานยนต์ในเกาะใต้ที่นิวซีแลนด์ การเดินป่าในมอริออคโค และ เอเชีย การขี่จักรยานผจญภัย ที่ แอฟริกาใต้ การนั่งรถเลื่อนสุนัขในแลปแลนด์ การเล่นเรือข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก เล่นเซิร์ฟใน คอร์นวอลล์ อังกฤษ ผจญภัยการกุศลในเวียดนาม การล่องเรือสำราญสู่ขั้วโลก การทำงานในโครงการ อนุรักษ์ในอังกฤษ การเล่นเครื่องบินเล็กไมโครไลท์ ในอังกฤษ เป็นต้น จากกิจกรรมที่กล่าวมาใน ข้างต้นเป็นตัวอย่งที่ทำให้เป็นค่าว่าการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

จากที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยเป็นการเปิดประสบการณ์การ ท่องเที่ยวอย่างแท้จริง ซึ่งประสบการณ์ กระบวนการ และ ลักษณะของการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยนั้น สามารถอธิบายได้ดังแผนภาพที่ 4



แผนภาพที่ 6: ประสพการณ์ - กระบวนการ และ ลักษณะของการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย (Swarbrooke, Beard, Leckie and Pomfret, 2003)

จากแผนภาพที่ 5 ได้อธิบายถึง ประสบการณ์ – กระบวนการ และ ลักษณะของการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย ว่ามี 4 ขั้นตอนดังนี้

1. การระมัดระวัง และการเตรียมตัว เป็นกระบวนการของสภาวะในการผจญภัยในขั้นแรก โดยมีการระมัดระวังอันตราย และการฝึกฝนทักษะ โดยในขั้นนี้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมอาจตระหนักถึงอันตราย และความเสี่ยง โดยในขั้นนี้จะมีการเตรียมตัวด้วยการฝึกทักษะในด้านนั้นๆ เพื่อเตรียมพร้อมในการผจญภัย ซึ่งหากเปรียบเทียบกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น ในขั้นแรก นักท่องเที่ยวต้องมีการฝึกทักษะในการขับขี่ให้ชำนาญ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่มีแรงม้าสูง ความจุกระบอกสูบมาก ผู้ขับขี่ต้องมีการฝึกฝนทักษะเป็นอย่างมากก่อนออกเดินทาง ซึ่งอาจเป็นการขับขี่ให้ผู้ขับขี่ชินกับรถจักรยานยนต์คันนั้น สามารถเป็นหนึ่งเดียวกันกับรถ และสามารถควบคุมรถได้อย่างเต็มที่ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและอันตราย

2. การท้าทายความสามารถของตน โดยนำทักษะที่ได้ฝึกฝนไปประยุกต์ใช้ ในการท้าทายความสามารถนี้ จะเป็นการนำทักษะที่ได้เตรียมการมา มาใช้ในการท้าทายตนเองในการทำกิจกรรมการผจญภัยดังกล่าว สำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในขั้นนี้ หลังจากผู้ขับขี่ได้ฝึกฝนทักษะมาเป็นอย่างดีในขั้นแรกแล้วนั้น นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่มีทักษะในการขับขี่จักรยานยนต์จะนำทักษะที่ได้เตรียมการมาประยุกต์ใช้ในการขับขี่ ผู้ขับขี่จะมีความต้องการท้าทายตนเองในการเริ่มเดินทางท่องเที่ยว หรือหากเคยเดินทางท่องเที่ยวแล้วก็มีความต้องการที่จะไปในเส้นทางที่ไกลขึ้น มีความยากในการขับขี่มากขึ้น หรือไปในเส้นทางที่มีความท้าทายมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อท้าทายความสามารถของตนเอง

3. การค้นพบประสบการณ์ การค้นพบ พัฒนา และ เรียนรู้จากประสบการณ์ ในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น หลังจากนักท่องเที่ยวได้ท้าทายตัวเอง โดยการเดินทางท่องเที่ยวแล้ว นักท่องเที่ยวก็จะพบประสบการณ์ และ เรียนรู้จากประสบการณ์เหล่านั้น จากนั้นนักท่องเที่ยวจะนำประสบการณ์ที่ค้นพบมาทำการพัฒนาทักษะของตน ทำให้ตนมีความสามารถในการขับขี่มากขึ้น ก่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์เป็นระยะเวลานาน จะค้นพบประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์ และนักท่องเที่ยวนั้นจะเรียนรู้จากประสบการณ์ที่ผ่านมาของตนทำให้สามารถขับขี่จักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัยมากขึ้น (Jamson and Chorlton, 2008)

4. การได้รับประโยชน์ หรือ การรู้สึกประสบความสำเร็จ มีความพึงพอใจในอารมณ์จากการผจญภัยนั้น ซึ่งจากการที่นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ค้นพบประสบการณ์ในการท่องเที่ยวแล้ว นักท่องเที่ยวเหล่านั้น จะรู้สึกถึงความสำเร็จ ทำให้นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เหล่านั้นมีความพึงพอใจในอารมณ์จากการท่องเที่ยวครั้งนั้น ซึ่งอาจเป็นปัจจัยให้นักท่องเที่ยวเหล่านั้นต้องการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ต่อไป นอกจากนั้น หากนักท่องเที่ยวนั้นได้ถ่ายทอดประสบการณ์ให้บุคคลอื่นที่สนใจ อาจทำให้บุคคลอื่น ๆ เข้ามาร่วมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เพื่อสัมผัสประสบการณ์ผจญภัย และรู้สึกถึงความสำเร็จ เกิดความพึงพอใจในอารมณ์จากการผจญภัยนั้น

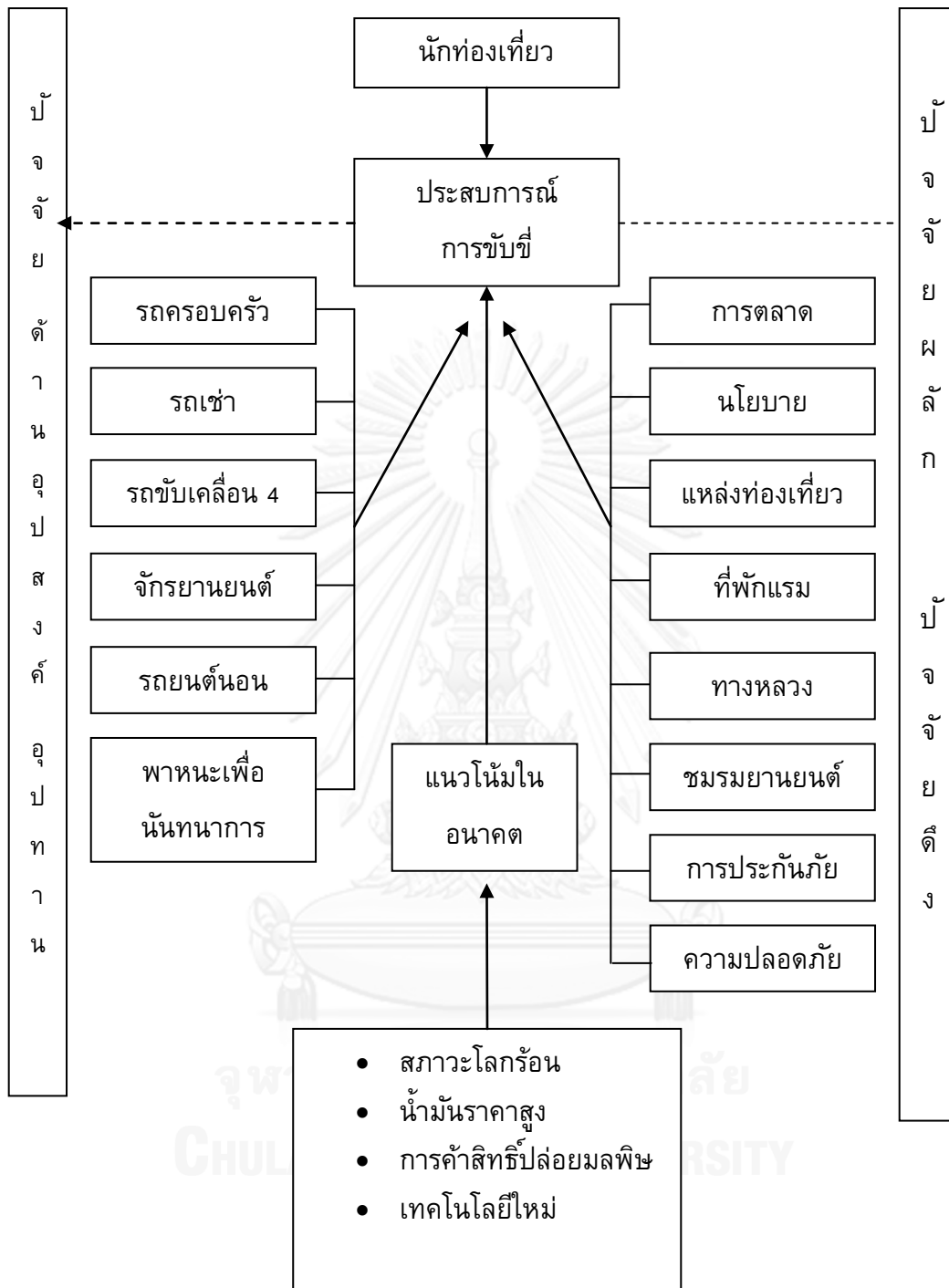
โดยในแผนภาพยังอธิบายอีกว่าการผจญภัยทำให้เกิดประสบการณ์ความท้าทาย การหลบหนี ความเป็นจริงของตนเองโดยการปล่อยอารมณ์ไปกับการผจญภัย ความตื่นเต้น การกระตุ้น ความเสี่ยง

ความไม่แน่นอน ความอันตราย ความแปลกใหม่ โดยกระบวนการทั้งหมดได้ซึมซับความรู้สึกและก่อให้เกิดอารมณ์ตรงกันข้าม

กล่าวโดยสรุปในทัศนของผู้นักท่องเที่ยวที่จองเที่ยวเชิงผจญภัยที่นักท่องเที่ยวต้องมีการเตรียมตัว โดยการฝึกทักษะต่าง ๆ ให้เกิดความชำนาญก่อนจะสามารถใช้กิจกรรมเพื่อการท่องเที่ยวได้ (ขั้นที่ 1) เมื่อเริ่มซบซึ่กิจกรรมนักท่องเที่ยวต้องนำทักษะที่ฝึกฝนมาใช้ในการซบซึ่ (ขั้นที่ 2) เมื่อได้ปรับใช้ทักษะต่าง ๆ จนเกิดความชำนาญมากขึ้นเมื่อซบซึ่ไปเรื่อย ๆ นักท่องเที่ยวจะเกิดการค้นพบประสบการณ์ (ขั้นตอนที่ 3) และเมื่อมีประสบการณ์ซบซึ่กิจกรรมนักท่องเที่ยวจะรู้สึกพึงพอใจในความสำเร็จในการท่องเที่ยวและได้รับประโยชน์เกิดความพึงพอใจในอารมณ์ (ขั้นที่ 4) ส่งผลให้เกิดความรักในการท่องเที่ยวเชิงกิจกรรม และก่อให้เกิดการท่องเที่ยวต่อไป

รูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่ (Drive Tourism Model)

นอกจากการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยแล้วในปัจจุบันการท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่ก็เป็นที่ยอมรับมากขึ้นในปัจจุบัน โดยเริ่มมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในประเภทนี้ ซึ่งกรมการท่องเที่ยวก็ได้จัดทำนโยบายในการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยซบซึ่แบบคาราวาน รวมถึงการท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่ในรูปแบบต่าง ๆ อีกด้วย (กรมการท่องเที่ยว, 2556) ซึ่งหากอธิบายรูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่นั้น พรีด์วซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) ได้อธิบายการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ไว้ว่าเป็นการท่องเที่ยวโดยการซบซึ่นี้อาจใช้ยานพาหนะได้หลากหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น รถครอบครัว รถเช่า รถขับเคลื่อน 4 ล้อ กิจกรรมยนต์ รถเช่า รถยนต์นอน รวมถึงยานพาหนะที่ใช้ในการนันทนาการด้วย โดยการเดินทางท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่นี้จะส่งผลต่อประสบการณ์การซบซึ่ของนักท่องเที่ยวโดยตรง ซึ่งในด้านซ้ายของรูปแบบการท่องเที่ยวได้กล่าวถึงปัจจัยด้านอุปสงค์ และปัจจัยด้านอุปทาน ซึ่งเป็นปัจจัยของนักท่องเที่ยว ที่ส่งผลต่อการเดินทางในรูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่ และในด้านขวาของแผนภาพรูปแบบการท่องเที่ยวนั้นได้กล่าวถึงปัจจัยผลึก และปัจจัยดึง ซึ่งเป็นภาวะในจิตใจของนักท่องเที่ยวที่เป็นแรงผลักดันให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวโดยใช้การท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่ และปัจจัยดึงจากสิ่งดึงดูดต่าง ๆ ที่ทำให้นักท่องเที่ยวมีความปรารถนาที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าวเพื่อให้ได้มาซึ่งประสบการณ์การซบซึ่ โดยการที่ซบซึ่ได้รับประสบการณ์การซบซึ่ที่ดีนั้น ต้องมีการจัดการปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านการตลาด ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านแหล่งท่องเที่ยว ปัจจัยด้านที่พักแรม ปัจจัยด้านทางหลวง ปัจจัยด้านชมรมยานยนต์ ปัจจัยด้านการประกันภัย และและปัจจัยด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ ในการท่องเที่ยวด้วยการซบซึ่นั้นจะต้องคำนึงถึงแนวโน้มการท่องเที่ยวเชิงซบซึ่ในอนาคต ได้แก่ ภาวะโลกร้อน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูง ระบบการค้าการปล่อยของเสีย(ETS) หรือแม้กระทั่งเทคโนโลยีสมัยใหม่ ซึ่งอาจสรุปการท่องเที่ยวในการซบซึ่ได้ดังแผนภาพที่ 6



แผนภาพที่ 7: รูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการขับขี่ (Prideaux and Carson, 2011)

จากแผนภาพที่ 6 ที่แสดงให้เห็นรูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการจับขึ้นนั้น จะเห็นได้ว่ามีปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในการจับขึ้น เพื่อสร้างเสริมประสบการณ์การจับขึ้นให้นักท่องเที่ยว ดังนั้นในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยจำเป็นต้องมีการจัดการปัจจัยต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับที่จะเป็นศูนย์กลางในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียน

รูปแบบการท่องเที่ยวด้วยการจับขึ้นเป็นทฤษฎีหลักที่ผู้วิจัยนำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ โดยการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนในครั้งนี้ผู้วิจัยจะทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยทั้งหมด 8 ด้าน คือ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมยานยนต์ ด้านทางหลวง และด้านความปลอดภัย ดังนี้

ด้านการตลาด

การตลาด เป็นด้านหนึ่งของการพัฒนาศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งในการพัฒนาศักยภาพในด้านการตลาดนี้จำเป็นต้องมีการศึกษาด้านการตลาดให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ จึงขอให้ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับนิยามของการตลาดดังนี้

คอตเลอร์ และอาร์มสตรองค์ (Kotler and Armstrong, 2012) ได้กล่าวว่า การตลาดคือการจัดการความสัมพันธ์ของลูกค้าซึ่งเป็นผลประโยชน์ โดยมีเป้าหมายหลักสองประการคือ การดึงดูดลูกค้ารายใหม่โดยการให้คุณค่าที่เหนือกว่าความคาดหวัง และ เก็บรักษา และ พัฒนาลูกค้าปัจจุบันด้วยการส่งมอบความพึงพอใจ

เปโรต์ และแมคคาร์ที (Perreuly and McCarthy, 1996) ได้ให้นิยามคำว่าการตลาดไว้ว่าการสร้างและส่งมอบมาตรฐานของการใช้ชีวิต

คอตเลอร์ (Kotler, 2003) ได้ให้ความหมายคร่าว ๆ ของการตลาดไว้ว่า การตลาดอาจเป็นหน้าที่ของการสร้าง การส่งเสริม และการนำส่งสินค้าและบริการสู่ผู้บริโภคและธุรกิจ สิทธิ อีรสรณ์ (2551) ได้ให้ความหมายของการตลาดว่าเป็นการสนองความต้องการของลูกค้า

คิวทรี พงศกรรังศิลป์ (2555) ได้กล่าวสรุปว่า การตลาด คือ กระบวนการในการสร้างคุณค่าร่วมกับลูกค้าเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกันและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าโดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

สุปัญญา ไชยชาญ (2543) ได้ให้ความหมายของการตลาดไว้ว่า การตลาดหมายถึง กิจกรรมการตอบสนองความต้องการของมนุษย์โดยอาศัยกระบวนการแลกเปลี่ยน

สุวิมล แม้นจริง (2546) ได้กล่าวสรุปเกี่ยวกับการตลาดว่าการตลาดไม่ใช่เป็นเพียงการขายหรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่ขายเพียงอย่างเดียว แต่จะเกี่ยวข้องกับการค้นหาและบรรลุความต้องการทั้งทางด้านสังคม และมนุษย์

ฉัตรยาพร เสมอใจ และ ฐิตินันท์ วารวิณิช (2551) ได้สรุปความหมายของการตลาดว่า การตลาดคือ กระบวนการในการดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่จะช่วยก่อให้เกิดความเข้าใจในความต้องการของลูกค้า และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้งในปัจจุบัน และผู้ที่คาดว่าจะจะเป็นลูกค้าในอนาคตได้

ซึ่งผู้วิจัยขอว่าการตลาดนั้นไม่ใช่เพียงการขายเท่านั้น แต่ยังมีกระบวนการอื่นอีกมาก โดยหลักเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคและดึงดูดลูกค้ารายใหม่และรักษาลูกค้าปัจจุบัน รวมถึงผู้ที่คาดว่าจะจะเป็นลูกค้าในอนาคตอีกด้วย

ดังนั้นสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์การตลาดอาจไม่ใช่เพียงการขายจักรยานยนต์ แต่เป็นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เหมาะสมที่จะเป็น ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวรายใหม่ที่สนใจ และรักษานักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยอยู่แล้ว โดยในการพัฒนา ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในด้านนี้นั้นมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของ นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์และทำการพัฒนาศักยภาพก่อนจะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อไป

ด้านนโยบาย

ในด้านนโยบายผู้วิจัยขอแนะนำเสนอแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน พ.ศ.2554-2558

จากการร่วมมือทางการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศในอาเซียนทั้งหมด 10 ประเทศ โดยสำนักเลขาธิการอาเซียนได้นำเสนอแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน พ.ศ.2554-2558 โดยมียุทธศาสตร์ ในการพัฒนาการท่องเที่ยวของอาเซียนหลัก 3 ยุทธศาสตร์ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาสินค้าบริการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ของภูมิภาค และวาง ยุทธศาสตร์การลงทุนและการตลาดที่สร้างสรรค์ โดยหลักของยุทธศาสตร์นี้มีสามหลักด้วยกัน คือ
 1. การจัดทำและดำเนินยุทธศาสตร์การตลาดสำหรับการท่องเที่ยวของภูมิภาค อาเซียน
 2. การจัดทำแพ็คเกจท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์และเชิงสร้างสรรค์ของภูมิภาค/ อนุภาค ควบคู่กับยุทธศาสตร์ด้านการลงทุน
 3. การส่งเสริมนโยบายด้านความสัมพันธ์กับหน่วยงานภายนอกและการ ดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มคุณภาพของทรัพยากรบุคคล การให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก ในภูมิภาค โดยหลักของยุทธศาสตร์ที่ 2 มีดังนี้
 1. จัดทำมาตรฐานการท่องเที่ยวอาเซียนและกระบวนการรับรองมาตรฐาน

2. ดำเนินการตามข้อตกลงร่วมด้านบุคคลากรวิชาชีพท่องเที่ยวของอาเซียน
3. เปิดโอกาสให้กับบุคคลากรในการเพิ่มพูนความรู้และพัฒนาทักษะ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับและเร่งให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการเชื่อมโยงคมนาคมในอาเซียน โดยมีหลักคือ การสนับสนุนการใช้วีซ่าร่วมกันในภูมิภาคอาเซียน และทำงานร่วมกับหน่วยงานอาเซียนอื่น ๆ เพื่อขยายการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมทั้งทางบก น้ำ อากาศ และรถไฟ (สำนักเลขาธิการอาเซียน, 2556)

จากยุทธศาสตร์ดังกล่าว การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เกี่ยวข้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ การพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ของภูมิภาค ในส่วนของการจัดทำแพ็คเกจท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์และเชิงสร้างสรรค์ของภูมิภาค เนื่องจากการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นเป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบความสนใจพิเศษที่จะสามารถส่งเสริมประสบการณ์ในการท่องเที่ยวที่แตกต่างให้กับนักท่องเที่ยวได้ ดังนั้นจึงควรทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยเพื่อเป็นการสร้างแพ็คเกจท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ให้เกิดขึ้น

กล่าวโดยสรุปในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในด้านนโยบายนั้นภาครัฐต้องเป็นผู้กำหนดนโยบายทั้งนโยบายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และนโยบายอื่น ๆ ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงแต่ส่งผลถึงการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น นโยบายตรวจคนเข้าเมือง นโยบายทางหลวง เป็นต้น ด้านนโยบายนั้นเป็นด้านที่สำคัญอย่างมากจึงควรมีการบริหารจัดการให้ดีและมีเป้าหมายของนโยบายในการส่งเสริมให้การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน แล้วจึงกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะทำให้ประเทศไทยไปถึงจุดนั้น

ด้านแหล่งท่องเที่ยว

สำหรับในด้านแหล่งท่องเที่ยวนั้นผู้วิจัยใช้ทฤษฎี 6As เป็นทฤษฎีเป็นกรอบแนวคิดเพื่อใช้ในการจัดการแหล่งท่องเที่ยวโดยเป็นทฤษฎี ของบูฮาลิส (Buhalis, 2000) ที่กล่าวไว้ว่าถ้าสถานที่ท่องเที่ยวใดมีการจัดการการท่องเที่ยวที่ดีจะต้องมีทั้ง 6 As ควบคู่กันไป โดย 6 As นั้นประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว(Attractions), ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility), สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities), รายการสำเร็จรูปที่ได้ถูกจัดเตรียมไว้เพื่อใช้ในการท่องเที่ยว (Available Packages), กิจกรรม (Activities) และ การบริการขั้นพื้นฐาน (Ancillary Services) โดยถ้านำทฤษฎี 6As มาวิเคราะห์ศักยภาพในประเทศไทยจะสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว(Attractions) ประเทศไทยก็มีทั้งความสวยงามในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน มีวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ซึ่งล้วนแล้วแต่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยรวมถึงการท่องเที่ยวในประเทศอีกด้วย

ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) คือสามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวนั้น ๆ ได้สะดวก มีการคมนาคมให้เลือกหลากหลายไม่ว่าจะเป็นทางน้ำทางอากาศ ทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์นั้น ในด้านความสามารถในการเข้าถึงจะสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่

ทว่าศักยภาพในการจัดการท่องเที่ยวของประเทศไทยในด้านความสามารถในการเข้าถึงนั้นเป็นเฉพาะพื้นที่ ซึ่งยังต้องการการปรับปรุงอีกมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ไม่ว่าจะเป็นที่พัก ร้านอาหาร ที่ให้บริการนักท่องเที่ยว ซึ่งประเทศไทยมีครบพร้อมมูลแต่ยังขาดการจัดการที่ดี และมีคุณภาพ

รายการสำเร็จรูปที่ได้ถูกจัดเตรียมไว้เพื่อใช้ในการท่องเที่ยว (Available Packages) ในปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยวมากมายที่จัดทำ รายการท่องเที่ยวสำเร็จรูปไว้ นอกจากนี้ทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยก็ยังมีกำหนดเส้นทางที่เป็น รายการสำเร็จรูปไว้ในหลายพื้นที่เพื่อให้นักท่องเที่ยวสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว

กิจกรรม (Activities) ประเทศไทยนอกจากจะมีสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวมากมายแล้ว ยังมีความสามารถที่จะจัดกิจกรรมในประเทศไทยได้ และ ในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การขี่จักรยานยนต์ถือเป็นกิจกรรมหลัก นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เช่น งานไบค์วิค ซึ่งก็ถือว่าเป็นงานนั้นเป็นกิจกรรมที่ให้นักท่องเที่ยวมาเข้าร่วม

การบริการขั้นพื้นฐาน (Ancillary Services) ที่จำเป็นกับนักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็น ธนาคาร ระบบการสื่อสาร ข่าวสาร แม้แต่โรงพยาบาล และ ระบบสาธารณสุขปโภคพื้นฐาน ก็เป็นสิ่งที่เตรียมพร้อมไว้สำหรับนักท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้นำทฤษฎีดังกล่าวมาใช้ประกอบการพิจารณาในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ และ เป็นใช้ทฤษฎีนี้ประกอบการร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนเฉพาะด้านแหล่งท่องเที่ยว

ด้านที่พักแรม

สำหรับที่พักแรมนั้นในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นที่พักแรมอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ที่พักแรมสำหรับค้างคืน ได้แก่ โรงแรม รีสอร์ท เกสเฮาส์ บ้านพักในอุทยาน เป็นต้น และที่พักแรมระหว่างทางหมายถึงสถานที่ที่จัดไว้ให้ระหว่างทางเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถพักรถ และพักผ่อนหย่อนใจได้ เช่น ศูนย์บริการของกรมทางหลวง สถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ต้องพัฒนาทั้งที่พักแรมสำหรับค้างคืน และที่พักแรมระหว่างทางควบคู่กันไป

ด้านชมรมยานยนต์

ชมรมยานยนต์ ตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขี่ได้ให้นิยามชมรมยานยนต์ว่าเป็นชมรมที่รวมกลุ่มเพื่อทำกิจกรรมทางยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นชมรมรถยนต์ คาราวาน ชมรมรถบ้าน เป็นต้น แต่ในการวิจัยครั้งนี้หากกล่าวถึงชมรมยานยนต์ หมายถึงชมรมจักรยานยนต์ที่รวมตัวกันเป็นกลุ่มเพื่อขี่จักรยานยนต์หรือจัดกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ

ด้านการประกันภัย

การประกันภัยตามทัศนะของผู้วิจัยเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เพราะการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นก่อให้เกิดความเสี่ยงได้ตลอดเวลา ดังนั้นการประกันภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องทำก่อนออกเดินทางทุกครั้ง ปัจจุบันในประเทศไทยได้มีการบังคับให้ทำประกันภัยพื้นฐาน (พรบ.) กับจักรยานยนต์ทุกคัน แต่ระบบพรบ. มีค่าชดเชยที่ต่ำมาก และขาดประสิทธิภาพในการคุ้มครอง และไม่ได้บังคับรถจากต่างประเทศให้ทำประกันภัย ดังนั้นการประกันภัยเป็นด้านที่ต้องปรับปรุงเพื่อความปลอดภัยของประเทศในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ด้านทางหลวง และ ด้านความปลอดภัย

ทางหลวงและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นสิ่งที่ควบคู่กันผู้วิจัยจึงขอกล่าวถึงด้านทั้งสองด้วยกัน โดยมีแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ ดังนี้

มาตรฐานความปลอดภัยในการขับขี่ของสหภาพยุโรป

ในสหภาพยุโรปได้มีการส่งเสริมความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน โดยมีโครงการประเมินมาตรฐานถนนยุโรป (The European Road Assessment Programme, EuroRAP) ที่เป็นองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรเป็นผู้ประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของถนนทั่วยุโรป โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดอัตราการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บสาหัสจากการใช้ถนนในยุโรปอย่างรวดเร็วด้วยโปรแกรมทดสอบความเสี่ยงอย่างเป็นระบบที่จะระบุความเสี่ยงของถนนแต่ละเส้น แต่ละช่วง ลดความเสี่ยงโดยโดยกำหนดนโยบายต่าง ๆ เช่น การป้องกันการชน หรือ การจัดมาตรฐานเส้นทาง และเพื่อควบคุมให้ผู้ที่มีส่วนร่วมในโครงการ เช่น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์พาหนะ และ องค์กรที่มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลถนน ให้มีความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

โดยโครงการนี้ได้ทำการศึกษา วิจัยเพื่อส่งเสริมมาตรฐานของถนน โดยระบุสภาพปัญหาในการขับขี่ไว้ดังนี้ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ช่วงเวลาในการขับขี่ ประเภทของถนน สภาพถนน สภาพการจราจร ปัญหาด้านเชื้อเพลิง และสภาพปัญหาอื่น ๆ และนำสภาพปัญหาเหล่านี้มาทำการวิจัย และพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในยุโรปให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (The European Road Assessment Programme, 2006)

นอกจากโครงการประเมินมาตรฐานถนนยุโรป แล้วยังมีองค์กรผู้ประกอบการจักรยานยนต์ในยุโรป (ACEM, the European Association of Motorcycle Manufacturers) ได้จัดตั้ง โครงการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับอุบัติเหตุจักรยานยนต์ (MAIDS: Motorcycle Accidents In Depth Study) เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ในกลุ่มสหภาพยุโรป จัดทำเป็นแผนมาตรฐานการขับขี่จักรยานยนต์มีผลบังคับใช้ในปี 2011 – 2020 ซึ่งได้ทำการสรุปไว้ว่าความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์นั้นจะเกิดขึ้นได้โดย 3 ปัจจัยคือ

1. ผู้ขับขี่ ต้องมีทักษะในการขับขี่ที่ดี และมีอุปกรณ์ในการป้องกันในการขับขี่ที่ดีด้วย
2. ยานพาหนะ ต้องมีการตรวจเช็คสภาพเสมอให้อยู่ในสภาพที่พร้อม ปลอดภัย ทั้งนี้อาจมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัยเพิ่มขึ้น เช่น ถุงลมนิรภัย เป็นต้น

3. การตระหนักถึงความปลอดภัย ซึ่งเป็นมาตรการการสร้างความสำคัญในการใช้รถใช้ถนนให้เห็นความสำคัญของความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้หมวกนิรภัย

แผนความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ในประเทศไทยได้มีการกำหนดความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับแรกในปี พ.ศ. 2548-2551 โดยแผนแม่บทแผนแรก มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการยกระดับความปลอดภัยของถนนในประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประชากรจากร้อยละ 22.21 ในปี พ.ศ.2547 ให้เหลือร้อยละ 20 ในปี พ.ศ.2551 โดยในแผนแม่บทดังกล่าวใช้ 5 ยุทธศาสตร์หลัก คือ การบังคับใช้กฎหมาย กลยุทธ์ด้านวิศวกรรม กลยุทธ์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม กลยุทธ์ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน และกลยุทธ์ด้านการประเมินผล และสารสนเทศ

จากการกำหนดแผนแม่บทดังกล่าวทำให้ในปี พ.ศ.2551 ร้อยละของการเสียชีวิตของประชากรลดลงเป็น 17.77 จากแผนแม่บทดังกล่าวที่ได้หมดอายุลงนั้น จึงได้มีการร่างแผนแม่บทฉบับต่อมาเพื่อใช้ในปี พ.ศ.2551-2555 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 จึงได้ถูกประกาศใช้ โดยกำหนด 6 ยุทธศาสตร์ คือ ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาคาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาคาความปลอดภัยทางถนน ในส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น และยุทธศาสตร์วิจัยพัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2552)

หลังจากการกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนทั้งสองแผน ทางรัฐบาลได้กำหนด ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 – 2563 โดยได้มีการกำหนดแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554) โดยในแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์นี้มีการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของความปลอดภัยทางถนนไว้ดังแผนภาพต่อไปนี้



แผนภาพที่ 8 : ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของความปลอดภัยทางถนน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554)

จากแผนภาพที่ 7 จะเห็นได้ว่าการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์เป็น 5 ประเด็นคือ การบริหารจัดการ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ได้มีการกำหนดเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์เพื่อนำไปสู่กลยุทธ์การปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัย โดยในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์มีเป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์และยุทธศาสตร์ที่สำคัญดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการ มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อผลักดันให้นโยบายความปลอดภัยทางถนนได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน และเพื่อให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบอย่างมีประสิทธิภาพ โดยในยุทธศาสตร์นี้ได้ทำการกำหนดกลยุทธ์ต่าง ๆ เช่น การผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เป็นวาระหลักของประเทศ การกำหนดกลไกการทำงานที่เน้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน การเพิ่มศักยภาพการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาต้นแบบที่ดี และ การพัฒนาข้อมูลระบบเพื่อการวางแผน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ในยุทธศาสตร์นี้มีเป้าประสงค์เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางถนน และเพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในยุทธศาสตร์ที่ 2 มีกลยุทธ์คือ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมาตรฐานและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ และการสร้างความเข้าใจกับหน่วยงานด้านถนนและผังเมืองในการจัดการด้านความปลอดภัยและการจัดการอุปสงค์การเดินทาง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย ในยุทธศาสตร์นี้มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คือ เพื่อยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและการจัดการให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง โดยในยุทธศาสตร์นี้มีกลยุทธ์คือ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยให้สอดคล้องมาตรฐานสากล เพิ่มช่องทางการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และ สร้างแรงจูงใจทางการเงินในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อเพิ่มจำนวนยานพาหนะที่ปลอดภัยบนท้องถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยมีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์คือ เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และ เพื่อสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างจริงจังในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยมีกลยุทธ์ คือ ปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยอย่างครอบคลุมและเป็นระบบ เพิ่มหรือรักษาไว้ซึ่งระดับการบังคับใช้กฎหมาย กฎเกณฑ์ต่างๆด้านความปลอดภัยทางถนน และ มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงหลัก เช่น การคาดเข็มขัด การสวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ในยุทธศาสตร์นี้มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อลดโอกาสการเสียชีวิตในขณะเกิดเหตุ และเพื่อสร้างความเท่าเทียมในการเข้าถึงระบบฟื้นฟูหลังเกิดเหตุที่ครอบคลุมและเป็นธรรม โดยมีกลยุทธ์คือ เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงการ

ช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุที่มีคุณภาพ พื้นฟูผู้เคราะห์ร้ายให้สามารถกลับมาใช้ชีวิตได้อย่างปกติ เช่นเดิม ให้ความรู้และให้หลักประกันที่ครอบคลุม (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554)

จากยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนจะเห็นได้ว่า ประเด็นยุทธศาสตร์ได้มีการกำหนดประเด็นไว้ในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งจากตัวบุคคล ยานพาหนะ และโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และมีประเด็นทางยุทธศาสตร์เพื่อการแก้ไขหลังเกิดเหตุ ซึ่งเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ไม่ได้มีกล่าวถึงไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 จากยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ดังกล่าวเป็นแผนเชิงกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในประเทศไทยควรมีการร่วมมือของทุกภาคส่วนในการปฏิบัติการใช้แผนเชิงกลยุทธ์ดังกล่าวเพื่อการลดอุบัติเหตุในประเทศไทยลงให้เหลือน้อยที่สุด

กล่าวโดยสรุป ทั้งจากมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของยุโรป และ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยหากนำมาบริหารจัดการและพัฒนาให้ถูกต้องก็จะส่งผลต่อศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยโดยตรง ซึ่งหากประเทศไทยมีความปลอดภัยมีถนนที่น่าขับขี่ก็จะส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

แนวคิด คำจำกัดความเกี่ยวกับจักรยานยนต์ ประวัติ และวิวัฒนาการ

กรมการขนส่งทางบกได้ให้คำจำกัดความเกี่ยวกับจักรยานยนต์ไว้ว่า รถจักรยานยนต์ (รย. 12) รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วยต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.50 เมตร ถ้ามีพ่วงข้างรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร และเมื่อนำมาพ่วงกับรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 1.50 เมตร (กรมการขนส่งทางบก, 2522)

ประวัติ และวิวัฒนาการของจักรยานยนต์

จักรยานยนต์คันแรก ถือกำเนิดขึ้นในศตวรรษที่ 19 โดยเป็นจักรยานยนต์ 3 ล้อ และใช้เครื่องยนต์แบบไอน้ำ ซึ่งได้รับการพัฒนาต่อมาในปี ค.ศ.1860 ชาวฝรั่งเศส ชื่อ นายมิชอกซ์ ได้พัฒนาจักรยานยนต์ให้เป็นจักรยานยนต์สองล้อ ต่อมาในปี 1877 ได้มีการประดิษฐ์เครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานจากน้ำมันเบนซินได้เป็นครั้งแรกของโลก โดย นิโคโรลัส ออโต วิสวะกรชาวเยอรมัน เครื่องยนต์ดังกล่าวจึงถูกนำไปใช้กับรถจักรยานยนต์ ต่อมาในปี 1894 ไฮเตอร์แบรนต์ และ วูล์ฟ มุลเลอร์ ได้ประดิษฐ์จักรยานยนต์ออกจำหน่ายเป็นครั้งแรกของโลก จากนั้นจักรยานยนต์ก็ได้ถูกพัฒนาเรื่อยมาจนปัจจุบัน และยังคงพัฒนาต่อไปเรื่อย ๆ (บุญธรรม ภัทรจารุกุล, 2545)

สำหรับประเทศไทยนั้น จักรยานยนต์เข้ามามีบทบาทในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ซึ่งมีจักรยานยนต์นิยมใช้ในประเทศไทยในสมัยก่อน 3 ประเภท คือ

1. จักรยานยนต์ยุโรป ที่มีแรงม้าสูง
2. จักรยานยนต์ขนาดกลางประเภทรถสกูตเตอร์
3. จักรยานยนต์ขนาดเล็กที่มีความจุกระบอกสูบต่ำ

ต่างจากปัจจุบันที่จักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเข้ามามีบทบาทมาก ซึ่งจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นนั้นเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทยเมื่อประมาณปี 1960 จนปัจจุบันจักรยานยนต์รูปแบบนี้ครองส่วนแบ่งทางการตลาดของประเทศไทยกว่าร้อยละ 80 นอกจากนี้ยังมีการเข้ามาลงทุนจากนักลงทุนญี่ปุ่นเพื่อเปิดโรงงานในการประกอบรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งผลิตอะไหล่ต่าง ๆ ในประเทศไทย ซึ่งนอกจากจะขายภายในประเทศแล้วยังเป็นสินค้าส่งออกอีกด้วย จึงทำให้ปริมาณรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น และมีปริมาณการใช้เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ (ชมรมอนุรักษ์และพัฒนาจักรยานยนต์ไทย, 2555)

จากประวัติและวิวัฒนาการของจักรยานยนต์แสดงให้เห็นว่า จักรยานยนต์มีการพัฒนาเรื่อยมา ทั้งขนาด ศักยภาพ เครื่องยนต์ โดยจักรยานยนต์ในปัจจุบันสามารถพัฒนาให้ขับขีได้ด้วยความเร็วสูงกว่าสามร้อยกิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้นเมื่อจักรยานยนต์พัฒนาไปเรื่อย ๆ เราต้องทำการพัฒนาศักยภาพตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและประสบการณ์ที่ดีในการท่องเที่ยว

ทฤษฎีการจัดการ

คำว่าจัดการนั้น มีนักบริหาร และ นักวิชาการได้ให้คำจำกัดความของคำว่าจัดการไว้ต่าง ๆ กัน ดังนี้

ไซมอน (Simon, 1947) กล่าวว่า การจัดการหมายถึงการทำงานของบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปร่วมกันปฏิบัติงานเพื่อบรรลุจุดประสงค์ร่วมกัน

ดริคเกอร์ (Drucker, 1954) ได้ให้ความหมายของการจัดการไว้ว่า การจัดการคือศิลปะในการทำงานให้บรรลุเป้าหมายร่วมกับผู้อื่น

คูนท์ และ โอ ดอนเนล (Koontz and O'Donnell, 1968) ได้กล่าวถึงการจัดการว่า การจัดการหมายถึงการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ โดยอาศัยปัจจัยทั้งหลาย ได้แก่ คน เงิน วัสดุสิ่งของ เป็นเครื่องมือในการจัดการ

เดล (Dale, 1965) กล่าวว่า การจัดการหมายถึงกระบวนการจัดองค์การ และ การใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ล่วงหน้า

ในทัศนะของผู้วิจัยอาจสรุปได้ว่า การจัดการเป็นศิลปะในการทำงานร่วมกันของบุคคลโดยอาศัยปัจจัยต่าง ๆ เป็นเครื่องมือในการจัดการ รวมถึงจัดองค์กรให้สามารถดำเนินงานได้ประสบความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

การจัดการเป็นกระบวนการสำคัญที่ต้องนำมาใช้ในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนของประเทศไทย ซึ่งหากปราศจากกระบวนการจัดการแล้วจะทำให้การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนของประเทศไทยไม่มีประสิทธิภาพและไม่สามารถทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของภูมิภาคอาเซียนได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำกระบวนการจัดการของเออร์เนสต์ เดลมาใช้ในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

กระบวนการจัดการของ เออร์เนสต์ เดล

เออร์เนสต์ เดล (Dale, 1965) ได้จำแนกกระบวนการจัดการไว้ 7 ขั้นตอน คือ การวางแผน การจัดองค์กร การจัดคนเข้าทำงาน การอำนวยความสะดวก การควบคุม การสร้างสรรค์สิ่งใหม่ และการเป็นตัวแทนขององค์กร (POSDCIR) ซึ่งในการวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนในประเทศไทยนั้น ผู้วิจัยจะใช้กระบวนการจัดการของเดล (Dale, 1965) โดยใช้กระบวนการจัดการเป็นส่วนหนึ่งของการดังต่อไปนี้

การวางแผน (Planning) โดยเน้นการวางแผน การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวยั่งยืน และใช้การวางแผนในการร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยวยั่งยืน

การจัดองค์กร (Organizing) เน้นการจัดองค์กรเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในประเทศไทยให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ มีรูปแบบ และแบบแผนที่ชัดเจน

การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) การจัดคนเข้าทำงาน จัดคนทำงาน ตั้งคณะกรรมการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวยั่งยืนในประเทศไทย

การอำนวยความสะดวก (Directing) การอำนวยความสะดวก เมื่อมีการจัดองค์กรแล้ว องค์กรดังกล่าวต้องมีผู้บริหาร ที่จะทำการอำนวยความสะดวกให้การท่องเที่ยวยั่งยืนได้ถูกนำมาพัฒนาศักยภาพอย่างเต็มที่

การควบคุม (Controlling) การควบคุมการทำงาน มีการประเมินผลแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ผ่านตัวชี้วัดต่าง ๆ

การสร้างสรรค์สิ่งใหม่ (Innovation) การสร้างสรรค์สิ่งใหม่ มีการจัดการในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

การเป็นตัวแทนขององค์กร (Representation) การเป็นตัวแทนองค์กร เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

โดยเน้นกระบวนการจัดการเหล่านั้น ในการจัดการปัจจัยต่าง ๆ ในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็น ปัจจัยด้านการตลาด ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านแหล่งท่องเที่ยว ปัจจัยด้านที่พักแรม ปัจจัยด้านทางหลวง ปัจจัยด้านชมรมจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านการประกันภัย และปัจจัยด้านความปลอดภัย เพื่อนำปัจจัยเหล่านั้นมาทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศ

วรรณนา พันธุ์สว่าง (2539) ได้ทำการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยทำการศึกษาเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยใช้เครื่องมือในการศึกษาคือ แบบสอบถาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานเรียงลำดับตามความสำคัญดังนี้ ลำดับที่ 1. พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้เท่ากับ 3.43 ลำดับที่ 2. พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้เท่ากับ 2.81 ลำดับที่ 3. พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้เท่ากับ 2.67 ลำดับที่ 4. พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้เท่ากับ 2.32 ลำดับที่ 5. พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้เท่ากับ 2.15

ชัยพร จุณณวัตต์ (2540) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และปัจจัยบางประการที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อค้นหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนะการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยจะศึกษาเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการศึกษา คือ 1. ใช้แบบสอบถาม จำนวน 300 ชุด 2. การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก จำนวน 10 คน 3. การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม โดยศึกษาสภาพการจราจรบริเวณ แยกหลานหลวง แยกผ่านฟ้า และวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย การสำรวจนี้ใช้เครื่องมือการทดสอบทางสังคมศาสตร์ (SPSS) และใช้การทดสอบทางสถิติแบบ T-test ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย และ

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ได้รับการยืนยัน ปรากฏดังนี้ 1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย 2. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย 3. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ 4. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด 5. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมามาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย 6. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ 7. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก 8. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย

สุมาดา หาพานิช (2540) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาพฤติกรรม และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยศึกษาจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในแพลตฟอร์ม โดยใช้เครื่องมือในการศึกษาคือ 1. ใช้แบบสอบถาม 192 ชุด 2. สัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ 20 คน 3. สังเกตการณ์แบบไม่มีส่วน ในบริเวณแยกวิทยุ ศาลาแดง และอังรีตุนังต์ ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ รายได้ ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ และสภาพการใช้งานของรถ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และยังพบว่า 1. ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง 2. ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก 3. ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก 4. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก 5. ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก 6. ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ

ชมชิต อิมวิทยา และคนอื่น ๆ (2544) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานรอบเกาะอยุธยา โดยทำการศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานภายในตัวเกาะโดยมีวิธีการศึกษาวิจัยประกอบด้วย การแปลภาพถ่ายทางอากาศ เก็บรวบรวมเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การสำรวจพื้นที่ทางภูมิศาสตร์และสังคมซึ่งประกอบด้วย การสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดและมีการทำ Action Research ด้วยการทดลองขี่จักรยานตามเส้นทางที่กำหนดเพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด ผลการศึกษาได้เสนอเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในจังหวัดขึ้น 3 เส้นทางที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวที่มีสภาพร่างกายทั่วไป และนักท่องเที่ยวที่มีสภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรงกว่า และเวลามากกว่า พร้อมทั้งจัดทำแผ่นพับ และแผนที่ทั้งภาษาไทยและอังกฤษแนะนำเส้นทางขี่จักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าแวะชม

สุมิตรา ตีร์น (2547) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ศึกษาการใช้รถจักรยานยนต์ของพนักงานในโรงแรม ริเวอร์แคว ต.บ้านเหนือ อ.เมือง จ.กาญจนบุรี โดยการวิจัยครั้งนี้ต้องการศึกษาการใช้รถยนต์ของ พนักงานในโรงแรมริเวอร์แคว ตำบลบ้านเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี และปัจจัยที่มีอิทธิพล ต่อการใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีรายได้ 5,001- 10,000 บาท มีอายุ 21 -30 ปี การศึกษาจะอยู่ในระดับอนุปริญญาตรีหรือเทียบเท่า และส่วนใหญ่จะเป็นโสด โดยที่ผู้ใช้เห็นว่าราคา ของรถจักรยานยนต์น่าจะมีการปรับราคากว่านี้ เพราะผู้ใช้มีความเห็นตรงกันว่าเมื่ออัตราการสิ้นเปลือง น้ำมันน้อยจะทำให้มีผู้หันมาใช้รถจักรยานยนต์และส่วนใหญ่จะเลือกใช้เพราะว่ามีรสนิยมของตนเอง และมีความสะดวก รวดเร็วและมีความคล่องตัวในการขับขี่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์แสดงความคิดเห็นว่า ผลเสียเพียงอย่างเดียวของรถจักรยานยนต์ ก็คืออันตรายที่เกิดขึ้น เพราะการขับขี่รถจักรยานยนต์มี ความปลอดภัยน้อย แต่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ก็แสดงความคิดเห็นว่าจะต้องขึ้นอยู่กับตัวของผู้ขับขี่เองว่า จะขับขี่ด้วยความไม่ประมาทหรือไม่ และปฏิบัติตามกฎจราจรที่เขากำหนดหรือไม่

เศรษฐพล ประเสริฐผล (2549) ได้ทำการวิจัยเรื่อง โครงข่ายทางจักรยานในเมือง ประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา การวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาลักษณะการเดินทางโดย จักรยาน ระบบคมนาคมขนส่ง และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับจักรยานในพื้นที่ศึกษา อีกทั้งยังเสนอโครงข่ายจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางโดยจักรยาน เพื่อให้ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษานี้ สำหรับวิธีการศึกษา ได้ใช้ การศึกษาเอกสาร การสังเกตการณ์ภาคสนาม และการสำรวจประชากรผู้เดินทาง ในเขตเทศบาล ผล การสำรวจประชากรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา พบว่า ประชากรในเขตเทศบาลใช้จักรยาน ประมาณร้อยละ 60 โดยร้อยละ 40 ของผู้ใช้ มีการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ โดยวัตถุประสงค์ของ การเดินทางคือการไปซื้อของ ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ และ การเดินทางไปเรียนหนังสือ โดยผู้ใช้ จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานในระยะทางสั้นไม่เกิน 5 กิโลเมตร และถนนที่ใช้เป็นประจำ ได้แก่ ถนนอยู่ ท้อง ถนนป่าไทน์ และถนนโรจนะ โดยเหตุผลส่วนใหญ่ที่ใช้จักรยาน เนื่องจากมาจาก ความสะดวก ประหยัดค่าใช้จ่าย และเป็นการออกกำลังกาย นอกจากนี้ ผลการสำรวจประชากรนักท่องเที่ยว ในเขต เทศบาลนครนครศรีอยุธยา พบว่า นักท่องเที่ยวใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ร้อยละ 50 และส่วน ใหญ่นิยมเดินทางเป็นกลุ่มเล็กๆ โดย ระยะทางที่ใช้เดินทางโดยจักรยานส่วนใหญ่ เป็นระยะทางสั้นไม่ เกิน 5 กิโลเมตร สถานที่ปลายทางเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ วัดมิ่งมงคลพิตร บึงพระราม พระราชวัง โบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ ข้อเสนอแนะการพัฒนาโครงข่ายจักรยาน จัดทำขึ้นเพื่อรองรับ วัตถุประสงค์หลักคือ การไปทำธุระ ซื้อของ พักผ่อนหย่อนใจและท่องเที่ยว พร้อมกับขยายโอกาสใน การขับขี่จักรยานไปเรียนหนังสือเป็นวัตถุประสงค์รอง โดยมีการปรับปรุงถนนหลักสายต่างๆ เพื่อ รองรับการใช้จักรยาน อันได้แก่ ถนนอยู่ท้อง ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนป่าไทน์ ถนนป่ามะพร้าว และ ถนน บางเอียน ถนนนเรศวร ถนนสีกัน ถนนหอรัตนไชย ซึ่งเป็นโครงข่ายที่เชื่อมระหว่างแหล่งกิจกรรมที่ สำคัญของเมือง อันได้แก่ ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ย่านโบราณสถาน และ สถานศึกษา อีกทั้ง ยังมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางโดยจักรยาน

อภิรักษ์ เหมาคม (2550) ได้ทำการวิจัยเรื่อง กระบวนการพัฒนาแบบจำลองพฤติกรรมผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ โดยกล่าวไว้ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครสามารถขับขี่ไปในช่อง จราจรซึ่งมีรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์คันอื่นอยู่ด้วยได้ และผู้ขับขี่ยังสามารถเคลื่อนที่ไปตามช่องว่าง

ระหว่างรถยนต์ที่ทางแยกได้ พฤติกรรมเหล่านี้มีผลกระทบต่อความเร็วของการจราจรและเวลาใน แถวคอยของยานพาหนะ เนื่องจากปริมาณรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครมีประมาณ 20 เปอร์เซ็นต์ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมด พฤติกรรมเหล่านี้จึงมีผลกระทบที่มากพอสมควร ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงได้พัฒนาแบบจำลองพฤติกรรมของรถจักรยานยนต์ภายในเมืองขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐาน ของพฤติกรรมผู้ขับขี่ในเมือง ในแบบจำลองการเคลื่อนที่ตามกัน รถจักรยานยนต์จะแบ่งปันช่องจราจร กับรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์คันอื่น ในแบบจำลองการเปลี่ยนช่องจราจร รถจักรยานยนต์จะเปลี่ยน ตำแหน่งไปยังช่องจราจรย่อยอื่นๆ และในแบบจำลองการเคลื่อนที่แบบไม่เป็นเส้นตรง ได้จำลอง รถจักรยานยนต์ที่เคลื่อนที่ไปตามช่องว่างระหว่างแถวคอยของยานพาหนะแบบจำลองนี้พัฒนาขึ้นบน โปรแกรม Aimsun NG โดยข้อมูลสภาพการจราจรจริงที่นำมาใช้พัฒนาแบบจำลองนี้ได้มาจากการ สำรวจและการบันทึกวีดิทัศน์ ซึ่งวีดิทัศน์ที่บันทึกมาได้นั้นได้ถูกวิเคราะห์เพื่อหาความน่าจะเป็นของแต่ละ รูปแบบการเปลี่ยนช่องจราจรของรถจักรยานยนต์และความน่าจะเป็นของแต่ละรูปแบบการ เคลื่อนที่แบบไม่เป็นเส้นตรงของรถจักรยานยนต์ ผลการจำลองจากสถานการณ์บริเวณกึ่งกลางถนน นั้นบ่งบอกว่าค่าความผิดพลาดของเวลาในการเดินทางและความเร็วมีค่าไม่เกิน 6 เปอร์เซ็นต์ และผล การจำลองสถานการณ์บริเวณทางแยกแสดงให้เห็นว่าค่าความผิดพลาดของเวลาในแถวคอยมีค่าไม่ เกิน 12 เปอร์เซ็นต์

สุชีพ อริยธรรมสกุล (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่องการศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มี ต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์โดยการขี่จักรยานชมเกาะรัตนโกสินทร์ โดยศึกษาความคิดเห็นของ นักท่องเที่ยวที่มีต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์โดยการขี่จักรยานชมเกาะรัตนโกสินทร์ในด้านต่าง ๆ รวม 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านเส้นทางขี่จักรยาน ด้านความ ประทับใจ และด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยมีกลุ่มตัวอย่างเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ที่ใช้บริการขี่จักรยานชมเกาะรัตนโกสินทร์ จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่านักท่องเที่ยวมีความ คิดเห็นต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์โดยการขี่จักรยานชมเกาะรัตนโกสินทร์ทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับมาก และ มีข้อเสนอแนะจากความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเป็นแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว เชิงอนุรักษ์โดยการขี่จักรยานชมเกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อย่างยั่งยืน ต่อไป

ธนพล แก้ววงษ์ (2552) ได้ทำวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อ ส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ในการวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นศึกษาแนวทางการพัฒนาการ จัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างได้แก่ผู้ใช้ จักรยานของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยจำนวน 350 คน และเจ้าหน้าที่ในชมรม จักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวน 5 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามและ แบบสัมภาษณ์ตามลำดับ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย ค่า เบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า “ที” และการสรุปผลการสัมภาษณ์ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบ แบบสอบถามคือ ผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่ เป็นเพศชายมีอายุระหว่าง 20-30 ปี มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพธุรกิจ ส่วนตัว/ค้าขาย และมีรายได้ต่อเดือน 10,001-15,000 บาท ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานประเภท เสือภูเขา โดยแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานสนใจมากที่สุดคือ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ มี

ประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานอยู่ระหว่าง 1-2 ปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร และเส้นทางท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานนิยมในการขี่จักรยานที่สุดคือ รอบเกาะรัตนโกสินทร์ ในส่วนของ การศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานพบว่า ผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็นสูงที่สุดในด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน โดยผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ใช้จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืน รองลงมาคือ ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรมีการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทาง ที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศก่อนออกเดินทาง และด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรปรับหย่อนสายดึงเกียร์และปล่อยลมยางพอประมาณ ก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้จักรยานใช้งานได้นาน และจากการศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน พบว่าผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็นสูงที่สุดในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรมีการรณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น ส่วนในด้านความปลอดภัย ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขี่ในเส้นทางร่วมกับพาหนะชนิดอื่น ด้านเส้นทางจักรยาน ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรมีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาดและเพียงพอต่อความต้องการ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรมีการแจ้งข้อมูลข่าวสารต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวและด้านการอบรมความรู้ ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรจัดอบรมในเรื่องผู้นำเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อเปรียบเทียบกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานระหว่างเพศชายและหญิง พบว่ามีความคิดเห็นในด้านเส้นทางจักรยานและด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ดารินทร์ งามสม, สมประสงค์ สัตย์มัลลี และถิรยุทธ ลิมานนท์ (2552) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การศึกษาปัจจัยของผู้ขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยนั้น ผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่ คือ ผู้ที่ขี่รถจักรยานยนต์ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปี 2549 พบว่า ร้อยละ 68 ของการเกิดเหตุทั้งหมดเป็นเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขี่รถจักรยานยนต์ และสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขี่ซึ่งส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาท อุบัติเหตุที่มีสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ ฝ่าฝืนป้ายหยุด ขับรถเร็ว คิดเป็นร้อยละ 54 ของอุบัติเหตุทั้งหมด การศึกษาที่ผ่านมามีทั้งในและต่างประเทศได้มีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งมีทั้งปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรและปัจจัยอื่นๆ หลายดาน การศึกษาครั้งนี้มีสมมุติฐานว่า การที่ผู้ขี่ซึ่งมีพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นส่วนหนึ่งในการนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและการที่ผู้ขี่ซึ่งเคร่งครัดปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถทำให้อุบัติเหตุจราจรลงได้ จึงได้มุ่งหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้เครื่องมือ

คือ แบบสอบถาม และทำการวิเคราะห์หาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการใช่แบบจำลอง Binary Logistics Regression ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำไปสู่การพัฒนาโยบายการดำเนินงานรณรงค์ความปลอดภัยของภาครัฐต่อไป

วรรณณี จันทรมิตร (2554) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การเปิดรับสื่อกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของกลุ่มวัยรุ่น มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษารูปแบบการเปิดรับสื่อของกลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่ยานพาหนะ(2)เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับสื่อต่อทัศนคติของกลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่ยานพาหนะ(3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับสื่อต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของวัยรุ่นที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยในศึกษานี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างคือวัยรุ่นอายุ 16-22 ปี ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ถึงมหาวิทยาลัยปีที่ 4 ที่ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครในสถานที่ที่เป็นแหล่งรวมตัวของกลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่ยานพาหนะเช่น สยามสแควร์ ห้างสรรพสินค้า และมหาวิทยาลัยจำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับมากที่สุดคือโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต นอกจากนี้การเปิดรับสื่อกับทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่นไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สื่อมวลชนไม่ได้มีอิทธิพลต่อทัศนคติและพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ดังนั้นการขับขี่ที่หวาดเสียวโลดโผนในสื่อมวลชนจึงไม่มีผลกระทบต่อกลุ่มตัวอย่างหากแต่เป็นสื่อบุคคลซึ่งจากการศึกษาพบว่าสื่อบุคคลที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติและพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดคือ ครอบครัว เพื่อน เนื่องจากเป็นบุคคลที่ใช้เวลาดูแลมากที่สุดจึงได้รับอิทธิพลจากทัศนคติและพฤติกรรมของสื่อและบุคคลนั้นๆ

งานวิจัยในต่างประเทศ

ชาร์แชม, รัทเทอร์ และ ควีน (Chesham, Rutter and Quine, 1993) ได้ทำวิจัยเรื่อง ความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ : การทบทวนถึงสังคม และพฤติกรรม จากเอกสารต่าง ๆ จากการวิจัยพบว่า การค้นคว้าเกี่ยวกับงานวิจัย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ ทำให้เห็นว่าคุณสมบัติของการขับขี่จักรยานยนต์นั้นแบ่งออกเป็นสามช่วง กล่าวคือ ในช่วงปี 1970-1979 ผลของการวิเคราะห์อุบัติเหตุจะมีความสัมพันธ์กับการที่จะวิเคราะห์ เพื่อควบคุมอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งก็ได้ค้นพบว่าควรมีการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับศีรษะ และสมองด้วยการใส่หมวกนิรภัยที่มีความปลอดภัยได้มาตรฐาน และ ลดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากการเฉี่ยวชนกับยานพาหนะอื่นด้วยการเปิดไฟหน้า และลดการตีมีดเครื่องตีมีดแอลกอฮอล์แล้วขับขี่จักรยานยนต์ จากนั้น ในช่วงปี 1980-1989 การวิจัยจะเน้นวิจัยการขับขี่ หรือการวิเคราะห์การขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ขั้นตอนในการขับขี่จักรยานยนต์ โดยการเข้าร่วมการขับขี่จักรยานยนต์ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ขั้นตอนในการขับขี่จักรยานยนต์ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ขั้นตอนในการขับขี่จักรยานยนต์ โดยการเข้าร่วมการทดสอบทักษะ การประเมินผลการฝึกขับขี่จักรยานยนต์ และ การรับรู้ ความเข้าใจ และ ตระหนักถึงความเสี่ยง ในปัจจุบัน ตั้งแต่ปี 1990 เป็นต้นมา ถือเป็นช่วงที่สามในการพัฒนาที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์จะเป็นผู้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ และเป็นผู้ปฏิบัติการในความปลอดภัยเสียเอง โดยผู้ขับขี่จักรยานยนต์เหล่านี้จะมีความเชื่อและมีทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยจะสามารถคาดเดาพฤติกรรมการขับขี่บนท้องถนนได้ และ ส่งผลให้อุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ลดลงได้มาก

บัลดี, แบเออร์ และ คูก์ (Baldi, Baer, and Cook, 2004) ได้ทำวิจัยในเรื่อง การวิเคราะห์ รัฐที่ดีที่สุดในการจัดการอบรม และ ให้ใบขับขี่จักรยานยนต์ เนื่องจากการฝึกอบรม และการออก ใบขับขี่จักรยานยนต์นั้นมีบทบาทสำคัญในการลดอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ และการบาดเจ็บ ซึ่งได้ ทำการศึกษาในสามเรื่องหลัก คือ ด้านโปรแกรมการบริหาร ด้านการฝึกอบรมการขับขี่ ด้านการออก ใบขับขี่ โดยใช้ข้อมูลหลักจากปี 2001 ที่ สำนักงานบริหารทางหลวงแห่งชาติทำการเก็บรวบรวมไว้ โดย ผลการวิจัยพบว่า มีหลายรัฐที่มีการฝึกอบรมที่ดี ซึ่งการอบรมนี้ส่งผลให้เกิดการลดอุบัติเหตุอย่าง เห็นได้ชัด

คาร์ค, วาร์ด, บาร์เทล และ ทรูแมน (Clarke, Ward, Bartle and Truman, 2005) ได้ทำ การวิจัยเรื่อง อุบัติเหตุจากผู้ขับขี่รุ่นเยาว์ในสหราชอาณาจักร: อิทธิพลของอายุ ประสบการณ์ และ ช่วงเวลาในแต่ละวัน โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการศึกษาผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 17-25 ปี เป็นเวลา 2 ปี โดยแบ่งประเภทการวิเคราะห์อุบัติเหตุออกเป็น การเลี้ยว การถอยหลัง การสูญเสียการควบคุม ในทางโค้ง และอุบัติเหตุในความมืด ผลการวิจัยพบว่าอุบัติเหตุในความมืดโดยการสูญเสียการควบคุม ในทางโค้งเป็นปัญหาที่พบบ่อยในกลุ่มนักขับขี่รุ่นเยาว์ จากผลการวิจัยสรุปได้ว่า จากการวิเคราะห์ ช่วงเวลาของวันวิสัยทัศน์ไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ช่วงเวลากลางคืนเป็นช่วงเวลาสำคัญที่เกิด อุบัติเหตุมากที่สุด

ครุนดอล และ คณะ (Crundall et al., 2007) ได้ทำวิจัยในเรื่องการสำรวจทัศนคติของผู้ขับ รถยนต์ที่มีต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เนื่องจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ในสหราชอาณาจักรโดยส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุระหว่าง รถยนต์กับรถจักรยานยนต์ วิจัยฉบับนี้จึงเป็นการ พยายามลดความเสี่ยงของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อจักรยานยนต์ ในทางทัศนคติ ความเชื่อในเชิงเปรียบเทียบ เพื่อสร้างรูปแบบให้ผู้ขับขี่รถยนต์ได้ตระหนักถึงผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็นการลดอุบัติเหตุ โดยทำการวิจัย โดยให้ตอบคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบสองกลุ่มคือ กลุ่มที่ขับ รถยนต์เพียงอย่างเดียว และ กลุ่มที่ทั้งขับรถยนต์ และ จักรยานยนต์ โดยแบ่งระดับออกเป็นสี่ระดับคือ ทัศนคติลบ, ทัศนคติสำคัญ, รับรู้และตระหนักถึงปัญหา และ มีความเข้าใจ ซึ่งผู้ที่มีประสบการณ์ใน การขับขี่รถปานกลาง ประมาณ 2-10 ปี ส่วนใหญ่จะมีทัศนคติลบ และ อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ จาก ผลการวิจัย ได้แนะนำให้มีการให้ความรู้เพื่อลดช่องว่างของความตระหนักรู้ต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์ของผู้ ขับขี่รถยนต์ และ กลุ่มที่ทั้งขับรถยนต์ และ จักรยานยนต์

แจมสัน และ คาร์ลทอน (Jamson and Chorlton, 2008) ได้ทำวิจัยเรื่อง การปรับเปลี่ยน ธรรมชาติของการขับขี่จักรยานยนต์: รูปแบบของการใช้ และ พฤติกรรมการขับขี่ โดยงานวิจัยนี้ได้ จัดทำขึ้นเนื่องจากมีกิจกรรมเกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่ช่วงกลางทศวรรษ 1990 ใน ทั่วโลก รัฐบาล และหน่วยงานที่มีอำนาจต่าง ๆ เริ่มเห็นความสำคัญของยานพาหนะประเภทนี้ใน แง่มุมของความปลอดภัย โดยงานวิจัยนี้รายงานผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่จักรยานยนต์ใน สหราชอาณาจักร เพื่อค้นหาพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ จากข้อมูลได้แบ่งผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เป็น 3 กลุ่ม คือผู้ขับขี่ใหม่ ผู้ใช้งานมานาน และ ผู้ที่กลับมาขี่อีกครั้ง โดยได้ทำการแบ่งชั้นของผู้ขับขี่ ด้วยการแบ่งตามประเภทการขับขี่ (ขับขี่เพื่อนันทนาการ หรือ ใช้งาน) ผลการวิจัยพบว่าผู้ที่ขับขี่ในระยะ

ยาว และ ผู้ที่กลับมาขี่อีกครั้ง มีความสามารถในการเป็นเจ้าของจักรยานยนต์ประสิทธิภาพสูง ในขณะที่ผู้ขี่ใหม่นิยมใช้จักรยานยนต์กำลังเครื่องไม่สูง และ สกุตเตอร์ ซึ่งผู้ขี่ที่ใช้จักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวในเชิงนันทนิจิต มักจะเป็นผู้ขี่จักรยานยนต์ในระยะยาว หรือ ผู้ที่กลับมาขี่อีกครั้ง การใช้ข้อมูลในอดีต พบว่าผู้ขี่จักรยานยนต์ที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมในไม่กี่ปีมานี้ ได้มีการเพิ่มขนาดจักรยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และ ในการซื้อจักรยานยนต์ในปัจจุบันนี้ ส่วนมากซื้อโดยคำนึงถึงเหตุผลด้านรูปลักษณ์และความสวยงามมากกว่าแต่ก่อน ส่วนกลุ่มที่ใช้จักรยานยนต์เพื่อการใช้งานนั้น มีแนวโน้มว่าจะเปลี่ยนมาใช้จักรยานยนต์เพื่อนันทนิจิตมากขึ้น

เฟรนช์, กูมัส และ โฮเมอร์ (French, Gumus and Hemer, 2009) ได้ทำการวิจัยเรื่องนโยบายสาธารณะ และความปลอดภัยของการขี่จักรยานยนต์ วิจัยนี้เป็นการศึกษาในแง่มุมของการเกิดอุบัติเหตุที่ทั้งถึงตาย และไม่ถึงตาย โดยวิเคราะห์จากข้อมูลที่เก็บในระยะยาว ตั้งแต่ปี 1990 – ปี 2005 โดยผลการวิเคราะห์ทำให้ถึงผลของแอลกอฮอล์ที่มีต่อความปลอดภัยในการขี่จักรยานยนต์ โดยวิจัยนี้พบว่ากฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัยส่งผลต่ออุบัติเหตุที่ถึงตาย และ ไม่ถึงตายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และ การบังคับให้ผู้ขี่เข้ารับการฝึกอบรม และ การบังคับความเร็ว ช่วยส่งผลกระทบต่ออัตราการบาดเจ็บโดยไม่ถึงตายได้อย่างมีนัยสำคัญ

อูซกัน และคณะ (Özkan et al., 2012) ได้ทำการวิจัยเรื่อง อุบัติเหตุทางจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขี่ และแบบจำลองทางจิตวิทยาโดยวัตถุประสงค์ในการวิจัยนี้คือ 1. เพื่อศึกษาโครงสร้างของแบบสอบถามพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ (MRBQ) [Elliott, M.A., Baughan, B.J., Sexton, B.F., 2007. Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk. Accident Analysis and Prevention 39, 491–499] ในกลุ่มผู้ขี่จักรยานยนต์ชาวตุรกี 2. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการขี่ที่หลากหลาย และ การเกิดอุบัติเหตุโดยสาเหตุจากผู้ขี่จักรยานยนต์ และ การเกิดอุบัติเหตุทางจักรยานยนต์โดยเหตุอื่น ๆ และ การป้องกัน และ 3. ศึกษาประโยชน์ของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และ การกำหนดวิถีทางชีวิต (T-LOC) ในการอธิบายพฤติกรรมการขี่ แบบสอบถามพฤติกรรมการขี่จักรยานยนต์ได้นำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขี่จักรยานยนต์ (N=451) การวิเคราะห์องค์ประกอบหลักได้ผลลัพธ์เป็นห้าองค์ประกอบในการแก้ปัญหา ประกอบด้วย ความผิดพลาดของการจราจร ความผิดพลาดของการควบคุม การฝ่าฝืนความเร็วที่กำหนด สมรรถนะของผู้ขี่ และ การใช้อุปกรณ์ป้องกัน ระยะทางเฉลี่ยต่อปีมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุโดยสาเหตุจากผู้ขี่จักรยานยนต์ และ การเกิดอุบัติเหตุทางจักรยานยนต์โดยเหตุอื่น ๆ และ การป้องกัน ในขณะที่อายุ มีความสัมพันธ์กับจำนวนน้อยของการเกิดอุบัติเหตุโดยสาเหตุจากผู้ขี่จักรยานยนต์ และ การเกิดอุบัติเหตุทางจักรยานยนต์โดยเหตุอื่น ๆ ผู้ขี่ขึ้นนั้นเป็นตัวทำนายหลักของ การเกิดอุบัติเหตุโดยสาเหตุจากผู้ขี่จักรยานยนต์ และ การป้องกัน การฝ่าฝืนความเร็ว ทำนายการป้องกัน ผู้ขี่และการฝ่าฝืนความเร็วเกี่ยวข้องกับปัจจัยของการกำหนดวิถีทางชีวิต กับทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ส่วนประกอบของความตั้งใจในทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และเจตนากรณีในการกระทำและองค์ประกอบของความรุนแรงของ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ การใช้อุปกรณ์ป้องกัน สัมพันธ์ในระดับสูงกับการควบคุมพฤติกรรมการรับรู้

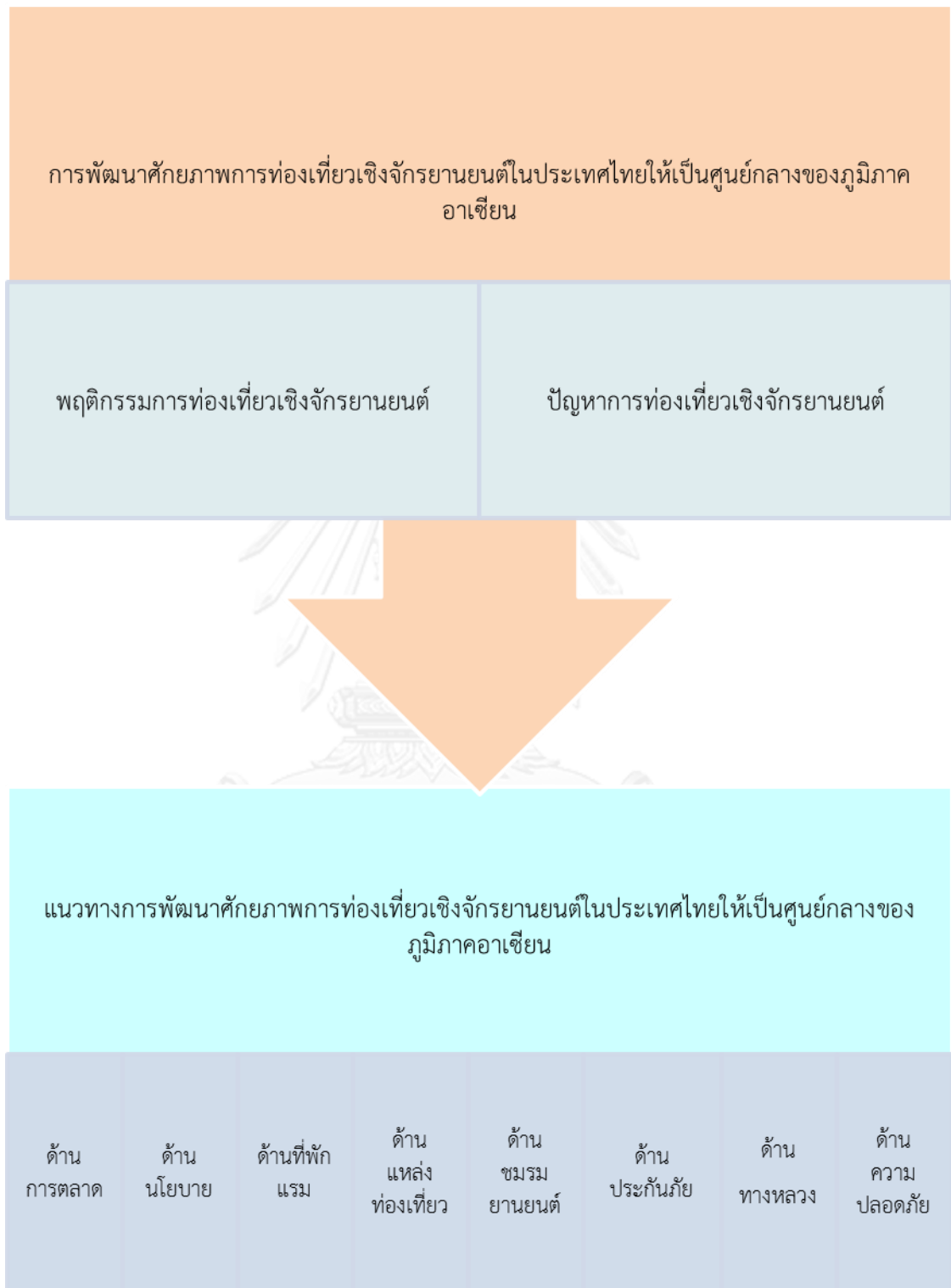
และ องค์ประกอบของเจตนาในทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน คະแนนต่ำขององค์ประกอบของอุปสรรค ในการรับรู้ของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และ การทำนายในระดับต่ำของปัจจัยของการกำหนดวิถีทางชีวิต ขณะที่ความผิดพลาดทางการจรรยาสัมพันธ์กับคะแนนสูงของ อุปสรรคในการรับรู้และเจตนาธรมณ์ในองค์ประกอบของการกระทำของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และ ความผิดพลาดในการควบคุมสัมพันธ์ในคะแนนที่สูงกับปัจจัยด้านยานพาหนะและสิ่งแวดล้อมในการกำหนดวิถีชีวิต

แบล็คแมน และ ฮาเวิร์ท (Blackman and Haworth, 2012) ได้ทำการวิจัยเรื่อง นักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ขนาดเล็กในควีนส์แลนด์ โดยผู้วิจัยทำการวิจัยนี้จากการที่นักท่องเที่ยวจะได้รับอนุญาตให้สามารถขับขี่จักรยานยนต์ขนาดเล็กได้หากมีใบขับขี่รถยนต์ ซึ่งนักท่องเที่ยวอาจไม่มีความรู้และประสบการณ์ในการใช้จักรยานยนต์ขนาดเล็กหรือไม่สามารถขับขี่จักรยานยนต์ได้ โดยงานวิจัยนี้ได้ใช้สถิติอุบัติเหตุของทางการของนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ขนาดเล็ก และระบุอุบัติเหตุการชนจากผู้ขับขี่ที่ถือใบขับขี่ระหว่างรัฐ และใบขับขี่ต่างชาติ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุเป็นผู้มีอายุน้อย เพศหญิง โสด มากกว่าผู้ถือใบขับขี่ของรัฐควีนส์แลนด์ ซึ่งประเด็นที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การมีทักษะการขับขี่ที่ต่ำ การขาดประสบการณ์ ความไม่ตั้งใจ และ ขาดอุปกรณ์ป้องกัน ซึ่งบริษัทให้เช่าจักรยานยนต์ขนาดเล็กนั้นมีบทบาทสำคัญในการจัดการการชนของลูกค้า และ ความเสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บ โดยความเสี่ยงดังกล่าวอาจลดลงได้ด้วยการเข้มงวดเรื่องใบขับขี่มากขึ้น ซึ่งต้องอาศัยบริษัทให้เช่าจักรยานยนต์ขนาดเล็ก และ นักท่องเที่ยว โดยในงานวิจัยนี้ได้มีการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของทัศนคติทางการผจญภัย และทฤษฎีที่ใช้ในการขับขี่จักรยานยนต์ขนาดเล็กของนักท่องเที่ยว

คริสโตฟ วิส แรคริฟ และ สตรีปโดรงค์ (Christoph, Vis, Rackliff and Stipdonk, 2013) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยทางถนนสำหรับยานพาหนะที่มีความเร็วสูง งานวิจัยนี้ได้ทำการพิจารณาการพัฒนา และ การนำไปประยุกต์ใช้ของตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยทางถนน ที่ใช้วัดความปลอดภัยภายใน ของความเร็วของยานพาหนะที่สัมพันธ์กับส่วนประกอบทางความเร็ว โดยตัวชี้วัดได้ถูกพิจารณาทั้งในส่วนของ “การเทียบเคียงความรุนแรง” ของการชนกันระหว่าง 2 ชนิดของยานพาหนะ และ ส่วนร่วมของยานพาหนะเหล่านั้นในความเร็วของประเทศ การเทียบเคียงความรุนแรงนั้นเป็นการวัดความเสียหายส่วนบุคคลที่อาจประเมินได้จากการชนกันระหว่าง 2 ยานพาหนะ เทียบเคียงกับการชนระหว่างรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยใช้การวิเคราะห์ความอ่อนไหวในการจ่าย โดยมีความไม่อิสระของตัวชี้วัดบนค่าพารามิเตอร์ และสมมติฐานพื้นฐานได้ถูกตั้งขึ้น โดยตัวชี้วัดนั้นง่ายต่อการนำไปใช้ และสามารถตอบสนองต่อความต้องการเพื่อนำไปปรับใช้ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยเหล่านั้น โดยตัวชี้วัดได้ถูกพัฒนาโดยใช้คะแนนเฉพาะเกี่ยวกับความปลอดภัยภายในของความเร็วจากส่วนประกอบของมัน โดยไม่มีปัจจัยอื่นเข้ามามีอิทธิพล เช่น การใส่หมวกนิรภัย โดยได้ใช้ข้อมูลจากทั่วยุโรป 13 ประเทศในกลุ่มยุโรป และประเทศนอร์เวย์ ตัวชี้วัดได้ถูกใช้ในการเทียบเคียงสามยานพาหนะหลักคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุก และ จักรยานยนต์ ตัวชี้วัดได้ถูกนำมาใช้ในการจัดอันดับสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ โดยสหราชอาณาจักรถือเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงสุด (ค่าสมรรถนะ = 1.07) ขณะที่กรีซเป็นประเทศที่ปลอดภัยน้อยที่สุดด้วย (ค่าสมรรถนะ = 1.41)

มานาน จอห์นสัน และวาเฮลลี (Manan, Jonsson and Várhelyi, 2013) ได้ทำวิจัยเรื่อง การทำงานของสมรรถนะความปลอดภัยสำหรับอุบัติเหตุที่ถึงตายบนถนนสายหลักของมาเลเซีย โดย งานวิจัยนี้ใช้แบบจำลองเชิงเส้นทั่วไป คือ การถดถอยทวินามแบบลอย เพื่อพัฒนาการพยากรณ์ แบบจำลองสำหรับอุบัติเหตุที่ถึงตายของจักรยานยนต์ในถนนสายหลักของมาเลเซีย ในกระบวนการ สร้างแบบจำลองได้ใช้ข้อมูลมหาศาล รวมเข้ากับข้อมูลสำคัญของรูปถนน และสำมะโนการจราจรใน รัฐที่เลือกในช่วงเวลาสามปีก่อนหน้าการวิจัย ผลการวิจัยพบว่า อุบัติเหตุที่ถึงตายต่อกิโลเมตรบนถนน สายหลักมีผลกระทบต่อจำนวนเฉลี่ยต่อวันของจักรยานยนต์และจำนวนที่เข้าถึงต่อกิโลเมตร อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ แบบจำลองที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยนี้อาจกล่าวได้ว่าเป็นการทำงานของ สมรรถนะความปลอดภัยแบบแรกในมาเลเซียและอาจเป็นในเอเชีย โดยการวิจัยนี้ต้องการสร้าง รูปทรงถนนที่เหมาะสมและรายการสัมมะโนจราจร เพื่อพัฒนาแบบจำลองพยากรณ์อุบัติเหตุที่ดีขึ้น สำหรับมาเลเซียในอนาคต

กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน” เป็นการวิจัยแบบวิธีผสมผสาน แบ่งวิธีดำเนินการวิจัยเป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 ขั้นศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
- ขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
- ขั้นตอนที่ 3 ขั้นตอนการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
- ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

การดำเนินการวิจัยแต่ละขั้นตอนมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ขั้นศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

การวิจัยในขั้นตอนแรกเป็นขั้นการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน วัตถุประสงค์หลักของการวิจัยขั้นตอนนี้คือการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยจะทำการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อาเซียน การจัดการ รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในขั้นตอนนี้มีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

1.1 ผู้วิจัยทำการกำหนดเรื่องที่จะทำการศึกษาให้สอดคล้องกับหัวข้อการวิจัย และทำการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวด้วยการขับขี่ (Drive Tourism)

1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยทำการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลเอกสาร แหล่งข้อมูลออนไลน์ และฐานข้อมูลวิจัย

1.3 นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่รวบรวมได้ในบทที่ 2

1.4 จากนั้นทำการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยเน้นการใช้ทฤษฎีการท่องเที่ยว โดยการขับเคลื่อนของพรีด์วัวร์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) ประกอบด้วย 8 ด้าน ดังนี้ 1. ด้านการตลาด (Marketing) 2. ด้านนโยบาย (Policy) 3. ด้านแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) 4. ด้านที่พักแรม (Accommodation) 5. ด้านทางหลวง (High Way) 6. ด้านชมรมยานยนต์ (Automobile Club) 7. ด้านการประกันภัย (Insurance) และ 8. ด้านความปลอดภัย (Safety) เป็นทฤษฎีหลักในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

การวิจัยในขั้นตอนนี้ แบ่งการศึกษาข้อมูลออกเป็น 3 ขั้นตอนย่อย มีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

2.1 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

2.1.1 การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Design)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในงานวิจัยในขั้นตอนนี้ คือ นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยใช้จักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 151 ซีซีขึ้นไปทั้งจักรยานยนต์ที่เป็นของตน และจักรยานยนต์เช่าเป็นยานพาหนะหลักในการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ชาวไทย และชาวต่างประเทศที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยใช้จักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 151 ซีซีขึ้นไปทั้งจักรยานยนต์ที่เป็นของตน และจักรยานยนต์เช่าเป็นยานพาหนะหลักในการเดินทาง แต่เนื่องจากไม่มีข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยการใช้สูตรการกำหนดขนาดตัวอย่างที่ไม่ทราบจำนวนประชากร (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2544) ดังนี้

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

เมื่อ	n	แทน	จำนวนขนาดกลุ่มตัวอย่าง
	P	แทน	สัดส่วนของประชากรที่จะสุ่ม
	Z	แทน	ระดับความเชื่อมั่นที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ที่ร้อยละ 95 (ความคลาดเคลื่อนที่ระดับ .05) ค่า Z มีค่าเท่ากับ 1.96
	e	แทน	สัดส่วนของความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ค่า $P = .50$, ค่า $Z = 1.96$ ค่า $e = .05$ (สัดส่วนของความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ร้อยละ 5)

$$\text{แทนค่าในสูตร } n = \frac{.50 (1-.50) (1.96)^2}{(.05)^2} \quad n = 384.16$$

จากการคำนวณหาจำนวนขนาดกลุ่มตัวอย่าง ได้ค่า 384.16 แต่ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 คน โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน มีรายละเอียดในการเลือกกลุ่มตัวอย่างแต่ละขั้นตอนดังต่อไปนี้

ขั้นตอนแรกผู้วิจัยจะเลือกสถานที่เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยการเลือกงานการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นานาชาติที่จัดในประเทศไทยแบบเฉพาะเจาะจงจำนวน 2 งาน คือ งานเรียลไบค์เกอร์ คัสตอมไบค์ เชียงใหม่ 2012 (Real Custombike Chiangmai 2012) และงาน พัทยาบุรพาไบค์วีค 2013 (Pattaya Burapa Bike Week 2012)

ขั้นตอนที่สอง ผู้วิจัยทำการกำหนดโควตาของจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละงานจำนวน 200 คน (เรียลไบค์เกอร์ คัสตอมไบค์ เชียงใหม่ จำนวน 200 คน, พัทยาบุรพาไบค์วีค 2013 จำนวน 200 คน)

ขั้นตอนที่สาม ผู้วิจัยทำการกำหนดโควตาของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย และ ชาวต่างชาติในแต่ละงานดังต่อไปนี้

งานเรียลไบค์เกอร์ คัสตอมไบค์ เชียงใหม่ ชาวไทย จำนวน 100 คน

งานเรียลไบค์เกอร์ คัสตอมไบค์ เชียงใหม่ ชาวต่างชาติ จำนวน 100 คน

งานพัทยาบุรพาไบค์วีค ชาวไทย จำนวน 100 คน

งานพัทยาบุรพาไบค์วีค ชาวต่างชาติ จำนวน 100 คน

และขั้นตอนที่สี่ ผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญสุ่มนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เพื่อตอบแบบสอบถามให้ครบตามจำนวนที่กำหนดไว้

2.1.2 เครื่องมือที่ใช้ และการเก็บรวบรวมข้อมูล (Measurement Design)

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ในขั้นตอนนี้คือแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น และผ่านการตรวจสอบคุณภาพว่าเนื้อหาของแบบสอบถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยแบบสอบถามดังกล่าว เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และสภาพปัญหาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

โดยแบบสอบถามดังกล่าวเป็นการทำการศึกษาข้อมูลขั้นพื้นฐานที่เก็บรวบรวมจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list)

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพปัญหาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยลักษณะคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบที่ประมาณค่าระดับความต้องการมากน้อย 5 ระดับ (Likert scale)

โดยแบบสอบถามการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในตอนที่ 3 ของแบบสอบถามชุดนี้ผู้วิจัยมีเกณฑ์ในการกำหนดน้ำหนักคะแนนของข้อคำถามแบบมาตราประมาณค่าระดับความคิดเห็นมากน้อย 5 ระดับ (Likert scale) โดยกำหนดค่าคะแนนดังต่อไปนี้ คะแนน 5 ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยมากที่สุด คะแนน 4 ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยมาก คะแนน 3 ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยปานกลาง คะแนน 2 ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยน้อย และคะแนน 1 ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยน้อยที่สุด ซึ่งจากการแบ่งระดับการประเมินเป็น 5 ระดับ สามารถนำมาวิเคราะห์เกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็น ดังนี้ ค่าเฉลี่ย 4.50 - 5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.50 - 4.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยมาก ค่าเฉลี่ย 2.50 - 3.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยปานกลาง ค่าเฉลี่ย 1.50 - 2.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยน้อย ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นที่นักท่องเที่ยวเห็นด้วยน้อยที่สุด และในส่วนของข้อคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ผู้วิจัยจะใช้ลักษณะคำถามปลายเปิด (Open - ended questions)

2.1.3 การสร้างและการหาคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามที่นำมาใช้สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยในขั้นตอนที่ 2 นี้ จะมุ่งเน้นถึงพฤติกรรมกรท่องเที่ยวและสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีขั้นตอน การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ โดยผู้วิจัยศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำรา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และ พฤติกรรมกรท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เพื่อนำมาสร้างเป็นแบบสอบถาม ใช้ทฤษฎีกรท่องเที่ยวโดยการขับขี่ (Drive Tourism Model) สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยว ศักยภาพในด้านต่าง ๆ และการพัฒนาท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

เครื่องมือในการวิจัยที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อพิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง ความเหมาะสม และความสอดคล้องของเนื้อหาเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการก่อนนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 คน พิจารณาความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยพิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ แล้วนำไปหาค่าดัชนีความสอดคล้อง

(Index of Item-Objective Congruence: IOC) โดยกำหนดเกณฑ์ในการตรวจพิจารณาข้อคำถาม ดังนี้

ให้คะแนน +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามกับวัตถุประสงค์สอดคล้องกัน

ให้คะแนน 0 ถ้าไม่แน่ใจว่าข้อคำถามกับวัตถุประสงค์สอดคล้องกันหรือไม่

ให้คะแนน -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ไม่สอดคล้องกัน

เกณฑ์ที่ใช้พิจารณาคำตัดขึ้น

1. ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50-1.00 มีค่าความตรง ที่ใช้ได้
2. ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 ต้องปรับปรุง/ยังใช้ไม่ได้

ให้นำผลคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC ตามสูตร
ผลรวมคะแนน/จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

$$IOC = \frac{\text{ผลรวมของคะแนนผู้เชี่ยวชาญ}}{\text{จำนวนผู้เชี่ยวชาญ}}$$

โดยในการวิจัยนี้ได้ทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยการหาคำตัดขึ้น ความสอดคล้อง Index of Item-Objective Congruence: IOC) โดยได้ค่า IOC เป็น 0.849 โดยมี ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่ตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจำนวน 5 ท่าน (ดังรายชื่อได้ในภาคผนวก)

จากนั้นปรับปรุงเครื่องมือวิจัยที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิแล้ว นำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ตรวจสอบเพื่อการปรับปรุงแก้ไขครั้งสุดท้าย และนำแบบสอบถามแปลเป็นภาษาอังกฤษ โดยได้รับการตรวจทานและแก้ไข จากอาจารย์ ดร.โสภณทิพย์ สุนทร ยาร และ ได้นำไปทดลองให้ชาวต่างชาติ จำนวน 3 คนอ่าน จากนั้นนำแบบสอบถามภาษาไทยไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ โดยกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว เป็นกลุ่มการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ภายในประเทศ ที่เดินทางในโครงการ Kawasaki Green Trip ระหว่างวันที่ 18-19 กันยายน 2555 ที่มีเส้นทาง กรุงเทพมหานคร – อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเที่ยง (Reliability) ของเครื่องมือ โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha - Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach, 1970) ค่าที่ได้จะแสดงถึงระดับความเที่ยงของแบบสอบถาม โดยจะมีค่าที่ใช้ได้อยู่ระหว่าง 0.7 - 0.9 ค่าที่ใกล้เคียงกับ 1 มากแสดงว่ามีความความเที่ยงสูง โดยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้ค่าสัมประสิทธิ์เป็น 0.831

จากนั้น นำเครื่องมือที่แก้ไขแล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

2.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 400 ชุดเก็บนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทั้งชาวไทย จำนวน 200 คน และชาวต่างประเทศ จำนวน 200 คน ณ งานเรียลไบค์เกอร์ คัสตอมโชว์ 2012 เชียงใหม่ (เก็บข้อมูลจากชาวไทยจำนวน 100 คน และชาวต่างประเทศจำนวน 100 คน) และงานพิททาบูรพาไบค์วีค (เก็บข้อมูลจากชาวไทยจำนวน 100 คน และชาวต่างประเทศจำนวน 100 คน) โดยเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวที่ขี่จักรยานยนต์มาร่วมงาน โดยเก็บบริเวณลานกิจกรรมที่จัดงาน ระหว่างร่วมงานดังกล่าว เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เพื่อนำมากำหนดแนวทางในการพัฒนาการจัดการศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1.5 สถิติที่ใช้ในการเก็บวิเคราะห์ข้อมูล (Statistical Design)

การวิจัยในขั้นตอนนี้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยใช้สถิติ ค่า “ที” ในการเปรียบเทียบความแตกต่างโดยกำหนดระดับนัยสำคัญที่ .05 และทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยว จำแนกตามประเภทของรถ โดยใช้สถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว และเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่โดยวิธีแอลเอสดี (L.S.D.) นำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบความเรียง

2.2 การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย เพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบในการดำเนินการร่างศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

2.2.1 การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Design)

ในการสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจศักยภาพใน 5 เส้นทาง คือ เส้นทางภาคเหนือ เส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางภาคใต้ เส้นทางภาคตะวันตก และเส้นทางตะวันออก

โดยมุ่งเน้นสำรวจว่าในแต่ละภูมิภาคมีศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ หรือไม่ โดยแบ่งการสำรวจศักยภาพเป็น 8 ด้านดังนี้

- ด้านการตลาด สำรวจการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น งานไบค์วีค งานเรียลไบค์เกอร์ เป็นต้น

- ด้านนโยบาย สํารวจนโยบายการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในแต่ละเส้นทาง โดยเน้นการสํารวจนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาค และนโยบายการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองของจักรยานยนต์
- ด้านแหล่งท่องเที่ยว สํารวจแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ว่าในภูมิภาคนั้นมีแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวหรือไม่
- ด้านที่พักแรม สํารวจที่พักแรมในเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยแบ่งการสํารวจออกเป็น 2 ประเภทย่อย ได้แก่ ที่พักระหว่างทาง และ ที่พักแรมเพื่อค้างคืน
- ด้านทางหลวงสํารวจทางหลวงที่ใช้ในการเดินทางระหว่างจังหวัดและภูมิภาค
- ด้านชมรมจักรยานยนต์ สํารวจว่าในเส้นทางนั้น ๆ มีชมรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์หรือไม่ และมีการจัดกิจกรรมหรือผลักดันให้เกิดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภูมิภาคนั้น ๆ หรือไม่
- ด้านการประกันภัย สํารวจว่าในแต่ละภูมิภาคมีการจัดประกันภัยในการเดินทางโดยจักรยานยนต์หรือไม่
- ด้านความปลอดภัย สํารวจความปลอดภัยของเส้นทาง เช่น สภาพถนน สภาพการจราจร พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในเส้นทางนั้น ๆ รวมถึงป้ายจราจร และสัญญาณต่าง ๆ

2.2.2 เครื่องมือที่ใช้ และการเก็บรวบรวมข้อมูล (Measurement Design)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยขั้นตอนนี้คือแบบสํารวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นตามกรอบแนวคิดการวิจัย

โดยมีวิธีการสร้างเครื่องมือตามลำดับดังต่อไปนี้

1) การศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำรา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การเดินทาง แหล่งท่องเที่ยว ตารางงานจักรยานยนต์ สถิติของด่านตรวจคนเข้าเมือง รวมถึงสอบถามเส้นทางจากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เพื่อกำหนดเส้นทางในการสํารวจศักยภาพ และระยะเวลาในการเดินทางสํารวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

2) เมื่อได้ข้อมูลจากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยทำการกำหนดเส้นทางการเดินทาง ซึ่งแต่ละเส้นทางมีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร เดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยและสิ้นสุดที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองของแต่ละภูมิภาค (ยกเว้นภาคตะวันออกและภาคตะวันตกเนื่องจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองมิได้มีการแบ่งพื้นที่เป็นภาคตะวันออกและตะวันตก) ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวผ่าน เข้า – ออก ที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองมากที่สุด และเป็นด่านที่ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แนะนำว่านักท่องเที่ยวจักรยานยนต์นิยมเดินทางผ่านด่านตรวจคน

เข้าเมืองนั้นๆ เพื่อการเดินทางเข้า – ออกราชอาณาจักรไทย โดยในการเดินทางสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นจำเป็นต้องมีการผ่านจังหวัดที่มีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยสรุปเส้นทางได้เป็น 5 เส้นทางดังนี้

- เส้นทางภาคเหนือ เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ (งานเรียลคัสตอมไบค์) ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- เส้นทางภาคอีสาน เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร- ขอนแก่น (งานขอนแก่นไบค์วิค) – หนองคาย ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดหนองคาย
- เส้นทางภาคใต้ เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร – หาดใหญ่ (งานหาดใหญ่ไบค์วิค) ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา จังหวัดสงขลา
- เส้นทางภาคตะวันตก เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร – กาญจนบุรี (งานไทยแลนด์วินเทจไบค์)
- เส้นทางตะวันออก เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร –ชลบุรี (งานพัทยาบูรพาไบค์วิค) - ตราด

3) การสร้างแบบสำรวจ สร้างแบบสังเกตเกี่ยวกับการจัดการศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขับเคลื่อนของ พรืดัวซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) โดยแบ่งเป็น 8 ด้านหลัก คือ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมจักรยานยนต์ ด้านทางหลวง ด้านประกันภัย และด้านความปลอดภัย

4) นำแบบสำรวจที่สร้างขึ้นปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และทำการปรับปรุงแก้ไขตามอาจารย์ที่ปรึกษาเสนอแนะ

5) นำแบบสำรวจให้ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยได้ค่าความตรงตามเนื้อหาเป็น 0.89

6) นำแบบสำรวจไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการลงพื้นที่โดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อสำรวจศักยภาพของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และการจัดการศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยใช้แบบสำรวจทำการสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ใน 5 เส้นทางหลัก ดังนี้

- เส้นทางภาคเหนือ เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ (งานเรียลคัสตอมไบค์) ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- เส้นทางภาคอีสาน เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร- ขอนแก่น (งานขอนแก่นไบค์วิค) – หนองคาย ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดหนองคาย
- เส้นทางภาคใต้ เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร – หาดใหญ่ (งานหาดใหญ่ไบค์วิค) ถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา จังหวัดสงขลา
- เส้นทางภาคตะวันตก เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร – กาญจนบุรี (งานไทยแลนด์วินเทจไบค์)

- เส้นทางตะวันออก เริ่มจาก กรุงเทพมหานคร –ชลบุรี
(งานพืชาบูรพาไบคี่วี่ค) - ตราด

โดยในแต่ละเส้นทาง มีประเด็นสำรวจ แบ่งเป็น 8 ประเด็น ตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขับชี่ ของพรีดวี่ซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) โดยสังเกตว่าในแต่ละเส้นทางมีการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องกับท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ใน 8 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยวง ด้านที่พักแรม ด้านทางหลวง ด้านชมรมยานยนต์ ด้านการประกันภัย และด้านความปลอดภัย จากนั้นสรุปข้อมูลที่ได้จากการสำรวจเกี่ยวกับศัคยภาพของแต่ละเส้นทาง เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาสรุปประเมินผล เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนทางการพัฒนาศัคยภาพการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

2.2.3 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล (Statistical Design)

นำข้อมูลจากการสำรวจมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา และคำนวณร้อยละของศัคยภาพในการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์นำเสนอข้อมูลในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

2.3 การศึกษาวิธีการพัฒนาศัคยภาพการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์

ในขั้นตอนย่อยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิธีการพัฒนาศัคยภาพการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยใช้การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญเสนอแนวทางในการพัฒนาศัคยภาพ โดยในขั้นตอนนี้มีรายละเอียดการดำเนินการวิจัยดังนี้

2.3.1 การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Design)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย

ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในขั้นตอนที่ 2 คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ในประเทศไทย และกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยทำการเลือกแบบเฉพาะเจาะจงผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 15 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 1 คน เจ้าหน้าที่จากการท่องเที่ยวงแห่งประเทศไทย 1 คน ผู้จัดการงานจกรยานยนต์ จำนวน 3 คน ผู้แทนจากชมรมจกรยานยนต์ จำนวน 4 คน ผู้แทนจากตัวแทนจำหน่ายรถจกรยานยนต์ จำนวน 2 คน ผู้ประกอบการบริษัทเช่ารถจกรยานยนต์ และประกันภัย จำนวน 1 คน หัวหน้ากลุ่มการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ชาวต่างชาติ จำนวน 1 คน และ ประธานกลุ่มการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ และนักแข่งรถจกรยานยนต์ จำนวน 1 คน

2.3.2 เครื่องมือที่ใช้ และการเก็บรวบรวมข้อมูล (Measurement Design)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในขั้นตอนนี้เป็นแบบสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้าง ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นตามกรอบแนวคิดของการวิจัยเพื่อสอบถามเกี่ยวกับการพัฒนาศัคยภาพการท่องเที่ยวงิจกรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาศัคยภาพการ

ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขี่ของ พรีด์วซ์ และ คาร์สัน(Prideaux and Carson, 2011) โดยแบ่งเป็น 8 ด้านหลัก คือ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมยานยนต์ ด้านทางหลวง ด้านประกันภัย และด้านความปลอดภัย

โดยมีลำดับขั้นการสร้างแบบสัมภาษณ์ดังต่อไปนี้

1) การศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำรา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และ พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ รวมถึงการพัฒนาศักยภาพในการท่องเที่ยวของประเทศไทย เพื่อนำมาสร้างเป็นแบบสอบถาม โดยเน้นทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขี่ของ พรีด์วซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) และ ศักยภาพของประเทศไทย พร้อมทั้งเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวในประเทศไทย

2) นำแบบสัมภาษณ์ที่ได้ ปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อสร้างแบบสัมภาษณ์ เพื่อให้มีความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยให้เนื้อหาครอบคลุมถึงทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขี่ของ พรีด์วซ์ และ คาร์สัน (Prideaux, 2011)ซึ่งประกอบด้วย การตลาด นโยบาย แหล่งท่องเที่ยว ที่พักแรม ทางหลวง ชมรมยานยนต์ การประกันภัย และความปลอดภัย

3) นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นให้ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) ได้ค่าความตรงตามเนื้อหา 0.75

4) ทำการปรับปรุง และแก้ไขแบบสัมภาษณ์ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ จากนั้นนำเสนอต่อคณาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อการปรับปรุงแก้ไขครั้งสุดท้าย

5) นำแบบสัมภาษณ์ที่ได้ไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำนวน 15 ท่าน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ตามกรอบแนวคิดการวิจัยโดยเน้นทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขี่ของ พรีด์วซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) และ สัมภาษณ์ในเรื่องของศักยภาพของประเทศไทย พร้อมทั้งเรื่องต่าง ๆ เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ด้วยตนเองและบันทึกเทปการสัมภาษณ์

2.3.3 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล (Statistical Design)

ทำการถอดเทปการสัมภาษณ์ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ เนื้อหา สรุปสาระสำคัญ ข้อมูลการสัมภาษณ์แต่ละรายการ และคำนวณร้อยละของผลการสัมภาษณ์ นำเสนอผลการสัมภาษณ์

ในรูปแบบความเรียง จากนั้นนำข้อมูลไปใช้ในการดำเนินการร่างแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

หลังจากการร่างแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนนำร่างมาทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง Index of Item-Objective Congruence: IOC) โดยได้ค่า IOC เป็น 1.00 โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบร่างแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำนวน 3 ท่าน จากนั้นนำร่างแนวทางดังกล่าวไปใช้ในการวิจัยขั้นตอนถัดไป

ขั้นตอนที่ 3 ขั้นดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

ในขั้นตอนนี้มีวิธีการดำเนินการโดยละเอียดดังนี้

3.1 นำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยจากขั้นตอนที่ 1 และ ขั้นตอนที่ 2 มาทำการสรุปข้อมูลทั้งหมด

3.2 ดำเนินการร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยได้แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนจำนวน 8 ด้านตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขับเคลื่อนของพรีด์อซ์ และ คาร์สัน(Prideaux and Carson, 2011)

3.3 ดำเนินการหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยพิจารณาความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยพิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ แล้วนำไปหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence: IOC) ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 1

ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนการวิจัย

ในขั้นสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน การวิจัยในขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อนำเสนอร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนต่อผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เพื่อสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนการวิจัยในขั้นตอนที่ 4 มีรายละเอียดในการดำเนินการวิจัยดังนี้

4.1 การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Design)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการวิจัยในขั้นตอนนี้ คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และ ผู้ทรงคุณวุฒิ

กลุ่มตัวอย่างของการวิจัยในขั้นตอนนี้ คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 12 ท่าน โดยแบ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ จำนวน 5 ท่าน (ประธานบริษัทนำเที่ยวเชิงจักรยานยนต์, บรรณาธิการนิตยสารจักรยานยนต์, โมโตกราฟ เพอร์เชิงจักรยานยนต์, ผู้แทนจากชมรมจักรยานยนต์, ประธานบริษัทตัวแทนจำหน่ายจักรยานยนต์) ผู้เชี่ยวชาญจากกรมทางหลวง 1 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญจากกรมการท่องเที่ยว 3 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 1 ท่าน และผู้ทรงคุณวุฒิ 2 ท่าน โดยอาศัยการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง

4.2 เครื่องมือที่ใช้ และการเก็บรวบรวมข้อมูล (Measurement Design)

การเก็บรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยเป็นผู้ดำเนินการสนทนากลุ่ม โดยมีการบันทึกเสียง และภาพเคลื่อนไหวในการสนทนากลุ่ม โดยมีผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่มเพื่อประเมินร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ผู้วิจัยเชิญผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์วิพากษ์ร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน และเชิญให้ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

4.3 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล (Statistical Design)

การวิเคราะห์ข้อมูล ทำการถอดเทปการสนทนากลุ่ม นำข้อมูลมาวิเคราะห์ เนื้อหา และสรุปสาระสำคัญ เพื่อนำข้อมูลไปใช้สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน นำเสนอแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยแบ่งแนวทางออกเป็น 9 ด้าน ตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขับเคลื่อนของ พรืดัวซ์ และ คาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) โดยแบ่งเป็น 8 ด้านหลัก คือ ด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมจักรยานยนต์ ด้านทางหลวง ด้านประกันภัย ด้านความปลอดภัย และ ด้านอื่น ๆ

ตารางที่ 2 ตารางแสดงวิธีดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนที่	วัตถุประสงค์	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือ	การวิเคราะห์ข้อมูล	ผลลัพธ์
1	เพื่อศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	ศึกษาข้อมูลจากหนังสือ ตำรา เอกสาร และฐานข้อมูลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	แบบวิเคราะห์เอกสาร	การวิเคราะห์เนื้อหา	- กรอบแนวคิดในการวิจัย - เนื้อหาที่เกี่ยวข้องในรูปแบบความเรียงในบทที่ 2 ของวิทยานิพนธ์
2	ตั้งขั้นตอนย่อยที่ 2.1-2.3				
2.1	เพื่อศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ 400 คน	แบบสอบถาม	โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทำการเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติค่า “ที” และค่า “เอฟ”	ทราบถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์และปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
2.2	เพื่อสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	สำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคตะวันตก	แบบสำรวจศักยภาพ	วิเคราะห์เชิงพรรณนา และนำเสนอข้อมูลในรูปแบบตารางประกอบความเรียง	ทราบถึงศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยในแต่ละภูมิภาค
2.3	เพื่อศึกษาวิธีและแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำนวน 15 ท่าน	แบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง	ถอดเทป วิเคราะห์เนื้อหา สรุปลักษณะสำคัญและแจกแจงความถี่	ทราบถึงวิธีและแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ตารางที่ 2 ตารางแสดงวิธีดำเนินการวิจัย (ต่อ)

ขั้นตอนที่	วัตถุประสงค์	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือ	การวิเคราะห์ข้อมูล	ผลลัพธ์
3	เพื่อดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่าง แนวทางการพัฒนาศึกษาศึกษาภาพการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์จำนวน 3 ท่าน	แบบวิเคราะห์ความตรงตามเนื้อหา	นำข้อมูลที่ได้จากขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 2 มาดำเนินการร่างเป็นแนวทางการพัฒนาศึกษาศึกษาภาพการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์ของประเทศไทยให้ใช้เป็น ศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน และนำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์วิเคราะห์ความตรงตามเนื้อหา ด้วยวิธี (IOC)	ร่างแนวทางการพัฒนาศึกษาศึกษาภาพการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
4	สรุปแนวทางการพัฒนาศึกษาศึกษาภาพการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน	ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์จำนวน 12 ท่าน	บันทึกผลการสนทนากลุ่ม	ถอดเทป วิเคราะห์เนื้อหา และสรุปความสำคัญ	แนวทางการพัฒนาศึกษาศึกษาภาพการท่องเที่ยวเชิงจิตกรยานยนต์ของประเทศไทยให้ เป็น ศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนผู้วิจัยได้แบ่งการเก็บข้อมูลวิจัยเป็น 4 ขั้นตอน คือ

- ขั้นตอนที่ 1 ขั้นศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
- ขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
- ขั้นตอนที่ 3 ขั้นดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
- ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

โดยในบทนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิจัยในขั้นตอนที่ 2 และขั้นตอนที่ 4

ขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ นำเสนอผลการวิจัยดังนี้

ขั้นตอนย่อยที่ 2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ มีรายละเอียดการนำเสนอ ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ตอนที่ 3 สภาพปัญหาที่นักท่องเที่ยวพบในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ตอนที่ 4 การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ของชาวไทยและชาวต่างชาติ ด้วยการทดสอบค่า “ที”

ตอนที่ 5 การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามประเภทของรถจักรยานยนต์ด้วยการทดสอบค่า “เอฟ”

สัญลักษณ์และคำย่อที่ใช้แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

\bar{X}	หมายถึง ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	หมายถึง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
t	หมายถึง ค่าที (จากการทดสอบ Independent Sample t-test)
F	หมายถึง ค่าเอฟ (จากการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว)
p	หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติ (Significance)

ขั้นตอนย่อยที่ 2.2 การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยเป็นรายภูมิภาค เก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีสำรวจประกอบด้วยข้อมูลจากการลงพื้นที่ใน 5 เส้นทางตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยทำการนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบความเรียงโดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

ขั้นตอนย่อยที่ 2.3 การศึกษาวิธีการพัฒนาแนวทางเพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนการวิจัยในขั้นตอนนี้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยทำการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ทำการถอดเทปและสรุปประเด็นสัมภาษณ์ นำเสนอประเด็นจากการสัมภาษณ์และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบความเรียง

ขั้นตอนที่ 3 ขึ้นดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน การวิจัยในขั้นตอนนี้เป็นการนำข้อมูลจากขั้นตอนที่ 1-3 มาสรุปและดำเนินการร่าง และหาคุณภาพแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ขั้นตอนที่ 4 สรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน วิจัยในขั้นตอนนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากลุ่มนักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน รวมถึงนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ จำนวน 13 คน ใช้วิธีการระดมความคิดเห็น เพื่อรับฟังหลักการข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับการจัดการศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย นำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบของ แนวทางการจัดการศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

ผลการวิจัยในขั้นตอนที่ 2 ชั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ผลการวิจัยในขั้นตอนย่อยที่ 2.1 การศึกษาพฤติกรรมและสภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ของประเทศไทย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 400 คน ผู้วิจัยได้นำข้อมูล ทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามมาแจกแจงความถี่ (Frequency) และหาร้อยละ (Percentage) นำเสนอผลการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละ ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	340	85.0
หญิง	60	15.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 3 จะเห็นได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย จำนวน 340 คน คิดเป็นร้อยละ 85.0

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วง อายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 30 ปี	114	28.5
31 - 50 ปี	200	50.0
51 - 60 ปี	59	14.8
60 ปีขึ้นไป	27	6.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีอายุ 31 - 50 ปี จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละ ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพการสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	301	75.3
สมรส	99	24.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 5 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 301 คน คิดเป็น ร้อยละ 75.3

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	147	36.8
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	48	12.0
พนักงานบริษัทเอกชน	92	23.0
รับจ้าง	34	8.5
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	18	4.5
เกษตรกร	3	0.7
เกษียณอายุ	14	3.5
อื่นๆ	44	11.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 6 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขายจำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.8

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของนักท่องเที่ยวยชาวไทย

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 10,000 บาท	50	25.0
10,001 – 20,000 บาท	88	44.0
20,001 – 40,000 บาท	38	19.0
มากกว่า 40,000 บาท	24	12.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 7 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 44

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของนักท่องเที่ยวยต่างชาติ

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ	19	9.5
1,001 - 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ	49	24.5
5,001 – 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ	47	23.5
10,001 – 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ	40	20.0
20,001 – 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ	25	12.5
มากกว่า 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ	20	10.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 8 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่เป็นชาวต่างชาติมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 1,001 - 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มัธยมศึกษา หรือต่ำกว่า	77	19.2
ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า	267	66.8
ปริญญาโท หรือสูงกว่า	25	6.2
อื่นๆ	31	7.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 9 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 66.8

**ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ของผู้ตอบแบบสอบถาม**

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 400 คน ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบความถี่ และข้อมูลพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครของผู้ตอบแบบสอบถามมาแจกแจงความถี่ (Frequency) และหาค่าร้อยละ (Percentage) นำเสนอผลการวิเคราะห์ แสดงดังตารางที่ 10 - 24

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรูปแบบของรถจักรยานยนต์

รูปแบบของรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สปอร์ต และซูเปอร์สปอร์ต	137	34.2
วิบาก และกึ่งวิบาก	45	11.2
ครุยเซอร์	101	25.3
อเนกประสงค์	83	20.8
อื่นๆ	34	8.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 10 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ใช้รถจักรยานยนต์ประเภทสปอร์ต และซูเปอร์สปอร์ต จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.2

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความจุกะบอกสูบ

ความจุกะบอกสูบ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
151 – 250 ซีซี	66	16.5
251 – 400 ซีซี	92	23.0
401 – 600 ซีซี	74	18.5
601 ซีซี ขึ้นไป	168	42.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 11 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ใช้รถที่มีความจุกะบอกสูบ 601 ซีซี ขึ้นไป จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.0

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์

การฝึกอบรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคย	158	39.5
ไม่เคย	242	60.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 12 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ไม่เคยได้รับการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์

การเป็นสมาชิก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เป็น	115	28.8
ไม่เป็น	285	71.2
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 13 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ไม่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์
จำนวน 285 คน คิดเป็นร้อยละ 71.2

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักของการมาท่องเที่ยวเชิง
จักรยานยนต์

วัตถุประสงค์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขี่จักรยานยนต์	100	17.7
พักผ่อน และนันทนาการ	106	18.8
เข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์	118	20.9
ฝึกทักษะประสบการณ์ในการขับขี่	44	7.8
ทดสอบสมรรถนะรถจักรยานยนต์	29	5.1
ท่องเที่ยวในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง	89	15.7
รวมกลุ่มเพื่อขับขี่จักรยานยนต์	67	11.9
อื่นๆ	12	2.1
รวม	565*	100.0

* สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 14 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์หลักในการ
ท่องเที่ยวคือเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 20.9

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ในประเทศไทย)

ความถี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เฉลี่ย 1 – 2 ครั้งต่อปี	129	32.2
เฉลี่ย 3 – 5 ครั้งต่อปี	137	34.3
เฉลี่ย 6 – 8 ครั้งต่อปี	32	8.0
มากกว่า 8 ครั้งต่อปี	102	25.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 15 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ในประเทศไทย) เฉลี่ย 3 – 5 ครั้งต่อปี จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.3

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ต่างประเทศ)

ความถี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเดินทางต่างประเทศ	76	19.0
เฉลี่ย 1 – 2 ครั้งต่อปี	189	47.3
เฉลี่ย 3 – 5 ครั้งต่อปี	72	18.0
6 – 8 ครั้งต่อปี	25	6.2
มากกว่า 8 ครั้งต่อปี	38	9.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 16 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ต่างประเทศ) เฉลี่ย 1 – 2 ครั้งต่อปี จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 47.3

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แต่ละครั้ง

ระยะเวลา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1 – 2 วัน	169	42.3
3 – 4 วัน	134	33.4
4 – 7 วัน	56	14.0
มากกว่า 7 วันขึ้นไป	41	10.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 17 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ 1 – 2 วัน จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.3

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะทาง

ระยะทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 200 กม.	85	21.2
200 – 400 กม.	140	35.0
401 – 600 กม.	68	17.0
600 – 800 กม.	43	10.8
800 กม. ขึ้นไป	64	16.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 18 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ท่องเที่ยวในแต่ละครั้งจะมีระยะทางเฉลี่ย 200 – 400 กม. จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ค่าใช้จ่าย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 2,000 บาท	56	14.0
2,000 – 4,000 บาท	156	39.0
4,001 – 10,000 บาท	93	23.2
10,001 – 30,000 บาท	68	17.0
มากกว่า 30,000 บาท	27	6.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 19 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2,000 – 4,000 บาท จำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาที่มาท่องเที่ยว

ระยะเวลา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2 – 5 วัน	230	57.5
6 – 10 วัน	98	24.5
11 – 15 วัน	24	6.0
มากกว่า 15 วัน	48	12.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 20 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 2 – 5 วัน จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.5

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง

ผู้ร่วมเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
คนเดียว	61	15.3
กลุ่มเพื่อน (ที่ขี่จักรยานยนต์)	225	56.3
เพื่อน (ที่ไม่ขี่จักรยานยนต์)	40	10.0
ญาติ/พี่น้อง	29	7.3
กลุ่มและชมรมเกี่ยวกับจักรยานยนต์	40	10.0
อื่นๆ	5	1.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 21 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เดินทางร่วมกับกลุ่มเพื่อน(ที่ขี่จักรยานยนต์) จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.3

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง

ความเร็ว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
80 กม.ต่อชั่วโมง หรือต่ำกว่า	73	18.3
81 – 100 กม.ต่อชั่วโมง	107	26.8
101 – 120 กม.ต่อชั่วโมง	141	35.2
121 – 140 กม.ต่อชั่วโมง	50	12.5
140 กม.ต่อชั่วโมงขึ้นไป	29	7.2
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 22 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง 101 – 120 กม.ต่อชั่วโมง จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามที่พักในระหว่างการท่องเที่ยว

ที่พัก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โรงแรม/รีสอร์ท	217	54.3
ห้องพักราคาประหยัด	63	15.7
บ้านเพื่อน/ญาติ	44	11.0
โฮมสเตย์	47	11.8
เต็นท์/ที่พักในอุทยาน	25	6.2
อื่นๆ	4	1.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 23 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่พักที่โรงแรม /รีสอร์ท จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.3

ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากรายานยนต์ในประเทศไทย
 ไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามกิจกรรมนันทนาการระหว่างการท่องเที่ยวในประเทศไทย

กิจกรรม	จำนวน(คน)	ร้อยละ
กิจกรรมงานประเพณี ศิลปะ และวัฒนธรรม	81	13.8
ชายทะเล ว่ายน้ำ/อาบแดด/ดำน้ำ/ล่องเรือ/กลางแจ้ง	107	18.3
เที่ยวชมอุทยานประวัติศาสตร์/พิพิธภัณฑ/พระราชวัง	59	10.0
เที่ยวชมธรรมชาติ/ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/กิจกรรมกลางแจ้งและผจญภัย	105	17.9
กิจกรรมอาสาสมัคร หรือกิจกรรมเพื่อสังคม	54	9.2
กิจกรรมในการตกแต่ง หรือเสริมสมรรถภาพรถจักรยานยนต์	62	10.6
กิจกรรมดนตรี	78	13.3
กิจกรรมเลือกซื้อสินค้าของที่ระลึก/ อื่นๆ	30	5.2
	10	1.7
รวม	586*	100.0

* สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 24 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำกิจกรรมนันทนาการระหว่างการท่องเที่ยวในประเทศไทยคือ ชายทะเล ว่ายน้ำ/อาบแดด/ดำน้ำ/ล่องเรือ/กลางแจ้ง จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 รองลงมาได้แก่กิจกรรมกลางแจ้ง การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 และกิจกรรมงานประเพณี ศิลปะ และวัฒนธรรม จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 13.8

ตอนที่ 3 สภาพปัญหาที่นักท่องเที่ยวพบในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย แสดงดังตารางที่ 25 -31

ตารางที่ 25 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
1 ด้านการตลาด	3.46	0.73	ปานกลาง
2 ด้านนโยบาย	3.53	0.74	มาก
3 ด้านแหล่งท่องเที่ยว	3.33	0.78	ปานกลาง
4 ด้านที่พักแรม	3.26	0.83	ปานกลาง
5 ด้านชมรมยานยนต์	3.33	0.74	ปานกลาง
6 ด้านการประกันภัย	3.48	0.81	ปานกลาง
7 ด้านทางหลวง	3.69	0.82	มาก
8 ด้านความปลอดภัย	3.40	0.89	ปานกลาง
รวม	3.43	0.60	ปานกลาง

จากตารางที่ 25 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในภาพรวมอยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 3.43$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบเห็นปัญหาอยู่ในระดับมากคือ ด้านนโยบาย ($\bar{X} = 3.53$) และ ด้านทางหลวง ($\bar{X} = 3.69$) นอกนั้นทุกด้านมีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 26 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ด้านการตลาด

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านการตลาด				
1	ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์อย่างชัดเจน	3.47	0.86	ปานกลาง
2	ไม่มีการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ	3.48	0.85	ปานกลาง
3	ไม่มีการจัดจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์โดยเฉพาะ	3.44	0.89	ปานกลาง
รวม		3.46	0.73	ปานกลาง

จากตารางที่ 26 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านการตลาดในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.46$)

ตารางที่ 27 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านนโยบาย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านนโยบาย				
1	นโยบายตรวจคนเข้าเมือง และการผ่านแดนของ จักรยานยนต์ไม่เหมาะสม	3.53	0.90	มาก
2	กฎจราจร ไม่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์	3.49	0.94	ปานกลาง
3	ขาดนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์โดยเฉพาะ	3.56	0.91	มาก
รวม		3.53	0.74	มาก

จากตารางที่ 27 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านนโยบายอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$)

ตารางที่ 28 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านแหล่งท่องเที่ยว

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านแหล่งท่องเที่ยว				
1	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวไม่สะดวก	3.30	0.95	ปานกลาง
2	ขาดการจัดให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก พื้นฐานที่ได้มาตรฐาน	3.32	0.93	ปานกลาง
3	ไม่มีการจัดบริการโปรแกรมสำหรับท่องเที่ยว สำเร็จรูปในแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ	3.39	0.87	ปานกลาง
รวม		3.33	0.78	ปานกลาง

จากตารางที่ 28 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.33$)

ตารางที่ 29 และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านที่พักแรม

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านที่พักแรม			
1 สถานที่พักแรมไม่สะอาด	3.14	0.96	ปานกลาง
2 สถานที่พักแรมไม่มีนโยบายดูแลความปลอดภัย ทรัพย์สินของลูกค้า เช่นจักรยานยนต์ เป็นต้น	3.38	0.95	ปานกลาง
3 สถานที่พักแรมขาดการบริการที่เป็น มาตรฐานสากล	3.27	0.93	ปานกลาง
รวม	3.26	0.83	ปานกลาง

จากตารางที่ 29 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านที่พักแรมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.26$)

ตารางที่ 30 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านชมรมจักรยานยนต์

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านชมรมจักรยานยนต์				
1	หาชมรมจักรยานยนต์เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ยาก	3.23	0.96	ปานกลาง
2	มีนโยบายในการเข้าเป็นสมาชิกไม่ชัดเจน	3.31	0.95	ปานกลาง
3	ขาดการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.42	0.95	ปานกลาง
4	ไม่มีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์	3.35	0.92	ปานกลาง
5	มีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ไม่ตรงกับความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม	3.33	0.92	ปานกลาง
รวม		3.33	0.74	ปานกลาง

จากตารางที่ 30 จะเห็นได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านชมรมจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.33$)

ตารางที่ 31 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านการประกันภัย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านการประกันภัย				
1	ขาดการจัดการประกันภัยเฉพาะสำหรับการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.45	1.00	ปานกลาง
2	หาประกันการเดินทางเพิ่มเติมสำหรับการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ยาก	3.55	0.92	มาก
3	ระบบการประกันภัยไม่มีประสิทธิภาพ	3.43	0.93	ปานกลาง
รวม		3.48	0.81	ปานกลาง

จากตารางที่ 31 จะเห็นได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านการประกันภัยในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.48$)

ตารางที่ 32 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านทางหลวง

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านทางหลวง				
1	สภาพถนนไม่ปลอดภัย และเอื้ออำนวยในการ ขับขี่จักรยานยนต์ เช่น ถนนขรุขระ	3.70	0.93	มาก
2	ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ขับขี่ยานพาหนะโดยไม่ คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์	3.68	0.95	มาก
3	มีสิ่งกีดขวางบนท้องถนนทำให้การขับขี่ จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	3.68	0.96	มาก
รวม		3.69	0.82	มาก

จากตารางที่ 32 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านทางหลวงในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$)

ตารางที่ 33 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยด้านความปลอดภัย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย		\bar{X}	S.D.	ระดับความ คิดเห็น
ด้านความปลอดภัย				
1	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ขาดทักษะในการขับขี่ จักรยานยนต์	3.39	0.96	ปานกลาง
2	มีการแข่งขันกันเองในขณะรวมกลุ่มกันขับขี่ จักรยานยนต์ ทำให้เกิดความประมาทในการขับขี่	3.41	1.01	ปานกลาง
รวม		3.42	0.90	ปานกลาง

จากตารางที่ 33 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภาพรวมด้านความปลอดภัยในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.42$)

**ตอนที่ 4 การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพ
ปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ด้วยการทดสอบค่า “ที”**

จากการทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพ
ปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ด้วยการทดสอบค่า “ที” ได้นำเสนอผลการ
ทดสอบตั้งแต่ ตารางที่ 34 ถึงตารางที่ 42

ตารางที่ 34 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ

รายการสภาพปัญหา	ชาวไทย		ต่างชาติ		T	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการตลาด	3.42	0.76	3.51	0.70	-1.19	0.24
2. ด้านนโยบาย	3.57	0.74	3.48	0.73	1.27	0.20
3. ด้านแหล่งท่องเที่ยว	3.34	0.73	3.33	0.83	0.19	0.85
4. ด้านที่พักแรม	3.20	0.77	3.33	0.89	-1.49	0.14
5. ด้านชมรมจักรยานยนต์	3.22	0.73	3.43	0.73	-2.90	0.00*
6. ด้านการประกันภัย	3.47	0.79	3.49	0.83	-0.25	0.81
7. ด้านทางหลวง	3.72	0.83	3.65	0.80	0.88	0.38
8. ด้านความปลอดภัย	3.33	0.92	3.47	0.85	-1.50	0.14
รวม	3.41	0.563	3.46	0.64	-0.82	0.41

จากตารางที่ 34 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติต่อ
ประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อ
พิจารณาเป็นรายด้านจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือ
ด้านชมรมจักรยานยนต์ โดยชาวต่างชาติเห็นปัญหาของชมรมจักรยานยนต์มากกว่าชาวไทย

ตารางที่ 35 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านการตลาด

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		T	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านการตลาด							
1	ขาดการประชาสัมพันธ์การ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่าง ชัดเจน	3.39	0.85	3.54	0.86	-1.75	0.08
2	ไม่มีการจัดการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์โดยเฉพาะ	3.37	0.88	3.59	0.80	-2.56	0.01*
3	ไม่มีการจัดจำหน่ายโปรแกรมการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ	3.50	0.89	3.39	0.90	1.18	0.24
รวม		3.42	0.76	3.51	0.70	-1.19	0.24

*P < .05

จากตารางที่ 35 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านการตลาดเพื่อการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่
แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณารายข้อจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและ
ชาวต่างชาติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ .05 ในข้อ “ไม่มีการจัดการการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ” โดยชาวต่างชาติเห็นปัญหาของข้อนี้มากกว่าชาวไทย

ตารางที่ 36 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านนโยบาย

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านนโยบาย							
1	นโยบายตรวจคนเข้าเมือง และการ ผ่านแดนของจักรยานยนต์ไม่เหมาะสม	3.51	0.85	3.55	0.94	-0.50	0.62
2	กฎจราจร ไม่เอื้ออำนวยต่อการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.56	0.91	3.42	0.96	1.55	0.12
3	ขาดนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์โดยเฉพาะ	3.65	0.94	3.47	0.86	2.00	0.05*
รวม		3.57	0.74	3.48	0.73	1.27	0.21

*P < .05

จากตารางที่ 36 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านนโยบายเพื่อการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่
แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณารายข้อจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและ
ชาวต่างชาติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ .05 ในข้อ “ขาดนโยบายส่งเสริม
การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ” โดยชาวไทยเห็นปัญหาของข้อนี้มากกว่าชาวต่างชาติ

ตารางที่ 37 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านแหล่งท่องเที่ยว

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย							
ด้านแหล่งท่องเที่ยว							
1	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวไม่สะดวก	3.26	0.86	3.33	1.02	-0.739	0.460
2	ขาดการจัดให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน	3.32	0.88	3.32	0.98	-0.054	0.957
3	ไม่มีการจัดบริการโปรแกรมสำหรับท่องเที่ยวสำเร็จรูปในแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ	3.45	0.85	3.33	0.89	1.375	0.170
รวม		3.34	0.73	3.33	0.83	0.192	0.848

จากตารางที่ 37 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านแหล่งท่องเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 38 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านที่พักแรม

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านที่พักแรม							
1	สถานที่พักแรมไม่สะอาด	3.07	0.87	3.22	1.04	-1.61	0.11
2	สถานที่พักแรมไม่มีนโยบายดูแลความปลอดภัยทรัพย์สินของลูกค้า เช่น จักรยานยนต์ เป็นต้น	3.32	0.91	3.45	1.00	-1.37	0.17
3	สถานที่พักแรมขาดการบริการที่เป็นมาตรฐานสากล	3.23	0.88	3.31	0.97	-0.92	0.36
รวม		3.20	0.77	3.33	0.89	-1.49	0.14

จากตารางที่ 38 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านที่พักแรมเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 39 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านชมรมจักรยานยนต์

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านชมรมจักรยานยนต์							
1	หาชมรมจักรยานยนต์เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ยาก	2.99	0.97	3.48	0.90	-5.20	0.00*
2	มีนโยบายในการเข้าเป็นสมาชิกไม่ชัดเจน	3.14	0.94	3.49	0.93	-3.79	0.00*
3	ขาดการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.35	0.97	3.50	0.93	-1.63	0.10
4	ไม่มีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.37	0.95	3.33	0.89	0.49	0.62
5	มีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ไม่ตรงกับความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม	3.27	0.90	3.38	0.93	-1.20	0.23
	รวม	3.22	0.73	3.43	0.73	-2.90	0.00*

*P < .05

จากตารางที่ 39 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านชมรมจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ .05 และเมื่อพิจารณารายชื่อจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ .05 ในข้อ “หาชมรมเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ยาก” และ “มีนโยบายการเข้าเป็นสมาชิกไม่ชัดเจน” โดยชาวต่างชาติเห็นปัญหาของทั้ง 2 ข้อนี้มากกว่าชาวไทย

ตารางที่ 40 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านการประกันภัย

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านการประกันภัย							
1	ขาดการจัดการประกันภัยเฉพาะ สำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.44	0.97	3.47	0.95	-0.36	0.72
2	หาประกันการเดินทางเพิ่มเติมสำหรับ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ยาก	3.55	0.89	3.55	0.94	0.05	0.96
3	ระบบการประกันภัยไม่มีประสิทธิภาพ	3.41	0.90	3.44	0.97	-0.32	0.75
	รวม	3.47	0.79	3.49	0.83	-0.25	0.81

จากตารางที่ 40 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านการประกันภัยเพื่อการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่
แตกต่างกัน

ตารางที่ 41 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านทางหลวง

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านทางหลวง							
1	สภาพถนนไม่ปลอดภัย และ เอื้ออำนวยในการขับขี่จักรยานยนต์ เช่น ถนนขรุขระ	3.77	0.96	3.64	0.89	1.41	0.16
2	ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ขับขี่ ยานพาหนะโดยไม่คำนึงถึงความ ปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์	3.70	0.95	3.66	0.96	0.42	0.68
3	มีสิ่งกีดขวางบนท้องถนนทำให้การขับ ขี่จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	3.71	0.96	3.66	0.96	0.47	0.64
รวม		3.72	0.83	3.65	0.80	0.88	0.38

จากตารางที่ 41 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 42 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “ที” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติด้านความปลอดภัย

	สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ		t	p
		\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านความปลอดภัย							
1	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ขาดทักษะในการ ขับขี่จักรยานยนต์	3.35	0.97	3.44	0.95	-0.94	0.35
2	มีการแข่งขันกันเองในขณะรวมกลุ่มกัน ขับขี่จักรยานยนต์ ทำให้เกิดความ ประมาทในการขับขี่	3.32	1.07	3.50	0.94	-1.74	0.08
รวม		3.33	0.92	3.47	0.85	-1.50	0.14

จากตารางที่ 42 จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในด้านความปลอดภัยเพื่อการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความคิดเห็นไม่
แตกต่างกัน

**ตอนที่ 5 การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพ
ปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามประเภทของรถ ด้วยการ
ทดสอบค่า “เอฟ”**

จากการทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพ
ปัญหาของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ประเภทต่าง ๆ ด้วยการทดสอบค่า “เอฟ” ได้นำเสนอผลการทดสอบตั้งแต่ ตารางที่ 43 - 51



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 43 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจิตวิญญาณต้นจำแนกตามรูปแบบของกิจกรรมานยนต์

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว	รูปแบบกิจกรรมานยนต์										เปรียบเทียบรายคู่		
	สปอร์ต (1)		วิบาก, กึ่งวิบาก (2)		ครุยเซอร์ (3)		อเนกประสงค์(4)		อื่นๆ (5)			F	P
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
1. ด้านการตลาด	3.50	0.68	3.40	0.66	3.56	0.77	3.29	0.71	3.50	0.89	1.96	0.10	-
2. ด้านนโยบาย	3.54	0.70	3.39	0.74	3.66	0.79	3.31	0.64	3.75	0.82	3.87	0.00*	4<1,3,5 และ 2<3,5
3. ด้านแหล่งท่องเที่ยว	3.36	0.75	3.24	0.89	3.41	0.83	3.26	0.74	3.29	0.73	0.63	0.64	-
4. ด้านที่พักแรม	3.39	0.79	3.28	0.88	3.31	0.92	3.08	0.69	3.06	0.88	2.47	0.04*	1>4,5
5. ด้านชมรมยานยนต์	3.37	0.71	3.38	0.67	3.49	0.74	3.13	0.67	3.12	0.93	3.64	0.01*	1>4และ3>4,5
6. ด้านการประกันภัย	3.57	0.74	3.36	0.69	3.62	0.83	3.20	0.88	3.50	0.88	4.09	0.00*	4<1,3
7. ด้านทางหลวง	3.80	0.77	3.47	0.82	3.88	0.77	3.35	0.85	3.77	0.82	6.85	0.00*	2<1,3และ4<1,3,5
8. ด้านความปลอดภัย	3.57	0.79	3.31	0.85	3.48	0.91	3.16	0.91	3.21	1.02	3.56	0.01*	1>4,5และ3>4
รวม	3.51	0.56	3.35	0.59	3.55	0.62	3.22	0.60	3.40	0.58	4.52	0.00*	1,3>4

จากตารางที่ 43 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยงที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และหากพิจารณาเป็นรายด้านพบว่านักท่องเที่ยงที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ในเกือบทุกด้านยกเว้นด้านการตลาดและด้านแหล่งท่องเที่ยวไม่พบความแตกต่าง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 44 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านการตลาด

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบจักรยานยนต์										เปรียบเทียบ รายคู่		
	สปอร์ต (1)	วิบาก, กึ่งวิบาก (2)		ครุเซอร์ (3)	อเนก ประสงค์(4)	อื่นๆ (5)	F	P					
		\bar{X}	S.D.						\bar{X}	S.D.		\bar{X}	S.D.
ด้านการตลาด													
1. ขาดการประชาสัมพันธ์การ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่าง ชัดเจน	3.56	0.86	3.44	0.81	3.55	0.84	3.17	0.85	3.56	0.86	3.38	0.01*	4<1,3,5
2. ไม่มีการจัดการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์โดยเฉพาะ	3.49	0.81	3.40	0.75	3.63	0.87	3.33	0.78	3.44	1.11	1.66	0.16	-
3. ไม่มีการจัดทำนายโปรแกรมการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ	3.46	0.85	3.36	0.91	3.50	0.91	3.36	0.86	3.50	1.08	0.45	0.78	-
รวม	3.50	0.68	3.40	0.66	3.56	0.77	3.29	0.71	3.50	0.89	1.96	0.10	-

*P < .05

จากตารางที่ 44 จะเห็นได้ว่าจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่ต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน หากเมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อพบความคิดเห็นแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อ “ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างชัดเจน”



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 45 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านนโยบาย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบจักรยานยนต์										เปรียบเทียบ รายคู่					
	สปอร์ต (1)	วิบาก, กึ่งวิบาก (2)	ครุยเซอร์ (3)	อเนก ประสงค์(4)	อื่นๆ (5)	F	P									
	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.			\bar{X}	S.D.	\bar{X}		S.D.				
ด้านนโยบาย																
1. นโยบายตรวจคนเข้าเมือง และ การผ่านแดนของจักรยานยนต์ไม่ เหมาะสม	3.57	0.79	3.33	0.83	3.69	1.09	3.25	0.73	3.79	0.95	4.28	0.00*	4<1,3,5 และ 2<3,5			
2. กฎจราจร ไม่เอื้ออำนวยต่อการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.49	0.88	3.38	1.03	3.69	0.98	3.22	0.84	3.68	0.98	3.54	0.01*	4<1,3,5			
3. ขาดนโยบายส่งเสริมการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ	3.56	0.89	3.47	0.79	3.59	0.99	3.47	0.86	3.79	0.95	0.93	0.45	-			
รวม	3.54	0.70	3.39	0.74	3.66	0.79	3.31	0.64	3.75	0.82	3.87	0.00*	4<1,3,5 และ 2<3,5			

*P < .05

จากตารางที่ 45 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักทอ่งเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านนโยบายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในทุกข้อยกเว้น “ขาดนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ” ไม่พบความแตกต่าง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 46 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านแหล่งท่องเที่ยว

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว	รูปแบบจักรยานยนต์										เปรียบเทียบ รายคู่		
	สปอร์ต		วิบาก, กึ่งวิบาก (2)		ครุยเซอร์		อนเนก		อื่นๆ			F	P
	(1)	(1)	(2)	(2)	(3)	(3)	(4)	(4)	(5)	(5)			
\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านแหล่งท่องเที่ยว													
1. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวไม่สะดวก	3.37	0.88	3.27	0.99	3.34	1.08	3.18	0.86	3.18	0.94	0.72	0.58	-
2. ขาดการจัดให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก	3.38	0.89	3.18	1.01	3.35	1.00	3.29	0.88	3.24	0.85	0.52	0.72	-
3. ไม่มีการจัดบริการโปรแกรมสำหรับท่องเที่ยวสำเร็จรูปในแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ	3.34	0.87	3.29	0.94	3.53	0.82	3.30	0.87	3.47	0.96	1.26	0.28	-
รวม	3.36	0.75	3.24	0.89	3.41	0.83	3.26	0.74	3.29	0.73	0.63	0.64	-

จากตารางที่ 46 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่
แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านแหล่ง
ท่องเที่ยวไม่แตกต่างกัน



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 47 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงกิจกรรมยนต์จำแนกตามรูปแบบของกิจกรรมยนต์ที่นักท่องเที่ยว

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยว เชิงกิจกรรมยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบกิจกรรมยนต์										เปรียบเทียบ รายคู่		
	สปอร์ต (1)		วิบาก, กึ่งวิบาก (2)		ครุยเซอร์ (3)		อเนก ประสงค์(4)		อื่นๆ (5)			F	P
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
1. สถานที่พักผ่อนไม่สะดวก	3.28	0.92	3.18	0.98	3.22	1.05	2.92	0.86	2.88	0.98	2.65	0.03*	4<1,3
2. สถานที่พักผ่อนไม่มีนโยบายดูแล ความปลอดภัยทรัพย์สินของ ลูกค้า เช่นกิจกรรมยนต์ เป็นต้น	3.56	0.93	3.24	1.00	3.45	0.98	3.16	0.82	3.18	1.06	3.19	0.01*	4<1,3 และ5<1
3. สถานที่พักผ่อนขาดการบริการที่ เป็นมาตรฐานสากล	3.33	0.87	3.42	0.97	3.26	1.02	3.16	0.86	3.12	0.98	0.98	0.42	-
รวม	3.39	0.79	3.28	0.88	3.31	0.92	3.08	0.69	3.06	0.88	2.47	0.04*	1>4,5

*P < .05

จากตารางที่ 47 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านที่พักแรมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบความคิดเห็นแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในทุกข้อยกเว้น “สถานที่พักแรมขาดการบริการที่เป็นมาตรฐานสากล” ไม่พบความแตกต่าง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 48 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านชมรมยานยนต์

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบจักรยานยนต์										เปรียบเทียบรายคู่		
	สปอร์ต		วิบาก, กึ่งวิบาก (2)		ครุยเซอร์ (3)		อเนกประสงค์(4)		อื่นๆ (5)			F	P
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
1. ทหารชมรมยานยนต์เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ยาก	3.27	0.92	3.40	0.99	3.38	0.96	3.01	0.86	2.97	1.22	2.72	0.03*	4<2,3และ 5<2,3
2. มีนโยบายในการเข้าเป็นสมาชิกไม่ชัดเจน	3.36	0.84	3.29	0.92	3.53	1.04	3.18	0.86	2.82	1.19	4.23	0.00*	4<3และ 5<1,2,3
3. ขาดการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.45	0.92	3.40	0.84	3.59	0.99	3.23	0.86	3.29	1.24	1.89	0.11	-
4. ไม่มีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.41	0.90	3.40	0.75	3.48	0.98	3.10	0.81	3.26	1.16	2.34	0.05	-
5. มีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ไม่ตรงกับความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม	3.35	0.94	3.40	0.84	3.46	0.89	3.11	0.78	3.26	1.19	1.83	0.12	-
รวม	3.37	0.71	3.38	0.67	3.49	0.74	3.13	0.67	3.12	0.93	3.64	0.01*	1>4,3>4,5

จากตารางที่ 48 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่งเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านชมรมจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบความคิดเห็นแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในทุกข้อยกเว้น “หาชมรมจักรยานยนต์เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ยาก” และ “มีนโยบายในการเข้าเป็นสมาชิกไม่ชัดเจน” ไม่พบความแตกต่าง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 49 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านการประกกันภัย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบจักรยานยนต์										เปรียบเทียบรายคู่		
	สปอร์ต (1)		วิบาก, กึ่งวิบาก (2)		ครุยเซอร์ (3)		อเนกประสงค์(4)		อื่นๆ (5)			F	P
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
ด้านการประกกันภัย													
1. ขาดการจัดการประกกันภัยเฉพาะสำหรับกรท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.55	0.87	3.36	0.93	3.53	0.97	3.22	1.01	3.53	1.13	1.96	0.10	-
2. ทบประกกันการเดินทงเพิ่มเติมสำหรับกรท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	3.61	0.83	3.47	0.89	3.73	0.94	3.25	0.92	3.59	1.08	3.50	0.01*	4<1,3
3. ระบบกรประกกันภัยไม่มีประสิทธิภาพ	3.55	0.89	3.24	0.83	3.59	0.96	3.12	0.97	3.38	0.89	4.27	0.00*	4<1,3 และ2<3
รวม	3.57	0.74	3.36	0.69	3.62	0.83	3.20	0.88	3.50	0.88	4.09	0.00*	4<1,3

*P < .05

จากตารางที่ 49 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักทอ่งเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านการประกันภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบความคิดเห็นแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในทุกข้อยกเว้น “ขาดการจัดการประกันภัยเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์” ไม่พบความแตกต่าง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 50 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านทางหลวง

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบจักรยานยนต์										เปรียบเทียบรายคู่		
	สปอร์ต (1)	วิบาก, กึ่งวิบาก (2)	ครุยเซอร์ (3)	อนเนกประสงค์(4)	อื่นๆ (5)	F	P						
	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.								
1. สภาพถนนไม่ปลอดภัย และเอื้ออำนวยในการขับขี่จักรยานยนต์ เช่น ถนนขรุขระ	3.85 0.92	3.47 0.94	3.78 0.89	3.42 0.91	3.82 0.90	4.00	0.00*	2<1	และ 4<1,3,5				
2. ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ขับขี่ยานพาหนะโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์	3.77 0.89	3.49 0.92	3.95 0.89	3.33 1.05	3.62 0.89	6.04	0.00*	2<3	และ 4<1,3				
3. มีสิ่งกีดขวางบนท้องถนนทำให้การขับขี่จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	3.76 0.90	3.47 1.08	3.92 0.93	3.30 0.92	3.88 0.91	6.32	0.00*	2<3	และ 4<1,3,5				
รวม	3.80	0.77	3.47	0.82	3.88	0.77	3.35	0.85	3.77	0.82	6.85	0.00*	2<1,3และ 4<1,3,5

*P < .05

จากตารางที่ 50 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่
แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านทางหลวง
แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบความคิดเห็นแตกต่าง
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในทุกข้อ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 51 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และภากรทดสอบค่า “เอฟ” เกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบของจักรยานยนต์ด้านความปลอดภัย

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย	รูปแบบจักรยานยนต์								F	P	เปรียบเทียบรายคู่		
	สปอร์ต (1)	วิบาก, กึ่งวิบาก (2)	ครุยเซอร์ (3)	อนเนกประสงค์(4)	อื่นๆ (5)								
	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X} S.D.	\bar{X}	S.D.	S.D.					
1. ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ขาดทักษะในการขับขี่จักรยานยนต์	3.49	0.90	3.31	1.04	3.53	0.93	3.14	0.98	3.26	1.02	2.56	0.04*	4<1,3
2. มีการแข่งขันกันเองในขณะรวมกลุ่มกันขับขี่จักรยานยนต์ ทำให้เกิดความประมาทในการขับขี่	3.64	0.88	3.31	0.85	3.42	1.08	3.17	1.05	3.15	1.18	3.81	0.00*	1>4,5
รวม	3.57	0.79	3.31	0.85	3.48	0.91	3.16	0.91	3.21	1.02	3.56	0.01*	และ3>4

*P < .05

จากตารางที่ 51 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่ต่างกันต่อสภาพปัญหาของการบริหารจัดการปัจจัยองค์ประกอบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้านความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบความคิดเห็นแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในทุกข้อ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ผลการวิจัยในขั้นตอนย่อยที่ 2.2 การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

การวิจัยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่ใน 5 ภูมิภาคเพื่อสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยโดยผู้วิจัยนำเสนอรายละเอียดจากการสำรวจในรูปแบบตารางประกอบความเรียงดังตารางที่ 52

ตารางที่ 52 ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยจากการสำรวจเส้นทางรายภาค ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก

องค์ประกอบทางการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	รายละเอียด (ที่ได้จากการสังเกต)					ร้อยละของ ศักยภาพ
	เหนือ	ใต้	ตะวันออก	ตะวันตก	ตะวันออก/ เหนือ	
ด้านการตลาด						
การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	มี	มี	มี	มี	มี	100
การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	มี	มี	มี	มี	มี	100
ด้านนโยบาย						
นโยบายการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	มี	มี	มี	ไม่มี	ไม่มี	60
ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่อนุญาตให้จักรยานยนต์ผ่านเข้าออก	อนุญาต	อนุญาต	ไม่อนุญาต	ไม่อนุญาต	ไม่อนุญาต	40
ด้านแหล่งท่องเที่ยว						
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	มี	มี	มี	มี	มี	100
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น	มี	มี	มี	มี	มี	100
ด้านที่พักแรม						
จุดแวะพักที่สะอาด ปลอดภัย เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมีมาตรฐาน ในระยะทางทุก ๆ 100 กม.	มี	มี	มี	มี	มี	100

ตารางที่ 52 ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยจากการสำรวจเส้นทางรายการภาค
(ต่อ)

องค์ประกอบทางการ ท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์	รายละเอียด (ที่ได้จากการสังเกต)					ร้อยละของ ศักยภาพ
	เหนือ	ใต้	ตะวันออก	ตะวันตก	ตะวันออก/ เหนือ	
ที่พักแรม	มี	มี	มี	มี	มี	100
ด้านชมรมยานยนต์						
ชมรมจักรยานยนต์	มี	มี	มี	มี	มี	100
กิจกรรมการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์โดย ชมรมยานยนต์	มี	มี	มี	มี	มี	100
ด้านการประกันภัย						
มีบริการประกันภัย เฉพาะสำหรับการ ท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ที่สามารถ หาซื้อได้ทั่วไป	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	0
ด้านทางหลวง						
ทางหลวงระหว่างจังหวัด	มี	มี	มี	มี	มี	100
ทางหลวงระหว่าง ภูมิภาค	มี	มี	มี	มี	มี	100
ด้านความปลอดภัย						
เจ้าพนักงานที่ทำหน้าที่ รักษาความปลอดภัย	มี	มี	มี	มี	มี	100
มาตรฐานปลอดภัยของ เส้นทาง	มี	มี	มี	มี	มี	100
ร้อยละของศักยภาพ						
การท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์	93.33	93.33	86.67	80	80	86.66

จากตารางที่ 52 จะเห็นได้ว่า ศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยในภาพรวม มีศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 86.66 โดยภูมิภาคที่มีศักยภาพของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มากที่สุดคือ ภาคเหนือ และ ภาคใต้ มีศักยภาพในด้านต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 93.33 รองลงมา คือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะเห็นได้ว่ามีศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 86.67

ด้านการตลาด จะเห็นได้ว่าในทุกภูมิภาคมีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 100

ด้านนโยบาย จะเห็นได้ว่า ศักยภาพด้านนโยบายในประเด็นการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 60 โดยนโยบายการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มีความชัดเจนในภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังมีนโยบายด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ไม่ชัดเจน ในประเด็นด้านตรวจคนเข้าเมืองที่อนุญาตให้จักรยานยนต์ผ่านเข้าออก มีศักยภาพคิดเป็นร้อยละ 40 เนื่องจากมีด่านตรวจคนเข้าเมืองที่อนุญาตให้จักรยานยนต์ผ่านเข้าออกเพียง 2 ภูมิภาค คือ ภาคเหนือภาคใต้

ด้านแหล่งท่องเที่ยว จะเห็นได้ว่าในทุกภูมิภาคมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น มีศักยภาพคิดเป็นร้อยละ 100

ด้านที่พักแรม จะเห็นได้ว่า ในภูมิภาคมีจุดแวะพักที่สะอาด ปลอดภัย เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมีมาตรฐาน ในระยะทางทุก ๆ 100 กม. และมีสถานีบริการน้ำมันมาตรฐานในระยะทาง ทุก ๆ 100 กม.และมีที่พักแรมในทุกภูมิภาค มีศักยภาพคิดเป็นร้อยละ 100

ด้านชมรมจักรยานยนต์ จะเห็นได้ว่า ทุกภูมิภาคมีชมรมจักรยานยนต์ และมีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยชมรมจักรยานยนต์

ด้านประกันภัย จะเห็นได้ว่า ไม่มีภูมิภาคใดที่มีบริการประกันภัยเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่สามารถหาซื้อได้ทั่วไป มีศักยภาพคิดเป็นร้อยละ 0

ด้านทางหลวง จะเห็นได้ว่า ทุกภูมิภาคมีทางหลวงระหว่างจังหวัดและทางหลวงระหว่างภูมิภาค มีศักยภาพคิดเป็นร้อยละ 100

ด้านความปลอดภัย จะเห็นได้ว่า ในทุกภูมิภาคมีเจ้าพนักงานทำหน้าที่รักษาความปลอดภัย และมีมาตรฐานความปลอดภัยของเส้นทาง มีศักยภาพคิดเป็นร้อยละ 100

ผลการวิจัยในขั้นตอนย่อยที่ 2.3 วิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก

สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีเชี่ยวชาญการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย จำนวน 15 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ของรัฐจำนวน 3 คน ผู้จัดการจักรยานยนต์ จำนวน 3 คน ผู้แทนจากชมรมจักรยานยนต์จำนวน 4 คน เจ้าหน้าที่จากบริษัทรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 คน ผู้ประกอบการบริษัทเช่ารถจักรยานยนต์ จำนวน 1 คน หัวหน้ากลุ่มการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ชาวต่างชาติ จำนวน 1 คนและ นักแข่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 1 คน โดยสามารถสรุปประเด็นสัมภาษณ์ตามข้อความในการสัมภาษณ์ได้ดังนี้

1. สถานการณ์ปัจจุบันการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยเป็นอย่างไร

สถานการณ์ปัจจุบันของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยดีขึ้นมีนักท่องเที่ยวจำนวนเพิ่มขึ้น มีการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น และมีความต้องการมาเที่ยวประเทศไทยอีกมาก ก่อให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์ซึ่งส่งผลมาจากภาวะน้ำมันแพง และกำลังซื้อของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น เมื่อมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างเป็นรูปธรรม มีการขยายตัวของการจัดงานจักรยานยนต์ โดยมีการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างจริงจังแบ่งสองกลุ่มหลัก คือกลุ่มที่ขี่ขี่ท่องเที่ยวแบบส่วนตัว และกลุ่มท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์เกิดการรวมกลุ่มในการทำกิจกรรมท่องเที่ยวซึ่งกิจกรรมส่วนใหญ่มักเป็นกิจกรรมการกุศล เช่น การทำโครงการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ การแจกสิ่งของ ในขณะที่การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มีความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์บางชนิด เช่น จักรยานยนต์โบราณค่อนข้างซบเซาลง ประเทศไทยพร้อมที่จะรองรับการท่องเที่ยว แต่ถนนยังไม่พัฒนาตามการเติบโตของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จึงจำเป็นต้องเร่งปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานและนโยบายต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

2. ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์หรือไม่ เพราะอะไร และหากมีความพร้อมท่านคิดว่าจะสามารถทำการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้อย่างไร

ผู้ได้รับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าประเทศไทยมีความพร้อมที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ทั้งภูมิประเทศที่สวยงาม ผู้คนที่มีอัธยาศัยไมตรีดี เป็นประเทศที่น่าขี่จักรยานยนต์ มีศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวและที่พักที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี มีเส้นทางที่สวยงาม เหมาะกับการผจญภัย แต่ยังมีเรื่องที่ต้องปรับปรุงใน

เรื่องของความปลอดภัย ทักษะของผู้ขับขี่ นิสัยในการขับขี่จักรยานยนต์ และยานพาหนะประเภทอื่น ๆ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก ควรมีการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์ให้ขับขี่ได้อย่างมีทักษะที่ดี นอกจากนี้ ควรมีการอำนวยความสะดวกในเรื่องของการอนุญาตให้ใช้ทางมอเตอร์เวย์หรือวงแหวนรอบนอกได้ นอกจากนี้ควรมีนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากทางภาครัฐ

3. ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนหรือไม่

ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเป็นประเทศไทยมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งประเทศไทยควรพัฒนาในเรื่องของการจัดสรรหน่วยงานที่จะดูแลเรื่องการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยตรง นอกจากนี้ยังควรพัฒนาเรื่องความปลอดภัย ระเบียบวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน การอำนวยความสะดวกในเรื่องของการเดินทางข้ามประเทศควรมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุงเรื่องนโยบายในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวมากกว่านี้

4. ควรทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้านที่จะกล่าวต่อไปได้อย่างไร

4.1 ด้านการตลาด ในปัจจุบันนี้ยังขาดส่งเสริมการตลาดจากภาครัฐอย่างชัดเจน ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมกันในการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้เป็นที่รู้จักทั้งในประเทศและในต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งทำการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้ดีขึ้น โดยควรประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่เน้นเรื่องการท่องเที่ยวระหว่างทางเป็นสำคัญ ทำให้เห็นว่านักท่องเที่ยวขับขี่จักรยานยนต์ได้อะไรมากกว่าการขับรถ หรือท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น ๆ เช่น ได้ผจญภัยในเส้นทางที่สวยงาม ได้สัมผัสวิถีชีวิต ชุมชนท้องถิ่น ได้ตระหนักถึงความเป็นไทย วัฒนธรรมประเพณี ตลอดจน อาหาร แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น นอกจากนี้ยังควรมีการสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การจัดงานไบค์วิค หรือแม้กระทั่งการจัดการแข่งขันจักรยานยนต์ในประเทศไทย

4.2 ด้านนโยบาย ในด้านนโยบายภาครัฐมีนโยบายการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์น้อยมาก ซึ่งภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนกว่านี้ โดยเน้นเรื่องความปลอดภัย และเรื่องส่งเสริมการท่องเที่ยวไปควบคู่กัน โดยในเรื่องความปลอดภัยนั้นควรมีการบังคับการอบรมขับขี่ปลอดภัยก่อนที่จะได้ใบขับขี่จักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังควรมีการปลูกฝังวินัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎจราจร การใส่หมวกนิรภัย การใช้สัญญาณไฟจราจร การลดอุบัติเหตุ ในส่วนของการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ภาครัฐควรมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยการอำนวยความสะดวกในการเข้าออกประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียน น่าจะมีการลดเอกสารในการ

ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองและด่านศุลกากรลง ควรมีการจัดตั้งศูนย์บริการด้านการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ รวมถึงการทำแผนที่สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์เพื่อเป็นข้อมูลในการท่องเที่ยว โดย ภาครัฐน่าจะมียุทธศาสตร์ที่เปิดกว้างสำหรับการขี่จักรยานยนต์มากกว่านี้ทั้งนี้ภาครัฐควรเป็นผู้กำหนด ทิศทางและนโยบายในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้ชัดเจนและร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อให้การ สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

4.3 ด้านแหล่งท่องเที่ยว ในด้านแหล่งท่องเที่ยวผู้รับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีอยู่แล้ว มีความสวยงาม เป็นเอกลักษณ์ เที่ยวได้ ทุกฤดูกาล ไม่จำเป็นต้องปรับปรุง แต่หากจะทำการปรับปรุงควรปรับปรุงในเรื่องของการเปิดแหล่ง ท่องเที่ยวที่เป็นเชิงธรรมชาติที่เป็นทางผ่านบนทางหลักเพิ่มขึ้น อาจสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวที่เข้าถึง ยากซึ่งให้ชุมชนที่อยู่บริเวณนั้นเป็นผู้ดูแล ผลักดันแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว เชิงอนุรักษ์ ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างทางมากกว่าการท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยว และเพิ่ม ความสามารถในการเข้าถึงของแหล่งท่องเที่ยวให้มากขึ้น

4.4 ด้านที่พักแรม ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าที่พักแรมของประเทศไทยมี ศักยภาพที่ดีอยู่แล้ว มีให้เลือกหลากหลาย สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ มีหลายระดับให้เลือกพัก มี ทั่วไปในทุกสถานที่ ซึ่งไม่จำเป็นต้องปรับปรุงอะไร แต่หากจะปรับปรุงควรเพิ่มจำนวนที่พักในอุทยาน ให้เพียงพอกับนักท่องเที่ยว แต่ต้องไม่ทำลายธรรมชาติ ควรส่งเสริมที่พักในชุมชน เช่น โฮมสเตย์ ที่จะ ให้นักท่องเที่ยวได้ประสบการณ์การท่องเที่ยวที่แปลกใหม่และได้สัมผัสวิถีชีวิตชุมชน

4.5 ด้านชมรมจักรยานยนต์ (เฉพาะจักรยานยนต์) สำหรับด้านชมรมจักรยานยนต์นั้นปัจจุบันมี จำนวนกลุ่มที่ขับขี่จักรยานยนต์จำนวนมากและมีแนวโน้มจะมีจำนวนมากขึ้นแต่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ไม่ เป็นทางการเนื่องจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์มักเป็นผู้รักอิสระซึ่งทำให้ชมรมจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่รวมตัวกันเพื่อขับขี่จักรยานยนต์ตามประเภทของรถมากกว่าจะเข้าร่วมเป็นสมาชิก ชมรมอย่างเป็นทางการ โดยการท่องเที่ยวที่จัดโดยชมรมจักรยานยนต์นั้นส่วนใหญ่แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มที่จัดกิจกรรมท่องเที่ยวอย่างเท่านั้น และ กลุ่มที่จัดกิจกรรมเพื่อการกุศล นอกจากจะมีชมรมจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ท่องเที่ยวแล้วยังมีชมรมจักรยานยนต์ในเชิงพาณิชย์ ที่เน้น การจัดท่องเที่ยวในเชิงพาณิชย์เป็นสำคัญ

4.6 ด้านทางหลวง ในด้านทางหลวงนั้น ทางหลวงของประเทศไทยที่เป็นถนนที่ตัดผ่าน ทัศนียภาพที่สวยงาม และมีโค้งเหมาะสำหรับการขี่จักรยานยนต์แบบผจญภัยนั้น แต่ทว่าผู้เข้ารับการ สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ทางหลวงในประเทศไทยควรปรับปรุงโดยเฉพาะถนนที่เป็น เส้นทางหลักควรปรับปรุงให้มีคุณภาพได้มาตรฐานและปรับถนนให้เรียบและสร้างมาตรฐานของถนน สายหลักของประเทศไทยให้เป็นมาตรฐานเดียวกับอาเซียน พัฒนาป้ายต่าง ๆ ให้เป็นสากล นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมความปลอดภัย โดยอาจมีป้ายเตือน หรือสัญญาณแจ้งอย่างชัดเจนว่าถนนบริเวณนั้น มีลักษณะอย่างไร เพื่อให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ได้ระมัดระวังหากสภาพถนนมีปัญหาและควรพิจารณา กฎหมายให้อนุญาตให้จักรยานยนต์สามารถวิ่งบนถนนวงแหวนรอบนอก (มอเตอร์เวย์) หรือทาง

พิเศษ และควรปรับปรุงพัฒนาเส้นทางที่เข้าถึงลำบากให้ดีขึ้นและควรปรับปรุงถนนให้เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว

4.7 ด้านการประกันภัย ในด้านการประกันภัยนั้นผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าการประกันภัยของประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพ ซึ่งจักรยานยนต์ที่สามารถทำประกันภัยได้ส่วนใหญ่จะเป็นจักรยานยนต์ใหม่ และเบี้ยประกันภัยมีราคาสูงมาก ซึ่งอาจเป็นเพราะจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มีการซ่อมบำรุงราคาสูงจึงทำให้เบี้ยประกันภัยมีราคาสูง ในส่วนของประกันภัยในการเดินทางสามารถทำได้โดยสะดวกและราคาไม่สูงมากแต่กรมธรรม์คุ้มครองเพียงกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเท่านั้นไม่ครอบคลุมการซ่อมรถ และมีกรมธรรม์ส่วนน้อยที่ครอบคลุมการรักษาพยาบาล นอกจากนี้กฎหมายไม่ได้บังคับให้ทำประกันภัยก่อนเดินทาง ดังนั้นการเดินทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ไปโดยส่วนตัวจึงไม่ได้มีการทำประกันภัยในการเดินทางเพิ่มเติม ซึ่งผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประกันภัย ดังนี้

1. ควรมีการประกันภัยขึ้น 1 โดยครอบคลุมจักรยานยนต์ทุกชนิด
2. ควรใช้ระบบประกันภัยตามยุโรป โดยการแบ่งการประกันภัยตามอายุ และลักษณะของรถ เพื่อให้ประกันมีประสิทธิภาพ
3. ควรมีการบังคับทำประกันภัยในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
4. การประกันภัยในจักรยานยนต์ควรมีรูปแบบให้เลือกหลากหลายตามงบประมาณของผู้ขับขี่จักรยานยนต์
5. ควรมีข้อตกลงระหว่างผู้ผลิตกับเจ้าของบริษัทประกันภัยเข้ามาหารือด้วยกันเพื่อหาข้อสรุปที่เป็นแนวทางที่ชัดเจนในการสนับสนุนให้ลูกค้าที่ใช้รถเพื่อที่จะได้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย

4.8 ด้านความปลอดภัย ในด้านความปลอดภัยผู้เข้ารับการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าการปลอดภัยในการขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทยยังขาดความปลอดภัย เนื่องจากกฎหมายภายในประเทศยังไม่รัดกุม ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกำหนด สภาพรถไม่พร้อมที่จะเดินทาง ควรมีการสอนการขับขี่ให้มีความถูกต้อง ปลูกฝังจิตสำนึกในการรักษาความปลอดภัยและกฎจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน รัฐบาลควรให้การสนับสนุน เปิดอบรมการขับขี่ให้ปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทุกคน โดยเฉพาะจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ควรมีกฎหมายบังคับใช้เครื่องแต่งกายที่รัดกุมปลอดภัย นอกจากนี้ควรปรับปรุงทางหลวงให้ปลอดภัยเหมาะกับการขับขี่จักรยานยนต์ และเข้มงวดเรื่องใบขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้มากขึ้น

5. ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยปัจจุบันนี้เป็นอย่างไร

จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในปัจจุบัน ดังนี้

1. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีวินัยจราจร ไม่เคารพกฎหมาย เช่น ใช้ความเร็วเกินกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กลับรถตรงที่ไม่อนุญาตขับรถ
 2. ผู้ขับขี่จักรยานยนต์บางคนไม่
 3. ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่ได้รับการฝึกอบรมทำให้ขับขี่ไม่ปลอดภัย
 4. ขาดการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยอย่างจริงจัง
 5. หาสถานีบริการซ่อมบำรุงจักรยานยนต์ได้ยาก ในกรณีรถเสียทำให้มีปัญหาในการซ่อมบำรุง
 6. ทางหลวงยังมีมาตรฐานไม่พอเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน
 7. ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีจิตสำนึกของความปลอดภัย ขาดการเตรียมร่างกายให้สมบูรณ์ก่อนการท่องเที่ยว ขาดการเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเพื่อความปลอดภัยของตน และขาดความรู้และทักษะในด้านความปลอดภัย
 8. ป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ไม่สามารถสื่อความหมายได้ชัดเจน และภาษาอังกฤษตัวเล็กและอ่านได้ยาก บางป้ายไม่มีภาษาอังกฤษ
 9. สถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งยังไม่พร้อมให้บริการนักท่องเที่ยว
 10. ขาดบริษัทที่จัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะอย่างมืออาชีพ
 11. การผ่านแดนใช้เอกสารจำนวนมาก ทำให้ไม่สะดวก
 12. นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์บางส่วนไม่เข้าใจกฎจราจรพื้นฐานของไทยทำให้เกิดปัญหา
 13. ทางหลวงยังขาดความปลอดภัย
 14. จักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะถูกตำรวจตรวจจับ เมื่อตำรวจตั้งด่านตรวจ
 15. กฎหมายยังไม่เปิดกว้างสำหรับจักรยานยนต์ โดยเฉพาะจักรยานยนต์ขนาดใหญ่
 16. ไม่สามารถใช้ทางพิเศษได้
6. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนอย่างไร
- จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ดังนี้
1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือผู้ใช้รถใช้ถนนควรรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด ควรจะแต่งกายให้เหมาะสมและบังคับการอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ที่ถูกต้องเพื่อความปลอดภัย ปลูกฝังจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่มีมารยาทในการขับขี่
 2. กฎหมายยังอ่อนแอ ไม่เข้มแข็ง ไม่ชัดเจน ยังไม่เอื้ออำนวยในเรื่องของจักรยานยนต์และการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
 3. ปรับปรุงถนนสายหลักให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย เช่น มีแผงกั้นเพื่อป้องกันสัตว์เข้ามาบนทางหลวง สร้างถนนให้มีความแข็งแรงไม่ต้องซ่อมบำรุงทุกปี

4. ภาครัฐและเอกชนควรสนับสนุนกลุ่มจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ มีการจัดทำสถิติเพื่อสร้างมาตรฐานเพื่อปรับเข้าสู่อาเซียน มีกลุ่มบุคคลที่อำนวยความสะดวกในเรื่องต่างๆ ดูแลความปลอดภัยในพื้นที่ที่มีความปลอดภัย สามารถขอความช่วยเหลือได้ทันถ่วงที มีศูนย์ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
5. ปรับปรุงป้ายบอกทางให้มีภาษาอังกฤษที่ชัดเจน
6. อำนวยความสะดวกในการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง
7. เน้นการท่องเที่ยวระหว่างทางให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงความเป็นไทยมากขึ้น
8. อนุญาตให้จักรยานยนต์ขนาดใหญ่สามารถใช้ทางพิเศษบางประเภทได้
9. ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย
10. ตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
11. หากเป็นไปได้ควรส่งเสริมการแข่งขันจักรยานยนต์ในประเทศไทย
12. ควรมีการสนับสนุนโครงการเพื่อการกุศลและเป็นประโยชน์ต่อสังคมที่จัดโดยกลุ่มการท่องเที่ยวงเชิงจักรยานยนต์

ผลการวิจัยในขั้นตอนที่ 3 ขั้นดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิง
จักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยการนำข้อมูลจากการวิจัยใน
ขั้นตอนที่ 1-3 มาทำการวิเคราะห์ และสรุปผลเป็นร่างแนวทางดังนี้

(ร่าง)

แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

ด้านการตลาด

1. ควรให้มีการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้มากขึ้น
2. จัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ และสามารถเข้าถึงกลุ่มผู้ขับขี่
จักรยานยนต์ได้โดยง่าย
3. ควรมีการส่งเสริมและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ด้านนโยบาย

1. ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย และจัดให้มีหน่วยงานที่
รับผิดชอบดูแลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
2. ควรให้มีนโยบายการผ่านแดนของรถจักรยานยนต์ให้เหมาะสมขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่ม
ประเทศอาเซียน
3. ควรมีการพิจารณากฎจราจร ให้เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้มากขึ้น

ด้านแหล่งท่องเที่ยว

1. ควรมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทางให้มากขึ้น รวมถึงการจัดการเข้าถึง
แหล่งท่องเที่ยวและการจัดให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานในแหล่งท่องเที่ยว

ด้านที่พักแรม

1. ควรให้มีการบังคับใช้ ตรวจสอบ และเข้มงวดกับมาตรฐานที่พักแรมในประเทศ
2. ควรจัดให้มีจุดแวะพักมากขึ้น และในจุดแวะพักนั้นควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันซึ่ง
คำนึงถึงผู้เดินทางที่เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์

ด้านชมรมยานยนต์

1. ควรมีการรวมกลุ่มของชมรมยานยนต์และจัดเป็นชมรมให้ถูกต้องตามกฎหมายพร้อมทั้งจัดตั้งเครือข่ายเพื่อประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้สมาชิกและผู้ขับขี่จักรยานยนต์เข้าถึงได้ง่าย

ด้านการประกันภัย

1. ควรจัดให้มีการบังคับการทำประกันภัยสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
2. ควรให้มีการจัดจำหน่ายประกันภัยสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะในช่องทางจัดจำหน่ายที่เข้าถึงผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้โดยง่าย

ด้านเครือข่ายทางหลวง

1. ควรมีการปรับปรุงสภาพถนนให้เหมาะสม และเป็นมาตรฐาน มีป้ายสัญลักษณ์บอกทางที่เป็นสากล
2. ควรอนุญาตให้จักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 200 ซีซีเป็นต้นไปใช้ทางพิเศษได้ (มอเตอร์เวย์) โดยอาจกำหนดช่องทางจราจรเฉพาะสำหรับจักรยานยนต์

ด้านความปลอดภัย

1. ควรมีกฎหมายบังคับการเรียนรู้ทักษะการขับขี่จักรยานยนต์ที่ถูกต้อง
2. ควรมีการอบรมผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัยทั้งต่อยานพาหนะของตน และยานพาหนะของผู้อื่น
3. ควรจัดโครงการปลูกฝังจิตสำนึกเกี่ยวกับวินัยจราจร

ผลการวิจัยในขั้นตอนที่ 4 การสรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

การวิจัยในขั้นตอนนี้เป็นการสนทนากลุ่มเพื่อสรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยจัดการสนทนากลุ่มเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2556 ระหว่างเวลา 13.00 น. – 16.00 น. ณ ห้องประชุม 1 อาคารจุฬาพัฒน์ 7 โดยมีผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่มจำนวน 12 ท่าน ที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และนักวิชาการ โดยแบ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยานยนต์ จำนวน 5 ท่าน ผู้แทนจากกรมทางหลวง 1 ท่าน ผู้แทนจากกรมท่องเที่ยว 3 ท่าน ผู้แทนจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 1 ท่าน และผู้ทรงคุณวุฒิ 2 ท่าน ผู้วิจัยได้ทำการถอดเทปและสรุปประเด็นที่ผู้เชี่ยวชาญเสนอและได้ขยายความการแสดงความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยจำแนกเป็นด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

ด้านการตลาด

1. นำเสนอภาพลักษณ์เรื่องความปลอดภัยของการขึ้นจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในประเทศไทย
2. ส่งเสริมการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล ซึ่งอาจเป็นฤดูฝน หรือฤดูแล้งเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวตลอดปีและส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบผจญภัย โดยเน้นเส้นทางของเส้นทางเป็นจุดขายที่สำคัญของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ด้านนโยบาย

1. จัดอำนวยการความสะดวกการท่องเที่ยวจักรยานยนต์ระหว่างประเทศ เช่น พิธีการศุลกากร การนำจักรยานยนต์ผ่านแดน และเข้มงวดเรื่องใบขับขี่ของชาวต่างชาติ
2. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่สามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวได้ โดยเน้นข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ และข้อมูลเรื่องกฎจราจรพื้นฐานสำหรับชาวต่างชาติ
3. เร่งผลักดันการจดทะเบียนใบขับขี่จักรยานยนต์ขนาดใหญ่โดยต้องมีการจัดอบรมการขับขี่ปลอดภัยก่อนที่จะทำการออกรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่
4. การจัดโครงการรณรงค์การขับขี่อย่างถูกต้อง ขับขี่อย่างปลอดภัย สวมชุดนิรภัยที่ได้มาตรฐาน รวมถึงใช้อุปกรณ์ที่มีการสะท้อนแสงให้เห็นแต่ไกล
5. จัดอบรมและมีการจดทะเบียนมัลคูลเทรคจักรยานยนต์ (Marshall) เพื่อให้มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีศักยภาพในการนำเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ
6. อบรมการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น การจัดขบวนจักรยานยนต์ ความปลอดภัย การช่วยเหลือหารถจักรยานยนต์มีปัญหา เพื่อความปลอดภัยในการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ด้านแหล่งท่องเที่ยว

1. จัดส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในแต่ละจังหวัด โดยใช้ข้อดีของแต่ละจังหวัดมาเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในจังหวัดนั้น ๆ พร้อมทั้งมีการจัดระเบียบงานท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยในระหว่างที่จัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในจังหวัดนั้น ๆ ควรมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานทุกภาคส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมทางหลวงเพื่อพัฒนาเส้นทางให้มีความปลอดภัยสำหรับจักรยานยนต์ในเส้นทางและช่วงเวลาที่มีการจัดการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของจังหวัดนั้น ๆ

ด้านที่พักแรม

1. ส่งเสริมให้มีการบังคับใช้มาตรฐานที่พักแรมของกรมการท่องเที่ยวเกี่ยวกับสถานประกอบการด้านที่พักแรมทั้งหมด เพื่อความมีมาตรฐานของสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการ
2. มีการจัดทำมาตรฐานที่พักระหว่างทางและบังคับใช้มาตรฐานนั้นกับบริเวณจุดแวะพัก และสถานีบริการน้ำมัน

ด้านชมรมยานยนต์

1. จัดตั้งชมรมจักรยานยนต์ต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมายโดยอาจพิจารณาจัดขึ้นตอนและเอกสารในการจัดตั้งชมรมเพื่อให้การจัดตั้งชมรมเป็นไปได้อย่างขึ้น
2. ชมรมจักรยานยนต์ควรมีบทบาทในการผลักดันให้สมาชิกชมรมมีการฝึกอบรม ฝึกทักษะมารยาทในการขับขี่จักรยานยนต์บนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย
3. ชมรมจักรยานยนต์ควรมีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยว และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ด้านการประกันภัย

1. บังคับให้มีการประกันภัยรถจักรยานยนต์ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว
2. เพิ่มจุดจำหน่ายประกันภัยรถจักรยานยนต์ให้เข้าถึงนักท่องเที่ยวได้มากขึ้นโดยอาจจำหน่าย ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง หรือมีบริการจำหน่ายทางอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

ด้านทางหลวง

1. ควรอนุญาตให้จักรยานยนต์สามารถขึ้นสะพานมิตรภาพเพื่อข้ามฝั่งชายแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้
2. จัดทำป้ายทางหลวงที่เป็นสัญลักษณ์สากล ปรับปรุงแผงกั้นทางบนทางหลวงให้ปลอดภัย
3. มีการติดตั้งป้ายเตือนบนทางหลวงในจุดเสี่ยง เช่น ในฤดูกาลเกษตรควรมีการเตือนให้ระมัดระวังรถที่ใช้ในการเกษตร หรือใช้ขนส่งสินค้าเกษตร ได้แก่ รถอ้อย รถไถ เป็นต้น

ด้านความปลอดภัย

1. วัดระดับทักษะของผู้ขับขี่ และจัดระดับความยากง่ายของเส้นทาง โดยในการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในทุกครั้งควรมีการบอกระดับความยากง่ายของเส้นทางและกำหนดระดับทักษะของผู้ขับขี่ที่จะเดินทางไปยังเส้นทางนั้น หากความยากของเส้นทางไม่เหมาะสมกับระดับทักษะของผู้ขับขี่ อาจมีการเตือนให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังมากขึ้น หรือ มีการเตรียมการช่วยเหลือ (ในกรณีเดินทางเป็นหมู่คณะ) เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่

2. จัดทำสื่อการสอนเพื่ออบรมให้ผู้ขับรถ ใช้ถนนทุกคน ตระหนักถึงการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะทุกรูปแบบในท้องถนน

ด้านอื่น ๆ

1. กำหนดกฎให้ต้องมีการปฐมนิเทศก่อนการพาคณะออกเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์
2. วางระบบการขับขี่ให้เป็นระเบียบ และมีรถบริการหากจักรยานยนต์ในกลุ่มคันใดคันหนึ่งมีปัญหา
3. วางระบบเรื่องเส้นทางให้เหมาะสมกับประเภทของรถ และระดับความสามารถในการขับขี่ของผู้ร่วมคณะเดินทาง
4. มีมัคคุเทศก์จักรยานยนต์ (Marshalls) เป็นผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน” นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน โดยการวิจัยแบ่งขั้นตอนการวิจัยออกเป็น 4 ขั้นตอน คือ

แบ่งวิธีดำเนินการวิจัยเป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 ขั้นศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อเตรียมการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
- ขั้นตอนที่ 2 ขั้นศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ การสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
- ขั้นตอนที่ 3 ขั้นดำเนินการร่าง และหาคุณภาพร่างแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน
- ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

จากการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับพฤติกรรม และสภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย พบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 85 มีอายุ 31 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 50 มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 75.3 มีอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 49.75 (นักท่องเที่ยวชาวไทย)มีรายได้เฉลี่ย 10,001 - 20,000 บาท ต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 44 ละ 36.8 (นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ)มีรายได้เฉลี่ย 1,001 - 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 24.5 มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 66.8

พฤติกรรมกรท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ พบว่า ใช้รถจักรยานยนต์ประเภทสปอร์ตและซูเปอร์สปอร์ต คิดเป็นร้อยละ 34.3 ใช้รถที่มีความจุกระบอกสูบ 601 ซีซี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 42 ไม่เคยได้รับการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 60.5 ไม่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 71.3 มีวัตถุประสงค์หลักในการท่องเที่ยวคือเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ

20.88 ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ในประเทศ) เฉลี่ย 3 – 5 ครั้งต่อปี คิดเป็นร้อยละ 34.3
 ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี(ต่างประเทศ) เฉลี่ย 1 – 2 ครั้งต่อปี คิดเป็นร้อยละ 47.3 ใช้
 ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ 1 – 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 42.3 ท่องเที่ยวในแต่ละครั้งจะ
 มีระยะทางเฉลี่ย 200 – 400 กม. คิดเป็นร้อยละ 35 ใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2,000 – 4,000 บาท
 คิดเป็นร้อยละ 39 ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 2 – 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 57.5 เดินทางร่วมกับกลุ่ม
 เพื่อน(ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์) คิดเป็นร้อยละ 56.3 ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง 101 – 120 กม.
 ต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 26.8 พักที่โรงแรม /รีสอร์ท คิดเป็นร้อยละ 54.3 กิจกรรมระหว่างการ
 ท่องเที่ยวในประเทศไทยคือ ชายทะเล วัยน้ำ/อาบแดด/ดำน้ำ/ล่องเรือ คิดเป็นร้อยละ 18.26

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิง
 จักรยานยนต์ในภาพรวม อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 3.43$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ในด้าน
 การตลาดมีปัญหาในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.46$) ด้านนโยบายมีปัญหาในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$)
 ด้านแหล่งท่องเที่ยวมีปัญหาในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.33$) ด้านที่พักแรมมีปัญหาในระดับปาน
 กลาง ($\bar{X} = 3.26$) ด้านชมรมจักรยานยนต์มีปัญหาในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.33$) ด้านการประกันภัยมี
 ปัญหาในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.48$) ด้านทางหลวงมีปัญหาในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$) และด้าน
 ความปลอดภัยมีปัญหาในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.40$)

จากการทดสอบความมีนัยสำคัญของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและ
 ชาวต่างชาติต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยด้วยการ
 ทดสอบค่า “ที” ผลการวิจัยพบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติต่อ
 ประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อ
 พิจารณาเป็นรายด้านจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือ
 ด้านชมรมจักรยานยนต์ โดยชาวต่างชาติเห็นปัญหาของชมรมจักรยานยนต์มากกว่าชาวไทย

จากการทดสอบความมีนัยสำคัญของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ใช้
 จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิง
 จักรยานยนต์ของประเทศไทย ด้วยการทดสอบค่า “เอฟ” ผลการวิจัยพบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของ
 กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาของการบริหาร
 จัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ
 .05 และหากพิจารณาเป็นรายด้านพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันมีความ
 คิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ในเกือบทุกด้านยกเว้นด้านการตลาดและด้านแหล่ง
 ท่องเที่ยว

จากการสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยในภาพรวมมีศักยภาพการท่องเที่ยวเชิง
 จักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 86.66 โดยภูมิภาคที่มีศักยภาพของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มากที่สุดคือ
 ภาคเหนือ และ ภาคใต้ มีศักยภาพในด้านต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 93.33 รองลงมาคือภาคตะวันออก จะเห็นได้
 ว่ามีศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 86.67

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอวิธีการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนโดยสรุปได้ดังนี้

1. ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียน และมีแนวโน้มของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่ดีขึ้น อาจจะมีปัญหาอยู่บ้าง แต่หากจะทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนนั้นควรทำการพัฒนาในแต่ละด้านดังนี้
 2. ด้านการตลาด ภาครัฐและเอกชนควรร่วมกันในการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้เป็นที่รู้จักทั้งในประเทศและในต่างประเทศมากขึ้น
 3. ด้านนโยบายภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนชัดเจน และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้มากขึ้น
 4. ด้านแหล่งท่องเที่ยว ควรมีการเปิดแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นเชิงธรรมชาติที่เป็นทางผ่านบนทางหลักเพิ่มขึ้น
 5. ด้านที่พักแรม มีศักยภาพดีอยู่แล้วแต่หากต้องการปรับปรุง ควรเพิ่มจำนวนที่พักในอุทยานให้เพียงพอแก่นักท่องเที่ยว และส่งเสริมที่พักในชุมชน
 6. ด้านชมรมจักรยานยนต์ (เฉพาะจักรยานยนต์) ควรมีการลดเอกสารและขั้นตอนในการจัดตั้งชมรม และกำหนดข้อบังคับของชมรมอย่างชัดเจน โดยเฉพาะชมรมต้องมีการอบรมการขับขี่ปลอดภัยให้กับสมาชิก
 7. ด้านทางหลวง ควรปรับปรุงถนนที่เป็นเส้นทางหลักให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน และควรพิจารณากฎหมายใหม่ให้จักรยานยนต์สามารถวิ่งบนถนนทางพิเศษบางส่วนได้
 8. ด้านการประกันภัย ประกันภัยของประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพในการประกัน และขาดการบังคับการประกันภัยในการเดินทาง จึงควรพิจารณาปรับปรุงระบบการประกันภัยให้เหมาะสม
 9. ด้านความปลอดภัย การขับขี่จักรยานยนต์ของประเทศไทยยังต้องปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยอีกมากโดยเฉพาะเรื่องวินัยของผู้ขับขี่ และผู้ใช้รถใช้ถนน ควรส่งเสริมให้มีการอบรมการขับขี่ปลอดภัยก่อนการออกใบอนุญาตขับขี่

การวิจัยครั้งนี้สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนได้ดังนี้

ด้านการตลาด

1. นำเสนอภาพลักษณ์เรื่องความปลอดภัยของการขี่จักรยานยนต์ท่องเที่ยวในประเทศไทย
2. ส่งเสริมการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล ซึ่งอาจเป็นฤดูฝน หรือฤดูแล้งเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวตลอดปีและส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบผจญภัย โดยเน้นเส้นทางของเส้นทางเป็นจุดขายที่สำคัญของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ด้านนโยบาย

1. จัดอำนวยความสะดวกการท่องเที่ยวจกัรยานยนต์ระหว่างประเทศ เช่น พิธีการศุลกากร การนำจกัรยานยนต์ผ่านแดน และเข้มงวดเรื่องใบขับขี่ของชาวต่างชาติ
2. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ที่สามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวได้ โดยเน้น ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขี่ จกัรยานยนต์ และข้อมูลเรื่องกฎจราจรพื้นฐานสำหรับชาวต่างชาติ
3. เร่งผลักดันการจดทะเบียนใบขับขี่จกัรยานยนต์ขนาดใหญ่โดยต้องมีการจัดอบรมการขับขี่ปลอดภัยก่อนที่จะทำการออกจกัรยานยนต์ขนาดใหญ่
4. การจัดโครงการรณรงค์การขับขี่อย่างถูกต้อง ขับขี่อย่างปลอดภัย สวมชุดนิรภัยที่ได้มาตรฐาน รวมถึงใช้อุปกรณ์ที่มีการสะท้อนแสงให้เห็นแต่ไกล
5. จัดอบรมและมีการจดทะเบียนภาคีจกัรยานยนต์ (Marshalls) เพื่อให้มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีศักยภาพในการนำเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ โดยเฉพาะ
6. อบรมการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ให้ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ เช่น การจัดขบวนจกัรยานยนต์ ความปลอดภัย การช่วยเหลือจกัรยานยนต์มีปัญหา เพื่อความปลอดภัยในการจัดการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์

ด้านแหล่งท่องเที่ยว

1. จัดส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ในแต่ละจังหวัด โดยใช้ข้อดีของแต่ละจังหวัดมาเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ในจังหวัดนั้น ๆ พร้อมทั้งมีการจัดระเบียบงานท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ โดยในระหว่างที่จัดการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ในจังหวัดนั้น ๆ ควรมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานทุกภาคส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมทางหลวงเพื่อพัฒนาเส้นทางให้มีความปลอดภัยสำหรับจกัรยานยนต์ในเส้นทาง และช่วงเวลาที่มีการจัดการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจกัรยานยนต์ของจังหวัดนั้นๆ

ด้านที่พักแรม

1. ส่งเสริมให้มีการบังคับใช้มาตรฐานที่พักแรมของกรมการท่องเที่ยวกับสถานประกอบการด้านที่พักแรมทั้งหมด เพื่อความมีมาตรฐานของสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการ
2. มีการจัดทำมาตรฐานที่พักระหว่างทางและบังคับใช้มาตรฐานนั้นกับบริเวณจุดแวะพัก และสถานีบริการน้ำมัน

ด้านชมรมยานยนต์

1. จัดตั้งชมรมจกัรยานยนต์ต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมายโดยอาจพิจารณาจัดขึ้นตอนและเอกสารในการจัดตั้งชมรมเพื่อให้การจัดตั้งชมรมเป็นไปได้ง่ายขึ้น

2. ชมรมจักรยานยนต์ควรมีบทบาทในการผลักดันให้สมาชิกชมรมมีการฝึกอบรม ฝึกทักษะ มารยาทในการขับขี่จักรยานยนต์บนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย
3. ชมรมจักรยานยนต์ควรมีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยว และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ด้านการประกันภัย

1. บังคับให้มีการประกันภัยรถจักรยานยนต์ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว
2. เพิ่มจุดจำหน่ายประกันภัยรถจักรยานยนต์ให้เข้าถึงนักท่องเที่ยวได้มากขึ้นโดยอาจจำหน่าย ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง หรือมีบริการจำหน่ายทางอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

ด้านทางหลวง

1. ควรอนุญาตให้จักรยานยนต์สามารถขึ้นบนสะพานมิตรภาพเพื่อข้ามฝั่งชายแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้
2. จัดทำป้ายทางหลวงที่เป็นสัญลักษณ์สากล ปรับปรุงแผงกั้นทางบนทางหลวงให้ปลอดภัย
3. มีการติดตั้งป้ายเตือนบนทางหลวงในจุดเสี่ยง เช่น ในฤดูกาลเกษตรควรมีการเตือนให้ระมัดระวังรถที่ใช้ในการเกษตร หรือใช้ขนส่งสินค้าเกษตร ได้แก่ รถอ้อย รถไถ เป็นต้น

ด้านความปลอดภัย

1. วัดระดับทักษะของผู้ขับขี่ และจัดระดับความยากง่ายของเส้นทาง โดยในการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในทุกครั้งควรมีการบอกระดับความยากง่ายของเส้นทางและกำหนดระดับทักษะของผู้ขับขี่ที่จะเดินทางไปยังเส้นทางนั้น หากความยากของเส้นทางไม่เหมาะสมกับระดับทักษะของผู้ขับขี่ อาจมีการเตือนให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังมากขึ้น หรือ มีการเตรียมการช่วยเหลือ (ในกรณีเดินทางเป็นหมู่คณะ) เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่
2. จัดทำสื่อการสอนเพื่ออบรมให้ผู้ใช้งาน ใช้ถนนทุกคน ตระหนักถึงการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะทุกรูปแบบในท้องถนน

ด้านอื่น ๆ

1. กำหนดกฎให้ต้องมีการปฐมพยาบาลก่อนการพาคนออกเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์
2. วางระบบการขับขี่ให้เป็นระเบียบ และมีรถบริการหากจักรยานยนต์ในกลุ่มคันใดคันหนึ่งมีปัญหา
3. วางระบบเรื่องเส้นทางให้เหมาะสมกับประเภทของรถ และระดับความสามารถในการขับขี่ของผู้ร่วมคณะเดินทาง
4. มีมัคคุเทศก์จักรยานยนต์ (Marshalls) เป็นผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาเรื่อง การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน มีประเด็นที่น่าสนใจอภิปรายไว้ ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย มีอายุ 31 - 50 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุที่ค่อนข้างสูง สอดคล้องกับ ทอมสันต์ และ ทอมสันต์ (Thompson and Thompson, 2014) ที่กล่าวไว้ว่าอายุไม่ใช่สิ่งสำคัญในการขับขี่จักรยานยนต์ แต่ผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์ส่วนใหญ่ขับขี่ด้วยความชอบ ไม่ว่าจะอายุเท่าไรหากชอบก็จะขับขี่จักรยานยนต์ไปเรื่อย ๆ

พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ พบว่า ใช้รถจักรยานยนต์ ประเภทสปอร์ตและซูเปอร์สปอร์ต ที่มีความจุกระบอกสูบ 601 ซีซี ขึ้นไป สอดคล้องกับ เครสแนค (Kresnak, 2008) ที่กล่าวว่า จักรยานยนต์ที่มีสมรรถนะสูงสามารถเร่งจาก 0 - 60 ไมล์ได้ในเวลา 7 วินาที ผู้ขับขี่นิยมใช้จักรยานยนต์ขนาดใหญ่มีสมรรถนะสูงกว่ารถยนต์ที่มีสมรรถนะสูง นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ เนื่องจากส่วนใหญ่ไม่มีการบังคับให้มีการฝึกอบรมก่อนออกใบขับขี่ สอดคล้องกับ มอร์ติเมอร์ (Mortimer, 1983) ที่กล่าวว่ามีเพียงบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เป็นต้น ที่มีการบังคับให้ผู้ที่จะทำใบขับขี่ต้องทำการอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์ มีวัตถุประสงค์หลักในการท่องเที่ยวคือเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ในประเทศไทย) เฉลี่ย 3 - 5 ครั้งต่อปี ท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ต่างประเทศ) เฉลี่ย 1 - 2 ครั้งต่อปี ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ 1 - 2 วัน ท่องเที่ยวในแต่ละครั้งจะมีระยะทางเฉลี่ย 200 - 400 กม. สอดคล้องกับ วาร์ด (Ward, 1987) ซึ่งกล่าวไว้ว่าผู้ท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวส่วนใหญ่จะเดินทางท่องเที่ยวในประเทศมากกว่าในต่างประเทศ และมักเดินทางในระยะทางที่มากกว่า 100 ไมล์ (160 กม.) ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 2 - 5 วัน ใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2,000 - 4,000 บาท เดินทางร่วมกับกลุ่มเพื่อน (ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์) ใช้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง 101 - 120 กม.ต่อชั่วโมง พักที่โรงแรม / รีสอร์ท กิจกรรมระหว่างการท่องเที่ยวในประเทศไทยคือ ชายทะเล ว่ายน้ำ/อาบแดด/ดำน้ำ/ล่องเรือ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เป็นที่นิยม สอดคล้องกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2556) ที่ทำการสำรวจกิจกรรมของนักท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวนิยมเที่ยวชมธรรมชาติ และเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ทะเล เป็นต้น

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ผู้ตอบแบบสอบถามมองเห็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในภาพรวมอยู่ในระดับ ปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบเห็นปัญหาอยู่ในระดับมากคือ ด้านนโยบาย และ ด้านทางหลวง นอกนั้นทุกด้านมีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งอาจเป็น

เพราะในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ระหว่างประเทศนโยบาย และด้านทางหลวง เป็นสิ่งที่สำคัญมากในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ในแง่ของนโยบายเปรียบเสมือนเป็นจุดเริ่มต้นในการดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังมีปัญหาทางด้านนโยบายอยู่มาก ไม่ว่าจะเป็นนโยบายการผ่านแดน นโยบายศุลกากร ในด้านของนโยบายจึงเป็นปัญหาใหญ่ที่ต้องปรับปรุงพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพ จากสภาพปัญหาระดับมากในด้านทางหลวงอาจเป็นเพราะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น ทางหลวงเป็นปัจจัยหลักในการขับขี่จักรยานยนต์ สอดคล้องกับ มานาน จอห์นสัน และ วาร์เฮ (Manan, Jonsson and Varhelyi, 2013) ในการขับขี่จักรยานยนต์นั้นทางหลวงนั้นเป็นสิ่งสำคัญมากในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงพบปัญหาในการขับขี่ค่อนข้างมากประกอบกับสภาพทางหลวงของประเทศไทยที่มีทางหลวงที่มีพื้นผิวจราจรไม่ดีเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็นอย่างมาก

การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยไม่แตกต่างกัน ที่ไม่พบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวระหว่างชาวไทยและชาวต่างชาติอาจเป็นเพราะในการขับขี่จักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (บิ๊กไบค์) ผู้ขับขี่ชาวไทยส่วนใหญ่จะมีการศึกษาข้อมูลการขับขี่จากต่างประเทศเสียเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นหลักสูตรในการฝึกอบรมหรือฝึกฝนทักษะความปลอดภัยในการขับขี่ล้วนแล้วแต่มาจากต่างประเทศ (ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า, 2554) จึงอาจเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีความคิดเห็นต่อสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน

แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านจะเห็นได้ว่าความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือด้านชมรมจักรยานยนต์ โดยชาวต่างชาติเห็นปัญหาของชมรมจักรยานยนต์มากกว่าชาวไทยซึ่งอาจเป็นเพราะชมรมจักรยานยนต์ของชาวต่างชาติมีความเข้มแข็งมากกว่าชมรมจักรยานยนต์ของไทยที่มีการแบ่งแยกกันเป็นกลุ่มย่อย ๆ ซึ่งแตกต่างกับชาวต่างชาติที่รวมเป็นสมาชิกกลุ่มอย่างจริงจัง และชมรมมีความเข้มแข็งและเป็นทางการจึงทำให้เมื่อเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทยจึงเห็นปัญหาด้านชมรมจักรยานยนต์มากกว่าชาวไทย สอดคล้องกับ บาร์เกอร์ และ ฮูแมน (Barker and Human, 2009) ที่ได้กล่าวว่า การรวมกลุ่มกันเพื่อขับขี่จักรยานยนต์เกิดขึ้นเพื่อขับขี่จักรยานยนต์เป็นกลุ่ม อย่างจริงจัง โดยผู้ขับขี่จักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะเข้าร่วมกับชมรมจักรยานยนต์ เช่น ชมรมจักรยานยนต์อเมริกัน (The American Motorcycle Association, AMA) เป็นต้น

การทดสอบความมีนัยสำคัญความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย จำแนกตามรูปแบบจักรยานยนต์ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันต่อประเด็นปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และหากพิจารณาเป็นรายด้านพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ในเกือบทุกด้านยกเว้นด้านการตลาดและด้านแหล่งท่องเที่ยว

ไม่พบความแตกต่าง อาจเนื่องมาจากการออกแบบรถจักรยานยนต์ให้แตกต่างกันตามแต่ประโยชน์การใช้งาน เช่น จักรยานยนต์ประเภทสปอร์ต และซูเปอร์สปอร์ต ถูกออกแบบมาให้ใช้งานที่ความเร็วสูง และต้องการทางเรียบ แตกต่างกับรถจักรยานยนต์ประเภทวิบาก และกึ่งวิบาก ซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อตอบสนองการขับขี่ในพื้นที่ที่เป็นทางดิน ทางลูกรัง หรือทางทราย (บุญธรรม ภัทรจารุสกุล, 2545) ซึ่งหากสภาพทางหลวงมีปัญหาแม้เพียงไม่มากอาจก่อให้เกิดอันตรายกับรถประเภทที่ต้องการทางเรียบได้ ดังนั้นรถประเภทเหล่านี้จะพบปัญหาอย่างมากในการเดินทางหากพบเส้นทางที่ไม่ใช่ทางหลวงที่มีมาตรฐาน ในทางจักรยานยนต์ประเภทวิบากและกึ่งวิบากซึ่งพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ประเภทนี้ต้องการการการผจญภัยและพยายามหาเส้นทางที่ไม่มีถนนในการขับขี่สอดคล้องกับการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ท่านหนึ่งที่เดินทางจากประเทศออสเตรเลียมาท่องเที่ยวยังประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชาอาณาจักรกัมพูชา มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยใช้จักรยานยนต์ประเภทวิบากได้กล่าวว่า “ผมชอบประเทศไทยที่สุดเพราะถนนที่สวยงาม เป็นทางโค้ง มีอุปสรรคให้ได้ผจญภัยมากมาย แตกต่างจากในมาเลเซีย และกัมพูชาที่เป็นทางตรงทำให้ขี่รถไม่สนุก”(หัวหน้ากลุ่มการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ชาวออสเตรเลีย, สัมภาษณ์, 10 ธันวาคม 2555)

การสำรวจเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

ด้านการตลาด พบว่าในทุกภูมิภาคมีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงานภาครัฐ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยแต่ยังไม่มีชัดเจนมาก แต่ส่วนใหญ่แล้วในแต่ละภูมิภาคจะมีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยหน่วยงานเอกชนผู้จัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภูมินาณั้น ๆ เช่น งานภูเก็ตไบค์วิค ก็ได้รับการประชาสัมพันธ์จาก ไรต์ไทยแลนด์ ผู้จัดงาน สอดคล้องกับการสัมภาษณ์ประธานจัดงานไบค์วิคแห่งหนึ่งในภาคใต้ของไทย ที่ได้กล่าวว่า “เราจัดกิจกรรมเองต้องทำทุกอย่างด้วยตัวเอง การประชาสัมพันธ์ก็ทำเอง ตามจริงก็อยากให้หน่วยงานของภาครัฐมาช่วยเหมือนกัน ถ้ามว่ารัฐมาช่วยไหมก็มาช่วยสนับสนุนเล็กๆ น้อยๆ” (ประธานจัดงานไบค์วิคแห่งหนึ่งในภาคใต้ของไทย, สัมภาษณ์, 9 ธันวาคม 2555) ซึ่งการจัดการด้านการตลาดของการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยนั้นหน่วยงานภาครัฐเป็นเพียงผู้สนับสนุนรายย่อยเท่านั้น ซึ่งหากภูมิภาคไหนที่ผู้จัดงานไม่เข้มแข็งก็จะยังเป็นไปได้ยากที่จะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ

จากการสำรวจศักยภาพด้านการตลาดในเรื่องของการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้น พบว่าในทุกภูมินาณั้นมีการจัดการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยอย่างน้อยในแต่ละภูมิภาคต้องม้งานจักรยานยนต์อย่างน้อยหนึ่งงาน ที่จัดเป็นประจำทุกปี สอดคล้องกับเวย์และโรเบิร์ตสัน (Way, K.A. and Robertson, L.J., 2012) ที่กล่าวว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นสิ่งสำคัญต่อการท่องเที่ยว โดยในแต่ละภูมิภาค ก็มีการจัดงานในระดับที่แตกต่างกันไป กลุ่มผู้เข้าร่วมงานที่เป็นเป้าหมายหลักแตกต่างกันไป เช่นงาน เรียวไบค์เกอร์ จังหวัดเชียงใหม่ นั้น ผู้จัดงานเน้นกลุ่มเป้าหมายหลักเป็นกลุ่มผู้ใช้รถคัสตอม หรือรถที่ประกอบเองหรือตกแต่งเองภายในงานก็จะมีการแสดงรถประเภทนั้น รวมถึงมีการออกร้านของรถประเภทนั้นเป็นหลัก หรือ อย่างภาคตะวันตกที่จัดงาน วินเทจไบค์วิค ก็เน้นกลุ่มผู้เข้าร่วมงานเป็นกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์โบราณ เป็นต้น สอดคล้องกับแดน (Dann, G.M.S., 1977) ที่ได้กล่าวไว้ว่าแรงจูงใจในการท่องเที่ยวเป็นส่วนบุคคล หรือ เป็นปัจเจก

ผลึกให้ท่องเที่ยว เพื่อการฝึกฝน เพื่อการชดเชย เพื่อการพักผ่อน เพื่อการหาความรู้ หรืออาจเป็น แรงจูงใจระหว่างบุคคล หรือปัจจัยตั้ง จากความสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในรูปแบบ ที่แตกต่างกันก็จะมีสังคมที่แตกต่างกัน มีเป้าหมายที่แตกต่างกัน ดังนั้นประเภทของงานที่จัดจึง กลายเป็นปัจจัยตั้งให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปร่วมงานตามความสนใจของตน

ด้านนโยบาย ในแต่ละภูมิภาคยังขาดการกำหนดนโยบายการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่าง ชัดเจนซึ่งด่านตรวจคนเข้าเมืองนั้น ใน 5 ภูมิภาคมีเพียง 2 ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่อนุญาตให้นำ รถจักรยานยนต์ผ่านเข้าออกได้โดยง่าย ซึ่งก็คือ ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย และ ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา นอกจากนี้ยังมีการผ่อนผันให้รถจักรยานยนต์เดินทางเข้าออกได้ที่ด่านตรวจคนเข้า เมืองหนองคาย แต่ทว่าต้องทำเรื่องผ่านแดนโดยการขออนุญาตจากทางสถานทูตของประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ตรวจคนเข้าเมืองหนองคาย, 2554) ซึ่งนโยบายในการผ่าน ด่านของรถจักรยานยนต์ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ต้องใช้เอกสารจำนวนมาก ซึ่งการเดินทางลำพั่ง นั้นนโยบายในการผ่านแดนยังไม่เอื้ออำนวยเท่าไร เนื่องจากมีปัญหาการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มาก จึงทำให้ภาครัฐกำหนดนโยบายในการผ่านแดนเพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ทำให้การเดินทางโดยลำพั่งนั้น ค่อนข้างลำบาก แต่หากเดินทางเป็นหมู่คณะ และมีการติดต่อประสานงานล่วงหน้าจะทำให้การนำรถ เข้า – ออก ระหว่างประเทศได้ง่ายขึ้น ในด้านนโยบายนี้ยังจำเป็นต้องมีการพัฒนาอีกมาก ซึ่งใน อนาคตในปี พ.ศ.2558 น่าจะมีการกำหนดนโยบายในการผ่านแดนให้ง่ายขึ้น ดังแผนยุทธศาสตร์การ ท่องเที่ยวอาเซียน (สำนักงานเลขาธิการอาเซียน, 2557) ที่ได้กำหนดนโยบายในการผ่านแดนของ อาเซียนในอนาคตไว้ว่านักท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถเดินทางผ่านแดนได้โดยเสรี นอกจากนี้นักท่องเที่ยวที่ถือวีซ่าในกลุ่มประเทศอาเซียนก็สามารถเดินทางผ่านแดนในอาเซียนได้อย่าง เสรีเช่นกัน นโยบายนี้อาจส่งผลให้การท่องเที่ยวอาเซียนเจริญเติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก และอาจส่งผล ให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนไปโดยปริยาย

ด้านแหล่งท่องเที่ยว ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติ และมนุษย์สร้างขึ้นในทุก ภูมิภาคซึ่งในแต่ละภูมิภาคก็มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ เช่น หาดเฉวง ในอำเภอ เกาะ สมุยในภาคใต้ เป็นเกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ หรือ แหล่งมรดกโลก บ้านเชียง จังหวัดอุดรธานี ในภาคอีสาน เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดก โลกจากองค์การยูเนสโก แหล่งท่องเที่ยวของประเทศไทยนั้นเป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวอย่าง มาก สอดคล้องกับ ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2556) ที่กล่าวว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงใน ระดับโลก ส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันทางการท่องเที่ยวกับประเทศในกลุ่มอาเซียน และมีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาคอาเซียน รวมถึงศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนด้วย

ด้านที่พักแรม ในทุกภูมิภาคมีจุดแวะพักที่สะอาด ปลอดภัย เพียงพอต่อความต้องการของ ผู้ใช้บริการมีมาตรฐาน และสถานีบริการน้ำมันมาตรฐานในระยะทางไม่เกิน 100 กม.โดยในช่วงที่เป็น เมืองจะมีสถานีบริการน้ำมันจำนวนมาก แต่หากห่างจากเมืองออกไปอาจหาสถานีบริการน้ำมันได้ยาก โดยเฉพาะในภาคเหนือ ตั้งแต่จังหวัดเชียงใหม่ – ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของนั้น บางช่วงสถานี

บริการน้ำมันห่างกันถึง 130 กม. ซึ่งรถจักรยานยนต์บางประเภทไม่สามารถวิ่งได้ไกลขนาดนั้นในการเติมน้ำมัน 1 ถัง จึงต้องมีการเติมน้ำมันจากปั๊มเล็ก ๆ ที่ไม่มีมาตรฐานระหว่างทางหรือที่เรียกว่า ปั๊มหลอด ในส่วนของที่พักรถนั้น ทุกภูมิภาคมีที่พักรถให้เลือกในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งโรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ เกสต์เฮาส์ ฯลฯ ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเลือกที่พักรถได้ตามความพึงพอใจของตน และสามารถเลือกได้ตามงบประมาณในการเดินทางที่ตนมีอยู่ สอดคล้องกับสถิติจากกรมการท่องเที่ยว (2554) ที่ได้นำเสนอว่าในปี 2553 มีสถานประกอบการด้านที่พักรถประมาณ 7,154 ซึ่งถือว่าเป็นตัวเลขที่ค่อนข้างสูงทำให้ประเทศไทยสามารถหาที่พักรถได้ง่าย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับ สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น) (2553) ที่กล่าวไว้ว่าอุตสาหกรรมที่พักรถเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศไทย นอกจากนี้จะมีการบริการที่เป็นมาตรฐานแล้วยังมีให้เลือกอย่างหลากหลายตามความพอใจของนักท่องเที่ยว

ด้านชมรมยานยนต์พบว่าในทุกภูมิภาคแล้วแต่มีชมรมยานยนต์โดยเฉพาะในจังหวัดใหญ่ ๆ จะมีชมรมยานยนต์อยู่มากแต่ส่วนใหญ่เป็นการรวมกลุ่มกันเพื่อขับขี่จักรยานยนต์ไม่ได้จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย สอดคล้องกับ ประธานจัดงานจักรยานยนต์ในภาคเหนือ ซึ่งกล่าวว่า “ชมรมจักรยานยนต์มีเยอะแคในเชียงใหม่ก็ 300 ชมรมแล้วแต่ไม่มีใครไปจดทะเบียนหรือกัมนัวยุ่ยาก” (ประธานจัดงานจักรยานยนต์ในภาคเหนือ, สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2555) ซึ่งแต่ละกลุ่มก็จะรวมกลุ่มกันขับขี่จักรยานยนต์และจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวตามความสนใจ ซึ่งชมรมส่วนใหญ่มักจะรวมกลุ่มกันตามประเภทของรถจักรยานยนต์เนื่องจากประเภทของรถจักรยานยนต์นั้นส่งผลต่อพฤติกรรม การขับขี่โดยตรง เช่น หากใช้รถประเภทสปอร์ตผู้ขับขี่ก็จะเป็นผู้ที่ชอบความเร็ว และจะต้องขับขี่ในทางเรียบเท่านั้น แตกต่างจากผู้ใช้รถประเภทวิบากที่นิยมจัดกิจกรรมขับขี่ในพื้นที่ที่ไม่มีถนน สอดคล้องกับ บุญธรรม ภัทรจารุสกุล (2545) ที่กล่าวไว้ว่าประเภทของรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดความแตกต่างของพฤติกรรม การขับขี่

ด้านการประกันภัย พบว่าไม่มีภูมิภาคใดเลยที่มีการประกันภัยเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่สามารถหาซื้อได้โดยง่าย หากจำเป็นต้องมีการประกันภัยในกรณีที่รวมกลุ่มกันขับขี่จักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวการจัดหาประกันภัยจะทำได้โดยการทำประกันการเดินทางแบบหมู่คณะ สอดคล้องกับประธานจัดงานจักรยานยนต์ในภาคเหนือที่กล่าวว่า “บริษัทที่ก็ทำ ประกันภัยเดินทางเวลาออกทริปกัน แต่ต้องทำเป็นหมู่คณะนะ ถ้าเดี่ยวก็ต้องใช้ประกันรถอย่างเดียว” (ประธานจัดงานจักรยานยนต์ในภาคเหนือ, สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2555)

ด้านทางหลวง พบว่าในทุกภูมิภาคมีทางหลวงระหว่างจังหวัดและสามารถเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคได้ แต่ทว่ากฎหมายประเทศไทยระบุว่าจักรยานยนต์ต้องวิ่งเลนซ้ายเท่านั้น ซึ่งทำให้ไม่สะดวกในการขับขี่จักรยานยนต์ขนาดใหญ่ที่มีความเร็วสูง และแม้ว่าในทุกภูมิภาคจะมีทางหลวงเชื่อมโยงกันในหลายเส้นทาง แต่ยังมีเส้นทางที่เป็นทางพิเศษที่จักรยานยนต์ไม่สามารถใช้ได้ทำให้ต้องขับขี่โดยผ่านเส้นทางสายอื่นซึ่งไม่สะดวกในการเดินทาง เช่น หากต้องการขับขี่จักรยานยนต์ไปภาคตะวันออก จักรยานยนต์ไม่สามารถใช้ทางพิเศษวงแหวนรอบนอกตะวันออก - ตะวันตกได้ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ต้องหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นในการเดินทาง เช่น เส้นทางสายบางนา - ตราด เป็นต้น สอดคล้องกับ ประธานจัดงานจักรยานยนต์จังหวัดหนึ่งในภาคกลางที่กล่าวว่า “ควรมีการผ่อนผันให้

มอเตอร์ไซค์ใช้ทางมอเตอร์เวย์ได้บ้างไม่ใช่จะเดินทางที่ก็ต้องอ้อมกันวงแหวนใช้ไม่ได้เลย ไม่ต้องถึงให้ขึ้นทางด่วนหรือครบแค่ให้วิ่งในมอเตอร์เวย์ก็พอมันสะดวกกว่ากันเยอะ” (ประธานจัดงานจักรยานยนต์จังหวัดหนึ่งในภาคกลาง, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2556)

ด้านความปลอดภัย พบว่าในทุกภูมิภาค ทุกเส้นทางมีการตั้งด่านตรวจบนทางหลวงเป็นระยะและมีด่านใหญ่ในช่วงก่อนเข้าเขตจังหวัดใหญ่ที่สำคัญ ซึ่งการมีด่านตรวจนั้นทำให้พฤติกรรมขับขี่ที่รุดนัตและจักรยานยนต์เป็นไปด้วยความปลอดภัยมากขึ้น ในมาตรฐานความปลอดภัยพบว่าในทุกภูมิภาคมีมาตรฐานความปลอดภัยในเส้นทาง แต่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งในยุทธศาสตร์นี้เน้นกลยุทธ์ ในการปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยอย่างครอบคลุมและเป็นระบบ เพิ่มหรือรักษาไว้ซึ่งระดับการบังคับใช้กฎหมาย กฎเกณฑ์ต่างๆด้านความปลอดภัยทางถนน และ มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงหลัก (โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยทำหน้าที่ตรวจตรา จับปรับ) เช่น การคาดเข็มขัด การสวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554) เพื่อให้ถนนปลอดภัยยิ่งขึ้น

แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

จากการสนทนากลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนจำนวน 24 ข้อสามารถจำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้ 9 ด้าน คือด้านการตลาด ด้านนโยบาย ด้านแหล่งท่องเที่ยว ด้านที่พักแรม ด้านชมรมยานยนต์ ด้านการประกันภัย ด้านทางหลวง ด้านความปลอดภัย และด้านอื่น ๆ ซึ่งจากการเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญนั้น ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มองว่าปัจจัยต่าง ๆ ถูกเชื่อมโยงเข้าด้วยกันหากต้องพัฒนาควรแบ่งปัจจัยออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ปัจจัยทั้งหมดมีปัจจัยที่จำเป็นต้องเร่งพัฒนา ได้แก่ การตลาด นโยบาย การประกันภัย ทางหลวง และความปลอดภัย ส่วนปัจจัยที่ประเทศไทยคืออยู่แล้วไม่จำเป็นต้องเร่งพัฒนาเหมือนปัจจัยในกลุ่มแรกประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยว ที่พักแรม และชมรมยานยนต์

ในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นไม่ว่าจะพัฒนาศักยภาพด้านอะไรก็ตามควรคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ เพราะการขี่จักรยานยนต์นั้นเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงและอาจก่อให้เกิดอันตรายถึงบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ โดยประเด็นสำคัญในด้านนโยบายที่ผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เสนอแนะให้มีการอบรมและจดทะเบียนมคคทศก์จักรยานยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการท่องเที่ยว สอดคล้องกับนิตินา ชัชกุล (2547) ผู้เดินทางประเภทนี้จะต้องมีการเตรียมการอย่างดี มีผู้นำทางที่มีประสบการณ์ และตั้งอยู่ในความไม่ประมาท เพราะอาจเกิดอันตรายได้ ซึ่งในทัศนะของผู้วิจัยผู้วิจัยมีความเห็นว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นทุกปัจจัยที่จะทำการพัฒนาศักยภาพควรพัฒนาภายใต้พื้นฐานของความปลอดภัย เช่น ด้านการตลาด ควรเน้นการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย ด้านนโยบายภาครัฐก็ควรให้

ความสำคัญถึงความปลอดภัยของการวางนโยบายการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ด้านการประกันภัย ควรมีการประกันภัยที่ครอบคลุมการรักษาพยาบาลในกรณีบาดเจ็บและมีบริการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและทันท่วงที ในส่วนของทางหลวงนั้นควรมีการรักษาทางหลวงให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอด ตั้งแต่การเริ่มก่อสร้าง หรือแม้กระทั่งการบังคับน้ำหนักของรถที่วิ่งบนทางหลวงไม่ทำให้พื้นผิวจราจรเสียก่อนเวลาอันสมควร ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งหากประเทศไทยสามารถพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในทุกด้านมาเป็นอันดับแรกประเทศไทยอาจไม่เพียงแต่ศูนย์กลางของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน แต่ประเทศไทยน่าจะติดอันดับประเทศที่น่าท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มากที่สุดในโลกเป็นแน่



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน” ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการนำแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนไปใช้ โดยในการนำแนวทางฯ ไปใช้นั้น ควรมีการคำนึงถึงทฤษฎีการจัดการของเดล (1965) โดยในการจัดการนั้นควรมีการจัดการพัฒนาศักยภาพในทุกด้านตามทฤษฎีการท่องเที่ยวด้วยการขับเคลื่อนของพีริคซ์ และคาร์สัน (Prideaux and Carson, 2011) และในแต่ละด้านต้องมีการวางกระบวนการจัดการให้ครบ 7 ขั้นตอนตามทฤษฎีการจัดการของเดล (1965) โดยในแต่ละด้านสามารถนำไปพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ดังนี้

วางแผน (Planning) เป็นขั้นตอนแรกที่ต้องมีการพิจารณาก่อนจะทำการพัฒนาศักยภาพในแต่ละด้าน โดยในการวางแผนการจัดการศักยภาพนั้นควรมีการคำนึงถึงผลลัพธ์ก่อนว่าในด้านนั้น ๆ ควรพัฒนาอะไร เช่น ด้านการตลาดควรพัฒนาศักยภาพด้านการนำเสนอภาพลักษณ์เรื่องความปลอดภัยของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย และ ส่งเสริมการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล เมื่อได้เป้าหมายที่จะพัฒนาจึงนำมาเขียนแผนการพัฒนา ซึ่งแผนการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในแต่ละด้านนั้นควรจัดทำเป็นแผนระยะสั้นเพื่อตอบการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้อย่างรวดเร็ว และแผนระยะสั้นนั้นควรมีการร่างและปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยปรับปรุงจากแผนเดิมจนกว่าจะบรรลุเป้าหมาย นอกจากนี้แผนการพัฒนาต้องมีกิจกรรมและเวลาที่ชัดเจนเพื่อจะได้นำมาเตรียมการส่วนอื่น ๆ ให้ประสบความสำเร็จต่อไป

การจัดองค์กร (Organizing) เป็นขั้นตอนที่จำเป็นต้องมีการพิจารณาเป็นอันดับถัดมา ซึ่งอาจพิจารณาพร้อมการวางแผนเลยก็ได้ สำหรับการจัดองค์กรของการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นจะสามารถจัดได้โดยง่ายหากว่าในการวางแผนได้กำหนดกิจกรรมในแผนไว้อย่างชัดเจน ในการจัดองค์กรนั้นควรนำกิจกรรมในแผนการพัฒนาศักยภาพทั้งหมดมาหาองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาเพื่อรับผิดชอบในการจัดกิจกรรมให้เป็นไปตามแผน เช่น ในด้านนโยบายได้มีการเสนอให้มีอบรมและจดทะเบียนมัคคุเทศก์เชิงจักรยานยนต์ ซึ่งในการจัดให้มีการอบรมและจดทะเบียนมัคคุเทศก์นั้นก็ต้องการวางแผนกิจกรรมเป็นอย่างแรก ซึ่งกิจกรรมทั้งหมดอาจเกี่ยวข้องกับหน่วยงานเดียวภาคส่วนเดียว หรือหลายหน่วยงาน หลายภาคส่วนก็ได้ ดังนั้นควรมีการหาองค์กรมารับผิดชอบในการจัดกิจกรรมแต่ละกิจกรรมเพื่อให้สามารถพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในด้านนั้น ๆ เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) เมื่อมีการมอบหมายความรับผิดชอบให้กับองค์กรต่าง ๆ องค์กรเหล่านั้นก็มีหน้าที่ต้องจัดคนเข้าทำงานมอบหมายให้รับผิดชอบในตำแหน่งหน้าที่นั้น และให้อำนาจบุคคลเหล่านั้นสามารถบริหารจัดการพัฒนาศักยภาพภายใต้แผนการดำเนินการที่วางไว้ เช่น ในด้านการประกันภัยมีการเสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพไว้ว่าควรมีจุดจำหน่ายประกันภัยที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้ ซึ่งหากวางแผนแล้วเสร็จ กิจกรรมในการจำหน่ายประกันภัยก็จะเป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัย ดังนั้นบริษัทประกันภัยก็ควรมีการจัดคนเข้าทำงานในตำแหน่งของการ

จำหน่ายประกันภัยในศูนย์บริการประกันภัย เช่น ตามด่านตรวจคนเข้าเมืองต่าง ๆ การจัดคนเข้าทำงานเป็นอีกกระบวนการจัดการหนึ่งที่สำคัญมากในประเทศไทย

การอำนวยความสะดวก (Directing) เมื่อมีการวางแผน การจัดองค์กร การจัดคนเข้าทำงานแล้ว การอำนวยความสะดวกก็เป็นสิ่งที่จะต้องช่วยส่งเสริมการทำงานของผู้ที่ได้รับมอบหมายงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น ในด้านที่พักแรม มีการนำเสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพเกี่ยวกับการบังคับใช้มาตรฐานของกรมการท่องเที่ยว ดังนั้นกรมการท่องเที่ยวนอกจากจะจัดคนเข้าทำงานแล้ว ยังต้องทำการอำนวยความสะดวกเพื่อให้การบังคับใช้มาตรฐานกับสถานประกอบการที่ที่พักแรม

การควบคุม (Controlling) การจัดการกระบวนการจัดการในขั้นนี้เป็นอีกขั้นที่จำเป็นก่อนที่จะเดินถึงเป้าหมาย การควบคุมอาจเป็นทางออกที่ดีในการตรวจสอบเป้าหมายระหว่างทาง เช่น ด้านชมรมยานยนต์ ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวจักรยานยนต์ในข้อนี้ไว้ให้มีการจัดตั้งชมรมอย่างถูกต้อง ดังนั้น เมื่อวางแผน และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลเมื่อถึงระยะหนึ่งก็ต้องมีการควบคุมตรวจสอบเช็คว่าได้ดำเนินการเป็นไปตามแผนหรือไม่ หากไม่ก็จะได้เตรียมแก้ปัญหาต่อไป

การสร้างสรรคสิ่งใหม่ (Innovation) อาจกล่าวได้ว่าการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นเทรนด์การท่องเที่ยวใหม่อย่างหนึ่ง ดังนั้นการท่องเที่ยวจักรยานยนต์ต้องมีการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ตลอดเวลา เพื่อให้ก้าวทันโลก และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการ เช่นในด้านความปลอดภัยได้มีการเสนอให้มีการจัดทำสื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงการใช้อุปกรณ์ร่วมกับผู้อื่น ดังนั้นจึงควรมีการคิดนวัตกรรมใหม่เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคมีการใช้สื่อมากขึ้น เช่น อาจมีแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ ที่สามารถสแกนจุดต่าง ๆ ของถนน เพื่อให้ผู้ใช้ขับขี่ได้รับสื่อมากขึ้น

สรุปแล้วทฤษฎีการจัดการของเดล (1965) หากได้มีการนำมาใช้ในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยแล้วนั้นจะทำให้ประเทศไทยมีการจัดการแนวทางต่าง ๆ ที่ง่ายขึ้น และมีประสิทธิภาพ หากแต่ต้องทำจริงจังเพื่อการนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างแท้จริง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนได้นั้นภาครัฐควรมีการกำหนดนโยบายเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ดังนี้

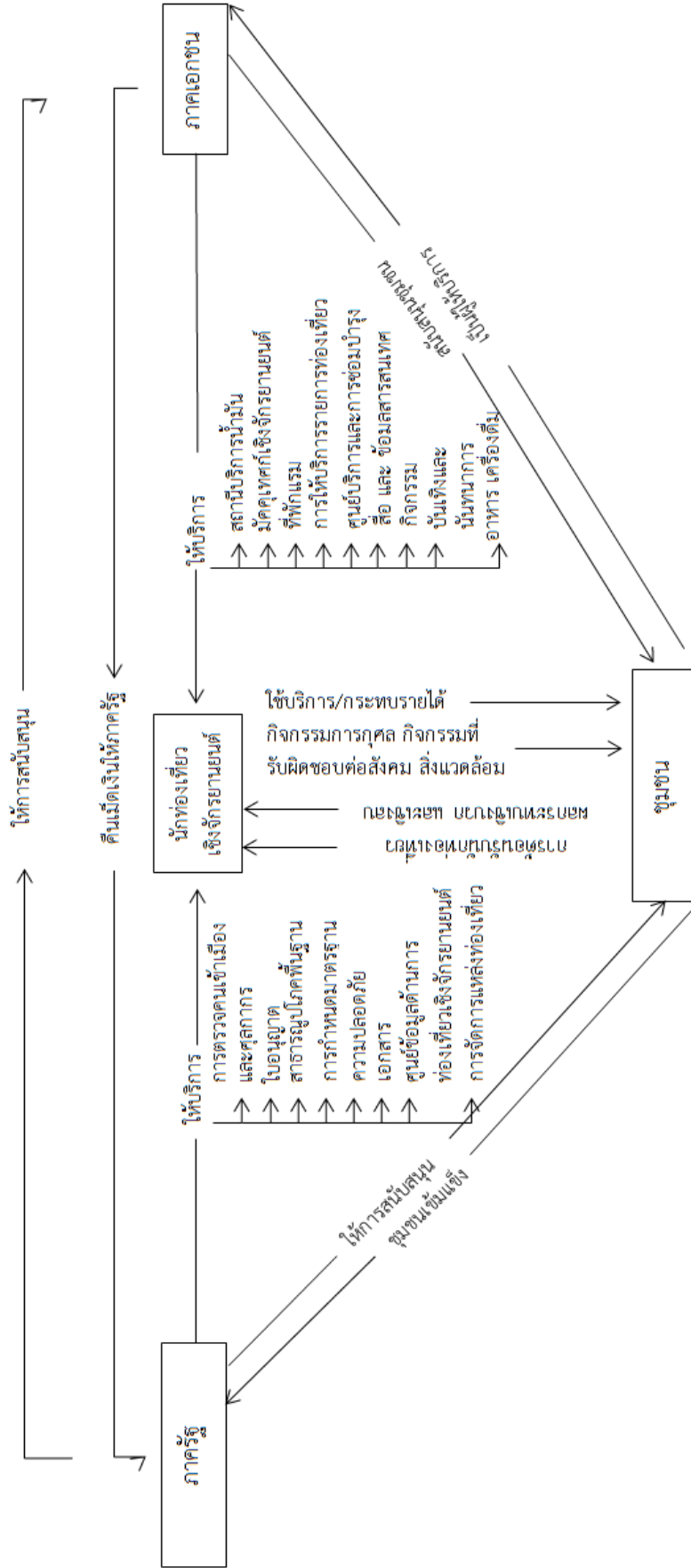
1. ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
2. ควรมีนโยบายตรวจคนเข้าเมืองและพิธีศุลกากรที่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ขับขี่จักรยานเข้า-ออก ผ่านประเทศไทยได้สะดวก
3. ควรมีการประสานงานระหว่างประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มอาเซียนเพื่อให้ความร่วมมืออำนวยความสะดวกให้แก่การผ่านแดนของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
4. ควรมีการแก้ไขกฎที่ห้ามจักรยานยนต์ขึ้นบนสะพานมิตรภาพทุกแห่งเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์สามารถเดินทางระหว่างประเทศอาเซียนได้โดยสะดวก

5. ควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้าถึงได้ง่าย โดยควรมีการให้ข้อมูลความปลอดภัย รวมถึงข้อมูลกฎจราจรของประเทศไทยแก่ชาวต่างชาติก่อนทำการขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย
6. จัดทำป้ายทางหลวงให้เป็นสัญลักษณ์สากล
7. ควรมีการจดทะเบียนมีคคุเทศก์จักรยานยนต์ และควรมีกฎบังคับให้ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นจะต้องมีมีคคุเทศก์สำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
8. บังคับใช้ประกันภัยการเดินทางสำหรับจักรยานยนต์ทุกครั้งที่มีการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัย

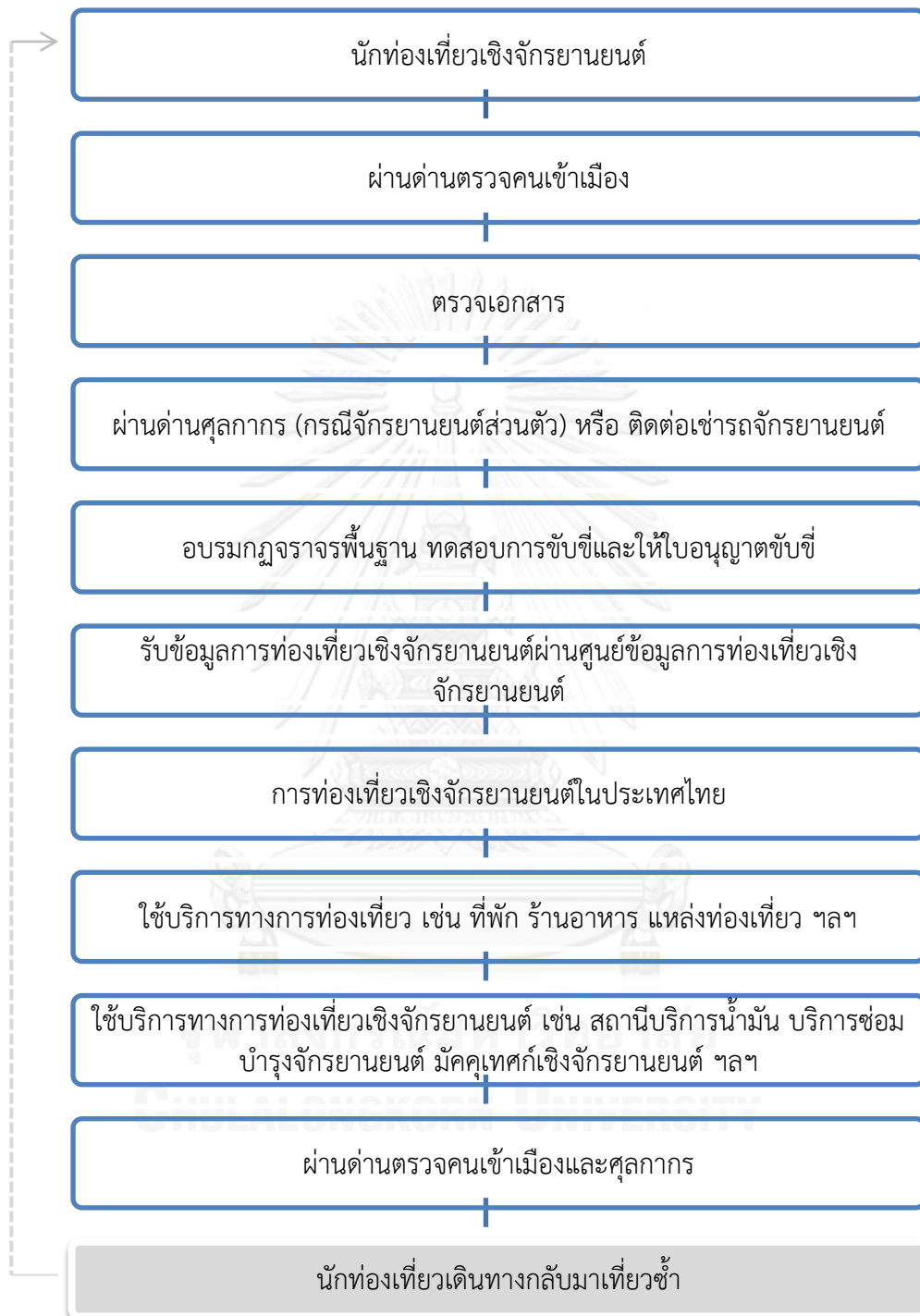
นอกจากนี้ผู้วิจัยขอเสนอแนะยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยดังแผนภาพที่ 9



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



แผนภาพที่ 9 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจของภูมิภาคอาเซียน



แผนภาพที่ 10 แผนภาพแสดงรายละเอียดขั้นตอนการท่อ่งเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

จากแผนภาพที่ 9 ผู้วิจัยสามารถอธิบายยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนได้ดังนี้

จากแผนภาพดังกล่าวสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วนประกอบใหญ่ในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ซึ่งได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน ซึ่งภาครัฐต้องมีส่วนในการให้การสนับสนุนภาคเอกชน และให้การสนับสนุนชุมชนด้วย นอกจากนี้ ชุมชน ยังต้องการการสนับสนุนจากภาคเอกชน โดยชุมชนสามารถตอบแทนภาคเอกชนได้โดยการเป็นผู้ให้บริการต่าง ๆ รวมถึงเป็นเจ้าของที่ดี ซึ่งหากภาคเอกชนได้รับการสนับสนุน ก็จะสามารถคืนเม็ดเงินให้กับภาครัฐ และ หากชุมชนได้รับการสนับสนุนก็จะทำให้ชุมชนเข้มแข็งและเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนายุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ต่อไป ซึ่งการพัฒนายุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้จำเป็นต้องพัฒนาไปพร้อมกันทั้ง 3 ภาคส่วน

เมื่อกล่าวถึงการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แล้ว นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ถือเป็นผู้ใช้บริการสำคัญของการท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าวนี้ โดยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องเป็นผู้ให้บริการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์กับนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เหล่านี้ ซึ่งการท่องเที่ยวทางจักรยานยนต์นั้นจะส่งผลกระทบต่อชุมชน ทั้งผลกระทบทางบวก เช่นการก่อให้เกิดรายได้ การจัดกิจกรรมการกุศล และกิจกรรมที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม แต่ในขณะเดียวกันก็อาจก่อให้เกิดปัญหาสังคมในเชิงลบ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ การสร้างมลภาวะทางเสียง การเป็นแบบอย่างกับชุมชน โดยภาคชุมชนนั้นควรมีการต้อนรับนักท่องเที่ยวด้วยการเป็นเจ้าของที่ดี โดยหากต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใดเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แล้ว ควรมีการทำประชาพิจารณ์เพื่อทราบท่าทีของชุมชนก่อน และหลีกเลี่ยงการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในส่วนพื้นที่ชุมชนที่ไม่ต้อนรับนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เพราะอาจส่งผลกระทบทางลบเป็นอย่างมากให้กับทั้งสองฝ่าย เมื่อกล่าวถึงหน่วยงานภาครัฐ เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากในการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ตั้งแต่ก่อน นักท่องเที่ยวเดินทาง เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ที่ทำหน้าที่ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว สถานทูตไทยประจำประเทศต่าง ๆ นักท่องเที่ยวเริ่มเข้ามาในประเทศไทย จนกระทั่งเดินทางออกจากประเทศ (สามารถดูรายละเอียดขั้นตอนการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ในแผนภาพที่ 10) เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมท่องเที่ยว หน่วยงานระดับท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด ฯลฯ ซึ่งเมื่อนักท่องเที่ยวเข้ามาแล้วควรมีการจัดศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้กับนักท่องเที่ยว ในบริเวณที่นักท่องเที่ยวนำรถจักรยานยนต์ผ่านแดนเข้ามา นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ต้องมีการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง และมีการตรวจเอกสารต่าง ๆ โดยเฉพาะในกรณีนำรถจักรยานยนต์เข้ามา นักท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการผ่านด่านศุลกากรด้วยเมื่อนักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองมาแล้ว ณ ด่านตรวจคนเข้าเมืองนั้น ๆ ควรมีศูนย์ฝึกอบรมกฎจราจรพื้นฐานในประเทศ และทำการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของนักท่องเที่ยวรวมถึงออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้กับนักท่องเที่ยว จากนั้นควรมีการให้ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยว เมื่อนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แล้ว นักท่องเที่ยวก็สามารถเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ต้องใช้บริการทางการท่องเที่ยว เช่น ที่พักแรม ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และบริการ

เฉพาะทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น มัคคุเทศก์เชิงจักรยานยนต์ สถานีบริการน้ำมัน บริการซ่อมบำรุงจักรยานยนต์ เป็นต้น ฯลฯ ซึ่งเมื่อนักท่องเที่ยวสิ้นสุดการเดินทางแล้วนักท่องเที่ยวก็ต้องมีการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองออกจากประเทศไทยไป โดยหากประเทศไทยจะทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนแล้วนั้นประเทศไทยควรจัดอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในกรณีที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางกลับเข้าสู่ราชอาณาจักรในเวลาอันใกล้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดนไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียน เช่น หากนักท่องเที่ยวเดินทางจากมาเลเซียเข้ามายังประเทศไทย และต้องการออกจากราชาอาณาจักรไปเพื่อท่องเที่ยวประเทศเวียดนาม และกัมพูชา ก่อนจะเดินทางกลับมาประเทศไทยอีกครั้งเพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศลาว เป็นต้น

ตามกระบวนการการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าประเทศไทยควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ตามด่านตรวจคนเข้าเมืองที่มีการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างหนาแน่น โดยศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ควรมีการจัดรวมกับศูนย์ฝึกอบรมกฎจราจรพื้นฐาน และทดสอบใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ (เนื่องจากประเทศไทยขาดความเข้มงวดในเรื่องการบังคับใช้ใบขับขี่กับชาวต่างชาติ ทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก) โดยการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นควรจัดตั้งเป็น One Stop Service Center สำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยตรง โดยในศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นนอกจากจะให้บริการข้อมูลทางการท่องเที่ยวแล้ว ศูนย์ข้อมูลนี้ยังควรมีการจัดให้บริการข้อมูลในด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะไม่ว่าจะเป็น การติดต่อมัคคุเทศก์เชิงจักรยานยนต์ ข้อมูลเชิงกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ข้อมูลการช่วยเหลือฉุกเฉินในกรณีเกิดรถเสีย หรืออุบัติเหตุ นอกจากนี้ภายในศูนย์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์นั้นควรมีการจำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยในด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นต้องบังคับใช้ระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์เอง

นอกจากหน่วยงานภาครัฐแล้ว นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เมื่อเข้ามาในประเทศไทยต้องมีการใช้บริการจากภาคเอกชน เช่น สถานีบริการน้ำมัน มัคคุเทศก์เชิงจักรยานยนต์ ที่พักแรม การให้บริการรายการท่องเที่ยว ศูนย์บริการจักรยานยนต์และการซ่อมบำรุง สื่อและข้อมูลสารสนเทศ กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ แหล่งบันเทิงและนันทนาการ และอาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น ซึ่งการให้บริการของภาคเอกชนนั้นเกี่ยวข้องกับภาคชุมชนโดยชุมชนอาจเป็นผู้ให้บริการ ก่อให้เกิดการสร้างงานและกระจายรายได้สู่ชุมชนเป็นอย่างมากนอกจากนี้ หากภาคธุรกิจได้รับผลกำไรก็จะมีกำไรคืนเม็ดเงินสู่ภาครัฐ และควรมีการคืนเม็ดเงินเข้าสู่ชุมชนและสนับสนุนชุมชนในเรื่องต่าง ๆ นี่คือการเชื่อมโยงของ 3 ภาคส่วนหลัก คือ ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคชุมชนที่ต้องขับเคลื่อนไปด้วยกันในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

จากยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในแผนภาพที่ 9 นั้นผู้วิจัยขอเสนอกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนโดยแบ่งเป็นยุทธศาสตร์ของหน่วยงานภาครัฐในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมศุลกากร การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิง
 จักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนนั้น กระบวนการตรวจคนเข้า
 เมือง และศุลกากรเป็นสิ่งที่สำคัญมาก เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะเดินทางเข้าประเทศ หรือ
 ออกจากประเทศการตรวจคนเข้าเมืองจะเป็นด่านแรก และด่านสุดท้ายของประเทศที่
 นักท่องเที่ยวต้องผ่านและมักจะเป็นด่านที่เข้มงวดในเรื่องของเอกสารและการผ่านแดน
 โดยเฉพาะกับจักรยานยนต์ เพื่อความปลอดภัยของประเทศ ซึ่งหากต้องการพัฒนาการ
 ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนนั้น จำเป็น
 จะต้องมีการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนโดยเฉพาะการใช้จักรยานยนต์ ซึ่งในด่าน
 ตรวจคนเข้าเมืองบางด่านไม่อนุญาตให้จักรยานยนต์ผ่าน เพื่อป้องกันปัญหาการโจรกรรม
 รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงขอเสนอการทำวีซ่าเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
 พร้อมทั้งให้ข้อมูลเรื่องเอกสารที่จำเป็นให้ครบถ้วน โดยหากได้รับการอนุญาตจากวีซ่าการ
 ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แล้วก็อาจลดปัญหาด้านการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ลง รวมถึงลด
 เวลาในการตรวจสอบเอกสารของนักท่องเที่ยวทำให้กระบวนการตรวจคนเข้าเมืองและ
 ศุลกากรเป็นไปได้โดยสะดวก และเมื่อเป็นไปได้โดยสะดวกแล้วนักท่องเที่ยวก็สามารถ
 เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยและใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางหลักในการท่องเที่ยวและ
 เป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนอย่างแท้จริง นอกจากนี้
 ในเรื่องของวีซ่าการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ควรมีการอำนวยความสะดวกให้กับ
 นักท่องเที่ยวในกรณีต้องการกลับเข้ามายังประเทศไทยในระยะเวลาอันสั้นเพื่อเป็นการ
 อำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจักรยานยนต์
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกรมการท่องเที่ยว ควรสร้างความร่วมมือกันในการจัดทำ
 ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เพื่อให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยว
 ในประเทศไทยในเรื่องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ เช่น กฎจราจรพื้นฐาน สถานที่
 ท่องเที่ยว งานที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ หรือแม้กระทั่งสถานีบริการน้ำมัน และศูนย์บริการ
 รวมถึงหมายเลขโทรศัพท์ของบริการช่วยเหลือฉุกเฉิน นอกจากนี้กรมการท่องเที่ยวควรมีการ
 เพิ่มประเภทมัคคุเทศก์ให้มีมัคคุเทศก์จักรยานยนต์ และมอบหมายให้มีหน่วยงานเฉพาะใน
 การอบรมมัคคุเทศก์ประเภทนี้ พร้อมบังคับใช้มาตรฐานการท่องเที่ยวกับหน่วยงานที่
 เกี่ยวข้องกับมาตรฐานนั้น ๆ เช่น มาตรฐานที่พักแรม เป็นต้น
- กรมทางหลวง ควรมีการประสานงานกับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกรมการ
 ท่องเที่ยวเพื่อทราบถึงเส้นทางการท่องเที่ยวในแต่ละฤดูกาลและปรับปรุงถนน หรืออาจทำ
 การตัดป้ายเตือนนักท่องเที่ยวระวังสิ่งต่าง ๆ เช่น รถทางการเกษตร เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป ยุทธศาสตร์ดังกล่าวอาจไม่สามารถสำเร็จลุล่วงได้เลยหากไม่มีการบูรณาการ
 ร่วมมือกันระหว่าง 3 ภาคส่วน คือภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน ตั้งแต่ภาครัฐ ควรร่วมมือกัน
 ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และร่วมมือกับภาคเอกชน และชุมชน เช่นเดียวกับเอกชน และชุมชนที่ควร
 จะร่วมมือระหว่างภาคส่วนและร่วมมือภายนอกภาคส่วนเพื่อให้สามารถพัฒนาการท่องเที่ยวเชิง
 จักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนได้

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
2. ควรทำการวิจัยเพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวของยานพาหนะประเภทอื่น ๆ
3. ควรทำการวิจัยเรื่องเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายของการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
4. ควรมีการนำแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนไปทำการวิเคราะห์โดยอาศัยประเด็นการจัดการเข้ามาและเชื่อมโยงเป็นยุทธศาสตร์เพื่อการนำไปพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยในอนาคต

รายการอ้างอิง

- Abdul Manan, M. M., Jonsson, T., & Várhelyi, A. (2013). Development of a safety performance function for motorcycle accident fatalities on Malaysian primary roads. *Safety Science*, 60, 13-20.
- ASEAN Secretariat. (2012a). Annex A ASEAN Highway Network. Retrieved 3 February 2014 <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/item/annex-a-asean-highway-network>
- ASEAN Secretariat. (2012b). ASEAN Road Transport 2012. Retrieved 3 February 2013 http://www.aitpweb.org/statistics/compareasean/road_transport_2012
- ASEAN Secretariat. (2013). *ASEAN Statistic Year Book 2012*. Jakarta: Retrieved from http://www.asean.org/images/2013/resources/statistics/statistical_publication/ASEANStatisticalYearbook2012.pdf.
- ASEAN Secretariat. (2014). Overview. Retrieved 2 February 2014 <http://www.asean.org/asean/about-asean/overview>
- ASEAN Secretariat. (2009). About ASEAN. Retrieved 10 December 2009, from ASEAN Secretariat <http://www.asean.org/asean/about-asean>
- Baldi, S., Baer, J. D., & Cook, A. L. (2005). Identifying best practices states in motorcycle rider education and licensing. *Journal of Safety Research*, 36(1), 19-32. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsr.2004.11.001>
- Barker, T., & Human, K. M. (2009). Crimes of the Big Four motorcycle gangs. *Journal of Criminal Justice*, 37(2), 174-179.
- Bill, K. (2008). *Motorcycling for Dummies*. NJ: John Wiley & Sons, Inc.
- Blackman, R. A. and , & Haworth, N. L. (2013). Tourist use of mopeds in Queensland. *Tourism Management*, 36(0), 580-589. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2012.09.001>
- Blackman, R. A. and , & Haworth, N. L. (2013). Comparison of moped, scooter and motorcycle crash risk and crash severity. *Accident Analysis & Prevention*, 57(0), 1-9. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.03.026>
- Buckley, R. (2007). Adventure tourism products: Price, duration, size, skill, remoteness. *Tourism Management*, 28(6), 1428-1433.
- Buckley, R. (2012). Rush as a key motivation in skilled adventure tourism: Resolving the risk recreation paradox. *Tourism Management*, 33(4), 961-970. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2011.10.002>
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 2, 97-116.

- Chesham, D. J., Rutter, D.R., and Quine, L., (1993). Motorcycling safety research: A review of the social and behavioural literature. *Social Science Medical*, 37, 419-429.
- Chon, K. S. (2000). *Tourism in Southeast Asia*. Binghamton: The Haworth Hospitality Press.
- Christoph, M., Vis, M. A., Rackliff, Lucy, & Stipdonk, Henk. (2013). A road safety performance indicator for vehicle fleet compatibility. *Accident Analysis & Prevention*, 60(0), 396-401. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.07.018>
- Christoph, M., Vis, M. A., Rackliff, L., & and Stipdonk, H. (2013). A road safety performance indicator for vehicle fleet compatibility. *Accident Analysis & Prevention*, 60(0), 396-401. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.07.018>
- Clarke, D. D., Ward, P., Bartle, C. and Truman, W.,. (2006). Young driver accidents in the UK: The influence of age, experience, and time of day. *Accident Analysis and a Prevention* 38 871-878.
- Coltman, M.M. (1989). *Tourism marketing*. NY: Van Nostrand Reinhol.
- Colton, C. W. (1987). Leisure, recreation, tourism: A symbolic interactionism view. *Annals of Tourism Research* 14, 345-360.
- Colton, Craig W. (1987). Leisure, recreation, tourism : A symbolic interactionism view. *Annals of Tourism Research*, 14(3), 345-360.
- Cronbach, L.J. (1990). *Essentials of psychological testing*: Harpercollins College.
- Crundall, D., Bibby, P., Clarke, D., Ward, P. and Bartle, C.,. (2008). Car drivers' attitudes towards motorcyclists: A survey. *Accident Analysis and a Prevention*, 40, 983-993.
- Dale, E. (1965). *Management: Theory and Practice*. NY: McGraw-Hill.
- David D.Clarke, Patrick Ward, Craig Bartle, Wendy Truman. (2006). Young driver accidents in the UK: The influence of age, experience, and time of day.
- Dimitrios, B. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21, 97-116.
- Drucker, P. (1954). *The Practice of Management*. NY: Harper and Brothers.
- Editors of the American Heritage. (Ed.) (2007). Boston: Houghton Mifflin Company.
- European road assessment programme. (2006). Safer roads save lives. Retrieved 10 June 2012 http://www.eurorap.org/campaigns_research_jun06
- Feiersinger, M. (2012, 9 December 2012). [How to develop Thailand motorcycle tourism potentiality to become the hub of ASEAN region.].
- French, M. T., Gumus, G., Homer, J. F., . (2012). Motorcycle fatalities among out-of-state riders and the role of universal helmet laws. *Social Science & Medicine*, 75(10), 1855-1863. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.socscimed.2012.06.022>

- Gibbs, H. J. (2005, October). Motorcycle Diary. *TECHNIQUES*, 31-33.
- Goeldner, C. R. and Ritchie, J. R. B., (2006). *Tourism: Principles, practices, philosophies* (10 ed.). NJ: John Wiley and Sons.
- Iannotta, B. (2006). Turning space travel into tourism. *Aerospace America* 36-40.
- Jamson, S. and Chorlton, K., (2009). The changing nature of motorcycling: Patterns of use and rider characteristics. *Transportation Research Part F*, 12, 335-346.
- Jansen-Verbeke, Myriam, & Dietvorst, Adri. (1987). Leisure, recreation, tourism : A geographic view on integration. *Annals of Tourism Research*, 14(3), 361-375.
- Kasantikul, V., Ouellet, J.V., Smith, T., Sirathranont, J. and Panichabhongse, V., (2005). the role of alcohol in Thailand motorcycle crashes. *Accident Analysis and Prevention* 37, 357-366.
- Koontz, H. and O'Donnell, C. (1968). *Principles of Management: An Analysis of Managerial Functions*. NY: McGraw-Hill.
- Kotler, Philip, & Armstrong, Gary. (2012). *Principles of marketing* (14. edition. ed.). Harlow, Essex: Pearson.
- Kotler, Phillip, Keller, Lane, Brady, Mairead, & Goodman, Malcolm. (2013). *Marketing Management*. Kbh.: Nota.
- Laing, J. H. and Crouch, G. I., (2009). Myth, Adventure and Fantasy at the Frontier: Metaphors and Imagery Behind an Extraordinary Travel Experience. *International Journal of Tourism Research*, 11, 127-141.
- Lee, Nancy, & Kotler, Philip. (2008). *Social marketing : influencing behaviors for good* (3. ed.). Thousand Oaks, Calif.: SAGE Publications.
- Middleton, V.T.C and Clarke, J., (2001). *Marketing in travel and tourism*. MA: A division of reed educational and professional publishing.
- Mortlock, C. (1984). *The adventure alternative*. Cumbria: Cicerone Press.
- Morttimer, R. G. (1984). Evaluation of the motorcycle rider course. *accident aunal and practice*, 16, 63-71.
- Ninemeier, J.D. and Perdue, J., (2005). *Hospitality Operations Careers in the World's Greatest Industry*. NJ: Pearson Prentice Hall.
- Oxford University. (Ed.) (2005). New Delhi: Oxford university press.
- Özkan, Türker, Lajunen, Timo, Doğruyol, Burak, Yıldırım, Zümrüt, & Çoymak, Ahmet. (2012). Motorcycle accidents, rider behaviour, and psychological models. *Accident Analysis & Prevention*, 49(0), 124-132. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.009>
- Page, S. J. (2005). *Transport and tourism: Global perspectives*. London Pearson Education.

- Prideaux, B. and Carson, D., (2011). *Drive tourism trends and emerging markets*. NY: Routledge.
- Ryan, C. (1991). *Recreational tourism a social science perspective*. NY: Routledge.
- Sakashita, C., Jan, S., Senserrick, T., Lo, S., & Ivers, R. (2014). Perceived Value of a Motorcycle Training Program: The Influence of Crash History and Experience of the Training. *Traffic Injury Prevention*, 15(4), 407-413.
- Simon, H. (1947). *Administrative Behavior: A Study of Decision Making Processes in Administrative Organizations*. London: The free place.
- Swarbrooke J., Beard, C., Leckie, S. and Pomfret, G, . (2003). *Adventure tourism the new frontier*. Burlington: Elsevier.
- The Motorcycle Industry in Europe. (2009). A Safety Plan for Action. Retrieved 2010, Febuary 04 <http://www.acem.eu/cms/maids.php>
- Theobald, W. F. (2004). *Global tourism*. Burlington: Elsevier.
- Thompson, W. E., & Thompson, M. L. (2014). Mature Motorcyclists: Violating Age Norms and Loving It. *Deviant Behavior*, 35(3), 233-242.
- UNWTO. (2013a). *UNWTO Tourism Highlights 2012 Edition*
- UNWTO. (2013b). *UNWTO Tourism Highlights 2013 Edition*
- UNWTO. (2014). Understanding Tourism: Basic Glossary. <http://media.unwto.org/content/understanding-tourism-basic-glossary>
- Walker, M. (2006). *Motorcycle: Evolution, design, passion*. MD: John Hopkins University Press.
- Ward, J. (1987). Tourism and the Private Car. *Tourism Management*, 164-165.
- Way, K. A., & Robertson, L. J. (2013). Shopping and Tourism Patterns of Attendees of the Bikes, Blues & BBQ Festival. *Journal of Hospitality Marketing and Management*, 22(1), 116-133.
- Way, Kelly A., & Robertson, Lona J. (2012). Shopping and Tourism Patterns of Attendees of the Bikes, Blues & BBQ Festival. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 22(1), 116-133. doi: 10.1080/19368623.2012.627261
- William D. Perreault, Jr. and E. Jerome McCarthy. (1996). *Basic Marketing : A Global Managerial Approach* (12th ed.). Boston Massachusetts: McGraw-Hill.
- Williams, P. and Soutar, G. N., (2009). Value, satisfaction and behavioral intentions in an adventure tourism context. *Annals of Tourism Research*, 36, 413-438.
- เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2550). ก้าวต่อไป...การท่องเที่ยวไทยในเวทีอาเซียน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

- เศรษฐพล ประเสริฐผล. (2549). โครงข่ายโครงข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- ไรต์ไทยแลนด์. (2553). ภูเก็ตไบค์วีค 2010. Retrieved 10 ธันวาคม 2553, from ไรต์ไทยแลนด์ <http://www.ridethailand.com/>
- ไรต์ไทยแลนด์. (2555). ภูเก็ตไบค์วีค 2012. Retrieved 8 เมษายน 2555, from ไรต์ไทยแลนด์ <http://www.ridethailand.com/>
- กรมการขนส่งทางบก. (2522). พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกา Retrieved from http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_weblinks&view=category&id=81&Itemid=55.
- กรมการขนส่งทางบก. (2550a). ถนนอาเซียน. Retrieved 10 กรกฎาคม 2553 <http://www.dlt.go.th>
- กรมการขนส่งทางบก. (2550b). สถิติจดทะเบียน. Retrieved 10 กรกฎาคม 2553 <http://www.dlt.go.th>
- กรมการท่องเที่ยว. (2553). สถิตินักท่องเที่ยว. Retrieved 13 กรกฎาคม 2553 <http://www.tourism.go.th/2010/th/statistic/index.php>
- กรมการท่องเที่ยว. (2556a). สถิตินักท่องเที่ยว. Retrieved 10 กุมภาพันธ์ 2557 <http://www.tourism.go.th/2012/th/statistic/index.php>
- กรมการท่องเที่ยว. (2556b). สรุปสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี 2554 และแนวโน้มปี 2555. Retrieved 10 ธันวาคม 2556, from กรมการท่องเที่ยว
- กรมการท่องเที่ยว. (2557). สถิตินักท่องเที่ยว. Retrieved 10 กุมภาพันธ์ 2557 <http://www.tourism.go.th/2012/th/statistic/index.php>
- กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (2550a). ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในกรอบอาเซียน และ อาเซียน+3. Retrieved 20 กุมภาพันธ์ 2554 <http://www.mfa.go.th/internet/document/623.doc>
- กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (2550b). อาเซียน. Retrieved 11 กรกฎาคม 2553, from กรมอาเซียน <http://www.mfa.go.th>
- กันติมาลัย จินดาประเสริฐ. (2551). ราคาสินค้าของแหล่งท่องเที่ยวเกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว ประเทศไทย ในการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2544). การวิเคราะห์สถิติ: สถิติเพื่อการตัดสินใจ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2522). พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522. กรุงเทพมหานคร.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2551). พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551. กรุงเทพมหานคร.

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2556). Tourism Report รายได้ท่องเที่ยว 2 ล้านล้านบาทกับการกิจ
ด้านการส่งเสริมการตลาด. จุลสารวิชาการการท่องเที่ยว, 3, 40-47.
- ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. (2542). การวางแผนและพัฒนาการตลาดการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชมชิต อิมวิทยา และคณะ. (2543). การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานรอบเกาะอยุธยา. การ
ประชุมทางวิชาการของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ครั้งที่ 39, 39.
- ชมรมอนุรักษ์และพัฒนาจักรยานยนต์ไทย. (2555). ประวัติจักรยานยนต์ในประเทศไทย. Retrieved 10
ธันวาคม 2555 <http://www.vintagebikethailand.com/>
- ชัยพร จุณณวัตต์. (2540). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
ในเขตกรุงเทพมหานคร. (สังคมวิทยามหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธนพล แก้ววงษ์. (2551). แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ใน
เขตกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธันน์ อนุমানราชธน. (2544). การวิจัยเชิงปริมาณทางสังคมศาสตร์. เชียงใหม่: สำนักพิมพ์เชียงใหม่พิมพ์
สวย.
- ธนิต โสรรัตน์. (2549). *Transport Logistics Hub* เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ
ภูมิภาคอินโดจีน และจีนตอนใต้. กรุงเทพมหานคร: บริษัท พราวเพลส จำกัด
- ธีรกิตติ นวรัตน์ ณ อยุธยา. (2549). การตลาดบริการแนวคิดและกลยุทธ์ (2 ed.). กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นิคม จารุมณี. (2536). การท่องเที่ยวและการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- นิตา ชัชกุล. (2547). การจัดการท่องเที่ยวผจญภัย. กรุงเทพฯ: คณะวิทยาการจัดการ สถาบันราชภัฏภูเก็ต.
- นิตา ชัชกุล. (2551). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- นิตา ชูโต. (2551). การวิจัยเชิงคุณภาพ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พรินต์โพร.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ธุรกิจที่ไม่มีวันตายของประเทศไทย. กรุงเทพฯ
ซี.พี.บุ๊ค สแตนดาร์ด.
- บุญธรรม ภัทราจารุกุล. (2545). ทฤษฎีและปฏิบัติจักรยานยนต์. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดยูเคชั่น.
- ประธานจัดงานไปคัวิกแห่งหนึ่งในภาคใต้ของไทย (2012, 9 ธันวาคม 2557). [วิธีการพัฒนาศักยภาพการ
ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน].
- ประพัฒน์ ลักษณะพิสุทธ์. (มปป.). นันทนจิต (LEISURE): คำไทยคำใหม่. Retrieved 10 กุมภาพันธ์
2555 http://pioneer.netserv.chula.ac.th/~lprapat/Leisure_New%20Thai%20Word.htm
- ราชบัณฑิตยสถาน. (Ed.) (2542) พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานปี 2542. กรุงเทพฯ.
- วรรณนา พันธุ์สว่าง. (2439). พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรใน
กรุงเทพมหานคร. (มานุษยวิทยามหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรรณณี จันทร์มิตรี. (2554). การเปิดรับสื่อกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของกลุ่มวัยรุ่น. (นิเทศศาส
ตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- ศิริ ฮามสุโพธิ์. (2543). สังคมวิทยาการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: โอ.เอส. พรีนติ้ง เฮาส์.
- ศิวฤทธิ์ พงศกรรังศิลป์. (2555). หลักการตลาด (2nd ed.). กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์ท็อป จำกัด.
- ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ, สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2556). "Tourism Hub" โอกาสทองของไทย. Retrieved 14 พฤษภาคม 2557 http://www.tourismkm-asean.org/wp-content/pdf/SWOT/tourism_hub.pdf
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2552). แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 Retrieved 10 ธันวาคม 2555, from ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน <http://www.roadsafetythailand.com/main/index.php>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563. Retrieved 5 เมษายน 2557 http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data/strategic_map.pdf
- สมคิด บางโม. (2538). องค์การและการจัดการ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิทย์พัฒน์.
- สมบัติ กาญจนกิจ. (2544). นันทนาการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ทำมาดี จำกัด.
- สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น). (2553). บทวิเคราะห์ธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท ปี2553. Retrieved 14 พฤษภาคม 2557 <http://www.sme.go.th/SiteCollectionDocuments/Forms/AllItems.aspx>
- สำนักเลขาธิการอาเซียน. (2556). ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน. กรุงเทพฯ: สำนักเลขาธิการอาเซียน.
- สุชีพ อริยธรรมสกุล. (2551). การศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการขี่จักรยานชมเกาะรัตนโกสินทร์. (เอกัตศึกษาปริญญามหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุมาดา พาพานิช. (2540). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. (สังคมวิทยามหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุมิตรา ตีริน. (2548). การศึกษาการใช้รถจักรยานยนต์ของพนักงานในโรงแรมริเวอร์แคว ตำบลบ้านเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี. (บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี.
- อภิรักษ์ เหมาคม. (2550). กระบวนการพัฒนาแบบจำลองพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. (วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล



แบบสอบถาม

เรื่อง การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน (สำหรับนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์)

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน ตามหลักสูตรวิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการการจัดการกีฬา และนันทนาการ คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. แบบสอบถามชุดนี้แบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้
 - ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย
 - ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย
4. กรุณาตรวจสอบว่าท่านได้ตอบคำถามครบทุกข้อก่อนส่งแบบสอบถามกลับคืน และผู้วิจัยใคร่ขอขอบพระคุณสำหรับความอนุเคราะห์ของท่านในครั้งนี้

นางสาวกึ่งกนก เสาวภาวงศ์

นิสิตดุษฎีบัณฑิต ชั้นปีที่ 4 สาขาวิชาวิทยาการการจัดการกีฬาและนันทนาการ

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องหน้าข้อความตามความเป็นจริง

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ อายุ 18 - 30 ปี อายุ 31 - 50 ปี
 อายุ 51 - 60 ปี อายุ 60 ปีขึ้นไป
3. สถานภาพการสมรส โสด สมรส
4. การประกอบอาชีพในปัจจุบัน

<input type="checkbox"/> ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	<input type="checkbox"/> พนักงานรัฐวิสาหกิจ
<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/> รับจ้าง
<input type="checkbox"/> แม่บ้าน / พ่อบ้าน	<input type="checkbox"/> เกษตรกร
<input type="checkbox"/> เกษียณอายุ	<input type="checkbox"/> อื่นๆโปรดระบุ.....
5. ปัจจุบันท่านมีรายได้เฉลี่ย (ต่อเดือน)

<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 10,000 บาท	<input type="checkbox"/> 10,001 - 20,000 บาท
<input type="checkbox"/> 20,001 - 40,000 บาท	<input type="checkbox"/> มากกว่า 40,000 บาท
6. ระดับการศึกษา

<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า
<input type="checkbox"/> ปริญญาโท หรือสูงกว่า	<input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ).....
7. ที่อยู่ปัจจุบัน (จังหวัด).....

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทย

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องหน้าข้อความตามความเป็นจริง

1. ท่านใช้จักรยานยนต์รูปแบบใดมากที่สุด

<input type="checkbox"/> สปอร์ต และซูเปอร์สปอร์ต	<input type="checkbox"/> วิบาก และกึ่งวิบาก
<input type="checkbox"/> ครุยเซอร์	<input type="checkbox"/> อเนกประสงค์
<input type="checkbox"/> อื่นๆโปรดระบุ.....	
2. ความจุกระบอกสูบ

<input type="checkbox"/> 151 - 250 ซีซี	<input type="checkbox"/> 251 - 400 ซีซี
<input type="checkbox"/> 401 - 600 ซีซี	<input type="checkbox"/> 601 ซีซี ขึ้นไป
3. ท่านเคยได้รับการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์หรือไม่

<input type="checkbox"/> เคย โปรดระบุสถานที่ และปีที่เข้ารับการฝึก.....
<input type="checkbox"/> ไม่เคย ท่านสนใจฝึกอบรมหรือไม่.....
4. ท่านเป็นสมาชิกชมรมจักรยานยนต์ใดหรือไม่

<input type="checkbox"/> ไม่เป็น	<input type="checkbox"/> เป็น โปรดระบุ.....
----------------------------------	---

5. วัตถุประสงค์หลักของการมาท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ชี่จักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> พักผ่อน และนันทนาการ |
| <input type="checkbox"/> เข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> ฝึกทักษะประสบการณ์ในการขับขี่ |
| <input type="checkbox"/> ทดสอบสมรรถนะรถจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> ท่องเที่ยวในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง |
| <input type="checkbox"/> รวมกลุ่มเพื่อขับชี่จักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ..... |
6. ความถี่ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ในประเทศ)
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> เฉลี่ย 1-2 ครั้งต่อปี | <input type="checkbox"/> เฉลี่ย 3-5 ครั้งต่อปี |
| <input type="checkbox"/> 6 – 8 ครั้งต่อปี | <input type="checkbox"/> มากกว่า 8 ครั้งต่อปี |
7. ความถี่ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานยนต์ต่อปี (ต่างประเทศ)
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> เฉลี่ย 1-2 ครั้งต่อปี | <input type="checkbox"/> เฉลี่ย 3-5 ครั้งต่อปี |
| <input type="checkbox"/> 6 – 8 ครั้งต่อปี | <input type="checkbox"/> มากกว่า 8 ครั้งต่อปี |
8. ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์แต่ละครั้ง
- | | |
|----------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 1-2 วัน | <input type="checkbox"/> 3-4 วัน |
| <input type="checkbox"/> 4-7 วัน | <input type="checkbox"/> มากกว่า 7 วันขึ้นไป |
9. ในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในแต่ละครั้งมีระยะทางเฉลี่ยประมาณเท่าไร
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 200 กม. | <input type="checkbox"/> 200 - 400 กม. |
| <input type="checkbox"/> 401 – 600 กม. | <input type="checkbox"/> 600 – 800 กม. |
| <input type="checkbox"/> 800 กม.ขึ้นไป | |
10. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยต่อครั้ง
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 2,000 บาท | <input type="checkbox"/> 2,000 – 4,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 4,001 - 10,000 บาท | <input type="checkbox"/> 10,001 - 30,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 30,000 บาท | |
11. ระยะเวลาที่มาท่องเที่ยว/เคยมาท่องเที่ยว
- | | |
|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 2 – 5 วัน | <input type="checkbox"/> 6 – 10 วัน |
| <input type="checkbox"/> 11 – 15 วัน | <input type="checkbox"/> มากกว่า 15 วัน |
12. ผู้ร่วมเดินทาง
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> คนเดียว | <input type="checkbox"/> กลุ่มเพื่อน (ที่ขับชี่จักรยานยนต์) |
| <input type="checkbox"/> เพื่อน (ที่ไม่ขับชี่จักรยานยนต์) | <input type="checkbox"/> ญาติ/พี่น้อง |
| <input type="checkbox"/> กลุ่มและชมรมเกี่ยวกับจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... |
13. ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 80 กม.ต่อชั่วโมงหรือต่ำกว่า | <input type="checkbox"/> 81 – 100 กม.ต่อชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> 101 – 120 กม.ต่อชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 121 – 140 กม. ต่อชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> 140 กม.ต่อชั่วโมงขึ้นไป | |

14. ที่พักในระหว่างการท่องเที่ยว

- โรงแรม/รีสอร์ท ห้องพักราคาประหยัด
 บ้านเพื่อน/ญาติ โฮมสเตย์
 เต็นท์/ ที่พักในอุทยาน อื่นๆ (โปรดระบุ).....

15. การทำกิจกรรมนันทนาการระหว่างการท่องเที่ยวในประเทศไทย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- กิจกรรมทางด้านประเพณี ศิลปะ และวัฒนธรรม
 ชายทะเล ว่ายน้ำ/อาบแดด/ดำน้ำ/ล่องเรือ
 เที่ยวชมอุทยานประวัติศาสตร์/พิพิธภัณฑสถาน/พระราชวัง
 เที่ยวชมธรรมชาติ/ท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์/กิจกรรมกลางแจ้งและผจญภัย
 กิจกรรมอาสาสมัคร หรือกิจกรรมเพื่อสังคม
 กิจกรรมในการตกแต่งหรือเสริมสมรรถภาพรถจักรยานยนต์
 กิจกรรมดนตรี
 กิจกรรมเลือกซื้อสินค้า/ของที่ระลึก
 อื่นๆ (โปรดระบุ).....

ตอนที่ 3 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย

โปรดพิจารณาว่าท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย โปรดแสดงความคิดเห็นตามเกณฑ์การแสดงความคิดเห็น ดังนี้

หากท่านมีความคิดเห็นว่าคุณภาพนั้น ๆ เป็นปัญหาในระดับมากที่สุด ให้เขียนเครื่องหมาย

✓ ลงในช่องระดับปัญหา 5

หากท่านมีความคิดเห็นว่าคุณภาพนั้น ๆ เป็นปัญหาในระดับมาก ให้เขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับปัญหา 4

หากท่านมีความคิดเห็นว่าคุณภาพนั้น ๆ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง ให้เขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับปัญหา 3

หากท่านมีความคิดเห็นว่าคุณภาพนั้น ๆ เป็นปัญหาในระดับน้อย ให้เขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับปัญหา 2

หากท่านมีความคิดเห็นว่าคุณภาพนั้น ๆ เป็นปัญหาในระดับน้อยที่สุด ให้เขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับปัญหา 1

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์		ระดับปัญหา				
		5	4	3	2	1
ด้านการตลาด						
1.	ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างชัดเจน					
2.	ไม่มีการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ					

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์		ระดับปัญหา				
		5	4	3	2	1
3.	ไม่มีการจัดจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ					
ด้านนโยบาย						
4.	นโยบายตรวจคนเข้าเมือง และการผ่านแดนของจักรยานยนต์ไม่เหมาะสม					
5.	กฎจราจร ไม่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์					
6.	ขาดนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะ					
ด้านแหล่งท่องเที่ยว						
7.	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวไม่สะดวก					
8.	ขาดการจัดให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน					
9.	ไม่มีการจัดบริการโปรแกรมสำหรับท่องเที่ยวสำเร็จรูปในแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ					
ด้านที่พักแรม						
10.	สถานที่พักแรมไม่สะอาด					
11.	สถานที่พักแรมไม่มีนโยบายดูแลความปลอดภัยทรัพย์สินของลูกค้า เช่น จักรยานยนต์ เป็นต้น					
12.	สถานที่พักแรมขาดการบริการที่เป็นมาตรฐานสากล					
ด้านชมรมยานยนต์						
13.	หาชมรมยานยนต์เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ยาก					
14.	มีนโยบายในการเข้าเป็นสมาชิกไม่ชัดเจน					
15.	ขาดการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์					
16.	ไม่มีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์					

สภาพปัญหาของการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์		ระดับปัญหา				
		5	4	3	2	1
17.	มีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์ไม่ตรงกับความต้องการของ ผู้เข้าร่วมกิจกรรม					
ด้านการประกันภัย						
18.	ขาดการจัดการประกันภัยเฉพาะสำหรับ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์					
19.	หาประกันการเดินทางเพิ่มเติมสำหรับ การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ได้ยาก					
20.	ระบบการประกันภัยไม่มีประสิทธิภาพ					
ด้านทางหลวง						
21.	สภาพถนนไม่ปลอดภัย และเอื้ออำนวยใน การขับขี่จักรยานยนต์ เช่น ถนนขรุขระ					
22.	ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ขับขี่ยานพาหนะ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่ จักรยานยนต์					
23.	มีสิ่งกีดขวางบนท้องถนนทำให้การขับขี่ จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย					
ด้านความปลอดภัย						
24.	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ขาดทักษะในการขับขี่ จักรยานยนต์					
25.	มีการแข่งขันกันเองในขณะรวมกลุ่มกัน ขับขี่จักรยานยนต์ ทำให้เกิดความ ประมาทในการขับขี่					

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสภาพปัญหาในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ :



Questionnaires

“A DEVELOPMENT OF THAILAND MOTORCYCLE TOURISM POTENTIALITY TO BECOME THE HUB OF ASEAN REGION” (For Motorcyclist)

Acknowledgement

1. This questionnaire was developed to gather data about motorcycle tourism in order to construct a thesis of “A Development of Thailand Motorcycle Tourism Potentiality to Become the Hub of ASEAN Region” for A doctoral of philosophy in Management and administrative science in sports and recreation, Faculty of Sports Science, Chulalongkorn University.

2. This questionnaire is divided into 3 sections;

Section 1 Personal information

Section 2 Travelling/ Tourism Behaviors of Motorcyclist

Section 3 Comment on problems about motorcycle tourism in Thailand

3. Please check that you have answered all questions before return the questionnaire and the researcher is appreciated and grateful for your valuable time to answer this questionnaire.

Ms.Kingkanok Saowapawong

Ph.D. Candidate,

Management and administrative science in sports and recreation.

Faculty of Sports Science, Chulalongkorn University

Section 1: Personal information

Instruction: Please mark (✓) in front of your selected item (only 1 item that you think it suits you the most) and/ or write down your information in the allocated space

1. Gender: Male Female
2. Age: 18 - 30 yrs 31 - 50 yrs
 51 - 60 yrs 60 yrs and above
3. Marital Status: Single Married
4. Current Occupation:

<input type="checkbox"/> Entrepreneur / Business Owner	<input type="checkbox"/> State Enterprise Employee
<input type="checkbox"/> Private Organization Employee	<input type="checkbox"/> Self-Employed
<input type="checkbox"/> Housewife/ House-husband	<input type="checkbox"/> Farmer/ Agriculturist
<input type="checkbox"/> Retired	<input type="checkbox"/> Others, Please specify.....
5. Monthly Incomes:

<input type="checkbox"/> Less than 1,000 USD	<input type="checkbox"/> 1,001 - 5,000 USD
<input type="checkbox"/> 5,001 - 10,000 USD	<input type="checkbox"/> 10,001 - 20,000 USD
<input type="checkbox"/> 20,001 - 25,000 USD	<input type="checkbox"/> 25,001 USD or Above
6. Highest Education:

<input type="checkbox"/> High School or under	<input type="checkbox"/> Bachelor Degree (or equivalent)
<input type="checkbox"/> Master Degree (or Higher)	<input type="checkbox"/> Others, Please specify.....
7. Nationality.....

Section 2: Travelling/ Tourism Behaviors of Motorcyclist

Instruction: Please mark (✓) in front of your selected item (only 1 item that you think it suits you the most) and/ or write down your information in the allocated space

1. What kind of motorcycle does you like most?

<input type="checkbox"/> Sport and Super Sport	<input type="checkbox"/> Motard and Enduro
<input type="checkbox"/> Cruiser	<input type="checkbox"/> Standard
<input type="checkbox"/> Others, Please specify.....	
2. Cylinder capacity of your motorcycle?

<input type="checkbox"/> 151 - 250 CC	<input type="checkbox"/> 251 - 400 CC
<input type="checkbox"/> 401 - 600 CC	<input type="checkbox"/> 601 CC or Above

3. Have you ever taken any motorcycle riding course?
 Yes, Please specify place and year.....
 No, Are you interested in training?
4. Are you a member of any motorcycle club?
 No Yes, Please specify.....
5. The main purpose of travelling. (You can choose more than 1 choice.)
 Riding the motorcycle.
 Leisure and Recreation.
 Join the motorcycle's event.
 Practice riding experience.
 Testing the motorcycle's performance.
 Travel in the specific destination.
 Join a group for riding.
 Others, Please specify.....
6. Frequency of motorcycle traveling per a year. (Domestic)
 Average 1-2 Times/year 3-5 Times/year
 6 - 8 Times/year More than 8 Times/year
7. Frequency of motorcycle traveling per a year. (Outbound)
 Average 1-2 Times/year 3-5 Times/year
 6 - 8 Times/year More than 8 Times/year
8. Average days for motorcycle travelling each time.
 1-2 days 3-4 days
 4-7 days More than 7 days
9. Average distances for motorcycle travelling each time.
 Below 200 Km. 200 - 400 Km.
 401 - 600 Km. 600 - 800 Km.
 More than 800 Km.
10. Average expenses for motorcycle travelling each time.
 Below 2,000 Baht 2,000 - 4,000 Baht
 4,001 - 10,000 Baht 10,001 - 30,000 Baht
 More than 30,000 Baht
11. How long do you stay in Thailand for this trip.
 2 - 5 Days 6 - 10 Days
 11 - 15 Days More than 15 Days

12. Who do you travel with?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Alone | <input type="checkbox"/> Friends (Motorcyclist) |
| <input type="checkbox"/> Friend (Non motorcyclist) | <input type="checkbox"/> Relatives |
| <input type="checkbox"/> Motorcycle club | <input type="checkbox"/> Others, Please |

specify.....

13. Average speed for travelling

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 80 Km/Hr or below | <input type="checkbox"/> 81 – 100 Km/Hr |
| <input type="checkbox"/> 101 – 120 Km/Hr | <input type="checkbox"/> 121 – 140 Km/Hr |
| <input type="checkbox"/> 140 Km/Hr or Faster | |

14. What kind of accommodation does you stay during travelling ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Hotel or Resort | <input type="checkbox"/> Low price accommodation |
| <input type="checkbox"/> Relative's home | <input type="checkbox"/> Homestay |
| <input type="checkbox"/> Tent or National park's Accommodation | <input type="checkbox"/> Others, Please |

specify.....

15. What recreation activities do you want to do the most during travelling?

(You can choose more than 1 choice)

- Art and culture activities
- Beach or marine travel
- Visiting Historical Park, Museum and Palace
- Ecotourism or Outdoor Recreation and Adventure
- Volunteer or Social activity
- Motorcycle Modifier
- Music Activity
- Shopping
- Others, Please specify.....

Section 3 Please make comments on problems about motorcycle tourism in Thailand

Please indicate any problems of motorcycle tourism in Thailand. Please rate your opinions by following.

If you think that statement is in the highest problem level please mark ✓ in column 5.

If you think that statement is in the high problem level please mark ✓ in column 4.

If you think that statement is in the medium problem level please mark ✓ in column 3.

If you think that statement is in the low problem level please mark ✓ in column 2.

If you think that statement is in the lowest problem please mark ✓ in column 1.

Problems of Motorcycle Tourism in Thailand		Problems level				
		5	4	3	2	1
No.	Marketing					
1.	Lack of public relation on Motorcycle tourism.					
2.	There is no management on motorcycle tourism Thailand.					
3.	There is no motorcycle tourism package available.					
	Policy					
4.	Immigration policy and border pass policy are not suitable.					
5.	The traffic regulation is not suitable for the motorcycle tourism.					
6.	Lack of motorcycle tourism promotion.					

Problems of Motorcycle Tourism in Thailand		Problems level				
		5	4	3	2	1
	Attraction					
7.	Not easy to access tourism attractions during travel with motorcycle.					
8.	Lack of standard infrastructure.					
9.	There is no available package for motorcycle tourism in the attraction.					
	Accommodation					
10.	The accommodation is not clean.					
11.	The accommodation has no security policy for tourist 's assets such as Motorcycle etc.					
12.	Lack of international standard service in accommodation.					
	Automobile Club					
13.	Not easy to find the automobile club in Thailand.					
14.	There is no clear policy to become a member of the automobile club.					
15.	Lack of public relation on motorcycle tourism news about automobile club.					
16.	There are no motorcycle tourism activities.					
17.	Motorcycle tourism activities are not match needs of participants.					
	Insurance					
18.	There are no insurance provided for motorcycle tourism.					
19.	Difficult to find additional insurance for the motorcycle tourism.					

Problems of Motorcycle Tourism in Thailand		Problems level				
		5	4	3	2	1
20.	The insurance system is inefficient.					
	Highway					
21.	Unsafe road conditions for unfavorable for motorcycle's riding such as rough road.					
22.	Other vehicle drivers drive their own vehicles not regard to the safety of motorcycle riders					
23.	Obstacles on the road makes unsafe riding of motorcycle.					
	Safety					
24.	The motorcycle riders are lack of riding skills.					
25.	Competitions among riders cause the negligence of riders themselves.					

Please give additional opinions or state any problems on motorcycle tourism (if any):

แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

ส่วนที่ 1 รายละเอียดการสัมภาษณ์

ผู้เข้ารับการสัมภาษณ์.....

สถานที่.....

เวลา.....

ส่วนที่ 2 คำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์

1. ในความคิดเห็นของท่าน สถานการณ์ปัจจุบันการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยเป็นอย่างไร
2. ท่านคิดว่าประเทศไทยมีความพร้อมที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์หรือไม่ เพราะอะไร และหากท่านคิดว่ามีความพร้อม ท่านคิดว่าจะสามารถทำการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยได้อย่างไร
3. ท่านคิดว่าประเทศไทยมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนหรือไม่
4. ท่านมีความคิดเห็นว่าคุณควรทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยในแต่ละด้านที่จะกล่าวต่อไปนี้ได้อย่างไร
 - ด้านการตลาด
 - ด้านนโยบาย
 - ด้านแหล่งท่องเที่ยว
 - ด้านที่พักแรม
 - ด้านทางหลวง
 - ด้านชมรมจักรยานยนต์ (เฉพาะจักรยานยนต์)
 - ด้านการประกันภัย
 - ด้านความปลอดภัย
5. ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยปัจจุบันนี้เป็นอย่างไร
6. ท่านมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนอย่างไร

แบบสำรวจ
การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทย
ให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

เส้นทาง.....

องค์ประกอบทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	รายละเอียด (ที่ได้จากการสังเกต)
ด้านการตลาด	
1. การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
2. การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
ด้านนโยบาย	
3. นโยบายการจัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
ด้านแหล่งท่องเที่ยว	
4. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
5. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
ด้านที่พักแรม	
6. จุดแวะพักที่สะอาด ปลอดภัย เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมีมาตรฐาน ในระยะทางทุก ๆ 100 กม. <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
7. สถานีบริการน้ำมันที่มีมาตรฐาน ในระยะทางทุก ๆ 100 กม. <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
8. ที่พักแรม <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
ด้านทางหลวง	
9. ทางหลวงระหว่างจังหวัด <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	

องค์ประกอบทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	รายละเอียด (ที่ได้จากการสังเกต)
10. ทางหลวงระหว่างภูมิภาค <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
ด้านชมรมยานยนต์	
11. ชมรมจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
12. กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยชมรมยานยนต์ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	
ด้านความปลอดภัย	
13. เจ้าพนักงานที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัย <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มีถนนที่มี	
14. มาตรฐานปลอดภัยของเส้นทาง <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	บรรยายในเรื่องดังต่อไปนี้ 1. พฤติกรรมการขับขี่ 2. สภาพถนน 3. สภาพการจราจร 4. อื่น ๆ.....

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในเส้นทางดังกล่าว

รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่ตรวจสอบ
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

รายชื่อ	ตำแหน่ง และหน่วยงาน
อาจารย์ ดร.โสภณัทย์ สุนธยาธร	อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
อาจารย์ ดร.นพรัตน์ สุทธิถกล	อาจารย์ประจำคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
นายจรรุเชษฐา เรืองสุวรรณ	หัวหน้างานแหล่งท่องเที่ยวภาคเหนือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
นายชูพันธ์ สุตใจ	กรรมการผู้จัดการบริษัท เอาร์ทอร์ ไทยแลนด์ จำกัด ผู้จัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
นางสาวเจนจิรา สุวรรณสิงห์	ประธานกลุ่ม B.D.G. (Bangkok D-Tracker Gangster) และ ผู้จัดการทีมจักรยานยนต์ V Racing Team

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ที่ตรวจสอบ (ร่าง) แนวทางการ
พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

รายชื่อ	ตำแหน่ง และหน่วยงาน
นางสาวนิริมา ทักษอุดม	ประธานกลุ่ม Girl Rider Group ผู้จัดการทีมจักรยานยนต์ และนักแข่งรถจักรยานยนต์
นายชาญณรงค์ นิ่มบุญ	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท คาวาซากิมอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
นายสรวิทย์ จิตตสิงห์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ และ นักสะสมจักรยานยนต์

ตารางสรุปข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์

1. สถานการณ์ปัจจุบันการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยเป็นอย่างไร

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	รายละเอียด
คนที่ 1	ดีขึ้น คนขี่ไบค์ไบค์มากขึ้น
คนที่ 2	มีความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ
คนที่ 3	คนเล่นเยอะขึ้น
คนที่ 4	ตลาดกำลังเติบโต
คนที่ 5	คนหันมาขี่เยอะมาก คนมีกำลังซื้อแต่ถนนไม่พัฒนา
คนที่ 6	สถานการณ์ดี พร้อมทั้งจะรองรับการท่องเที่ยว
คนที่ 7	ดีขึ้นเรื่อยๆ
คนที่ 8	เติบโตเยอะ
คนที่ 9	น้ำมันแพงคนเลยมาขี่มอเตอร์ไซค์ มีกลุ่มมอเตอร์ไซค์เยอะ ทั้งเที่ยวและทำโครงการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ หรืองานการกุศล
คนที่ 10	เข้าร่วมกิจกรรม ท่องเที่ยว การกุศล
คนที่ 11	จักรยานยนต์โบราณค่อยข้างชบเซา
คนที่ 12	มีการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์อย่างเป็นรูปธรรม แบ่งเป็นรวมตัวกันเพื่อท่องเที่ยว และ การกุศลเป็นหลัก
คนที่ 13	แบ่งสองกลุ่ม ขั้บขี่ส่วนตัว เชิงพาณิชย์ ผู้ใช้รถเพิ่มขึ้น พักผ่อน และจัดทัวร์มอเตอร์ไซค์อย่างจริงจัง อุตสาหกรรมเติบโต เกิดธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ มีการขยายตัวของการจัดงานจักรยานยนต์
คนที่ 14	มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น แต่ต้องปรับปรุงเรื่องนโยบายต่าง ๆ
คนที่ 15	มีการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์มายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น มีความต้องการมาเที่ยวประเทศไทยอีกมาก

2. ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์หรือไม่ เพราะอะไร และหากมีความพร้อมท่านคิดว่าจะสามารถพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยได้อย่างไร

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	พร้อมทั้งถนน ภูมิประเทศ คน Friendly เหมาะเป็นศูนย์กลางที่สุด
คนที่ 2	พร้อม มีศักยภาพดี นำขี่จักรยานยนต์
คนที่ 3	สำหรับรถประเภทสปอร์ตและซูเปอร์สปอร์ตยังไม่พร้อม
คนที่ 4	ยังไม่พร้อม ความปลอดภัยต่ำ นิสัยการขับขี่ ทักษะ มาตรฐานบ้านเรา
คนที่ 5	ยังไม่พร้อม ยังต้องพัฒนา ถนน วินัย การอบรม กฎหมาย
คนที่ 6	พร้อม มีศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยว
คนที่ 7	พร้อม แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องให้รัฐบาลสนับสนุน ให้ความร่วมมือ
คนที่ 8	มีความเป็นไปได้สูง
คนที่ 9	พร้อม และต้องการให้พัฒนาโดยเฉพาะเรื่องเส้นทางจราจร
คนที่ 10	พร้อม ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่พิกก็สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ แถมคนไทยยังมีนิสัยชอบเทศกาลผู้อื่น
คนที่ 11	พร้อม แต่ยังต้องปรับปรุงหลายเรื่อง
คนที่ 12	พร้อม แต่ขาดเรื่องของการอำนวยความสะดวกในเรื่องของทางมอเตอร์เวย์ ทางด่วน หรือวงแหวนรอบนอก
คนที่ 13	พร้อมมาก แต่ต้องมีการปรับปรุง
คนที่ 14	พร้อม แต่ต้องปรับปรุง
คนที่ 15	พร้อม มีเส้นทางที่สวยงาม เหมาะกับการผจญภัย ชี่ั้งจากลาว เขมร เวียดนาม ชอบประเทศไทยมากที่สุด โดยเฉพาะภาคเหนือแต่ไม่ชอบภาคใต้ เส้นทางอันตราย

3. ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของภูมิภาคอาเซียนหรือไม่

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	มี แต่ควรพัฒนาในเรื่องของการจัดสรรคนดูแลเรื่องรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว
คนที่ 2	มีความพร้อม มีศักยภาพในการท่องเที่ยวเป็นอย่างดี
คนที่ 3	พร้อม เฉพาะรถบางกลุ่ม
คนที่ 4	ยังไม่พร้อม อาจจะได้แค่ครึ่งทาง มอง safety เป็นหลัก ควรพัฒนาด้านบุคลากรที่จะไปขยายต่อ
คนที่ 5	ยังไม่พร้อมต้องพัฒนาเรื่องความปลอดภัย ระเบียบวินัยของผู้ขับขี่
คนที่ 6	มีความพร้อม แต่ยังต้องปรับปรุงเรื่องความปลอดภัย และผู้ขับขี่
คนที่ 7	พร้อม แต่รัฐต้องให้การสนับสนุน ระบบการเมืองยังมีปัญหา
คนที่ 8	พร้อม แต่การเดินทางมันไม่สะดวกสะเทียเดียว ปัญหาของรถ Invoice คือไม่สามารถเดินทางข้ามไปประเทศอื่นได้
คนที่ 9	พร้อม แต่ยังต้องมีผู้สนับสนุน
คนที่ 10	พร้อมที่จะเป็นศูนย์กลาง ที่พักก็รองรับนักท่องเที่ยว คนไทย นิস্যชอบเทคโนโลยี แต่อาจมีการปรับปรุง
คนที่ 11	พร้อม แต่ควรพัฒนาเรื่องนโยบาย
คนที่ 12	พร้อม และเป็นอยู่แล้ว ภูมิศาสตร์ได้เปรียบ ขาดแต่สิ่งอำนวยความสะดวก
คนที่ 13	พร้อมมาก ไม่เพียงอาเซียน ยังพร้อมในระดับเอเชียด้วย
คนที่ 14	พร้อม แต่ยังต้องปรับปรุง โดยเฉพาะเรื่องนโยบาย
คนที่ 15	พร้อม ดีที่สุดในแถบนี้ที่ขี่รถมาเลย

4. ควรทำการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้านที่จะกล่าวต่อไปนี้อย่างไร

ด้านการตลาด

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	ขาดการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชัดเจน ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่องของด้านตรวจการเข้าออกระหว่างประเทศ
คนที่ 2	ควรจัดให้มีแพคเกจในการท่องเที่ยวแบบมอเตอร์ไซค์โดยเฉพาะ
คนที่ 3	ต้องพัฒนาอีกเยอะ ทั้งเรื่องการโปรโมท ทั้งเรื่องสนามแข่งที่มันยังไม่ได้มาตรฐาน แล้วก็เรื่องของการจัดที่ควรจะได้มาตรฐาน
คนที่ 4	การประชาสัมพันธ์ในสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆที่เป็น land mark
คนที่ 5	ควรประชาสัมพันธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรและความปลอดภัย
คนที่ 6	มีศักยภาพ เนื่องจากสภาพถนนเจริญขึ้น ยกเว้นบางช่วงฤดูกาล
คนที่ 7	ส่วนใหญ่เป็นความคิดจากผู้ใหญ่ เป็นคนวางคอนเซ็ปต์ให้อยู่แล้ว
คนที่ 8	ร่วมมือกันระหว่างผู้ผลิตในไทยและต่างประเทศกับการท่องเที่ยวในประเทศไทย
คนที่ 9	ควรมีการสนับสนุนโครงการดี ๆ ที่เกิดจากการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
คนที่ 10	ประชาสัมพันธ์ให้เห็นข้อดีของประเทศไทย
คนที่ 11	ภาครัฐควรส่งเสริมพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์โดยเฉพาะรถโบราณ
คนที่ 12	ควรมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมเมืองท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์สม่ำเสมอ และแจ้งข่าวสารที่สำคัญที่เป็นประโยชน์
คนที่ 13	ปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ให้ดี
คนที่ 14	ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยเน้นเรื่องของระหว่างทางเป็นสำคัญ ทำให้เห็นว่านักท่องเที่ยวขี่จักรยานยนต์ได้อะไรมากกว่าการขับรถหรือเกี่ยวกับทัวร์ เช่นวิถีชีวิต ชุมชน อาหารแหล่งท่องเที่ยว ท้องถิ่น ความเป็นไทย วัด วัฒนธรรมประเพณี เป็นต้น
คนที่ 15	ทำให้นักท่องเที่ยวในต่างประเทศรู้ว่าเส้นทางสวย ๆ ผจญภัยแบบนี้

ด้านนโยบาย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	ควรมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ โดยเน้นการอำนวยความสะดวกในการเข้าออกประเทศ และส่งเสริมอุตสาหกรรมรถประกอบในประเทศไทยเนื่องจากคนไทยสามารถทำรถแต่งได้เก่งมากฝีมือทางช่างดี เป็นรองแต่เพียงญี่ปุ่นเท่านั้น
คนที่ 2	ควรมีนโยบายด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ จัดการอบรมขับขี่ปลอดภัย
คนที่ 3	ภาครัฐมีนโยบายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์น้อยมาก
คนที่ 4	ภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจน แก้ปัญหาความขัดแย้งภายในประเทศ หากรัฐชัดเจนและส่งเสริมจะทำให้ตลาดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เติบโตขึ้นอีกมาก
คนที่ 5	ควรมีการบังคับการอบรม ปลุกฝังวินัย เน้นเรื่องความปลอดภัย มีระเบียบเรื่องการแต่งกาย การใส่หมวกกันน็อก การใช้สัญญาณไฟ ควรเคารพกฎจราจร
คนที่ 6	ควรมีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในแต่ละพื้นที่ ตั้งศูนย์ให้ความช่วยเหลือ เพิ่มเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอรองรับการท่องเที่ยว เน้นความปลอดภัย
คนที่ 7	รัฐต้องมีส่วนร่วมมากกว่านี้ ให้รัฐกำหนดทิศทางให้ชัดเจนและภาคเอกชนสนับสนุน
คนที่ 8	ควรมีนโยบายหลักในด้านความปลอดภัยของทางหลวงสายหลัก นโยบายลดอุบัติเหตุ รวมถึงการทำแผนที่สำหรับผู้ขับขี่ว่ามีทางไหนที่สามารถไปได้บ้างแล้วเจออะไร
คนที่ 9	ภาครัฐควรมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว แก้ไขกฎหมายให้เปิดกว้างสำหรับการขับขี่จักรยานยนต์
คนที่ 10	ควรมีการปรับปรุงนโยบายหลาย ๆ อย่างให้อำนวยความสะดวกการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
คนที่ 11	ควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในเรื่องของจักรยานยนต์โบราณ

ด้านนโยบาย (ต่อ)

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 12	ขาดความชัดเจนในนโยบาย ควรมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง การ อำนวยความสะดวก โดยเฉพาะในเรื่องของเอกสาร
คนที่ 13	ภาครัฐควรมีการจัดอำนวยความสะดวกให้การท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์
คนที่ 14	ควรแบ่งแยกนโยบายการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์เป็นในประเทศ และนอกประเทศ ควรวางนโยบายตั้งแต่พิธีการเข้าเมืองเลย โดย ควรต้องศึกษากฎหมายต่างประเทศร่วมด้วย
คนที่ 15	ควรลดเอกสารให้น้อยลง ทำเรื่องการผ่านแดนในแต่ละประเทศให้ สะดวกกว่านี้

ด้านแหล่งท่องเที่ยว

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	แหล่งท่องเที่ยวดีอยู่แล้วต้องคุยเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยว ร่วมกัน
คนที่ 2	หลากหลายสวยงามเป็นเอกลักษณ์ไม่จำเป็นต้องปรับปรุงอะไร
คนที่ 3	เป็นตัวชูเรื่องการท่องเที่ยวได้ดี
คนที่ 4	สิ่งที่ต้องการคือความสบาย สามารถตอบโจทย์ของเค้าได้ก็พอ
คนที่ 5	ดีมากไม่จำเป็นต้องปรับปรุงอะไร
คนที่ 6	แหล่งท่องเที่ยวดีมาก เที่ยวได้ทุกฤดูกาล
คนที่ 7	มีทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวดีอยู่แล้ว
คนที่ 8	อยากให้เปิดแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นเชิงธรรมชาติเยอะๆ และอยู่ใน เส้นทางที่เป็นถนนหลวง ในการขี่รถท่องเที่ยวก็น่ามีหลายรูปแบบ ทั้งขี่ รถ On Road และ Off Road อยากให้แต่ละจังหวัดศึกษาเส้นทาง ของจังหวัดตัวเอง และผลักดันให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ไป ในตัว
คนที่ 9	ควรสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวที่เข้าถึงยากอาจสามารถช่วยเหลือ ชาวบ้านได้มากขึ้น
คนที่ 10	แหล่งท่องเที่ยวเป็นเอกลักษณ์ไม่มีที่ใดในโลก หากถนนดีก็จะทำให้ เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้น
คนที่ 11	ดีอยู่แล้วไม่ต้องปรับปรุง
คนที่ 12	ดี มีมากเป็นเอกลักษณ์
คนที่ 13	มีแหล่งท่องเที่ยวและมีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์
คนที่ 14	ควรส่งเสริมเรื่องการเที่ยวระหว่างทาง ให้สัมผัสถึงความเป็นไทยให้ มากที่สุด
คนที่ 15	แหล่งท่องเที่ยวสวยงามมาก ระหว่างทางก็สวยไม่ต้องปรับปรุงอะไร

ด้านที่พักแรม

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	อุทยานน่าจะมีที่พักแรมให้มากขึ้นอีกหน่อย เดินทางไปออกมาไม่ ทัน ถ้าอุทยานไม่พอเพียง ควรให้มีเพิ่มหน่อยแต่ไม่ต้องเยอะไม่ ต้องทำลายธรรมชาติ อาจมีโฮมสเตย์น่าจะส่งเสริมผลักดันให้เกิด โฮมสเตย์ชาวบ้านก็ได้รายได้ นักท่องเที่ยวก็ได้ประสบการณ์
คนที่ 2	ไม่มีอะไรต้องปรับปรุง มีมากมายและหลากหลาย บริการดี สามารถเลือกได้ตามงบประมาณของตัวเอง และมีในทุกสถานที่
คนที่ 3	พวกขี่มอเตอร์ไซด์จะมองที่พักที่บรรยากาศดีๆ แล้วทางก็สามารถ ไปถึง
คนที่ 4	ประชากรที่มีอำนาจการซื้อสูงนะ และรถพวกนี้ราคาค่อนข้างแพง แล้วอำนาจการจ่ายก็ต้องสูงตาม เพราะเค้าเล่นพวกนี้ได้ เค้าก็ ต้องมีตังค์ประมาณนี้ แล้วเวลาเค้าไปท่องเที่ยวเนี่ย เค้าก็ ต้องการที่รู้สึกสบายกระเป่า สิ่งที่ต้องการคือความสบาย บาง เคส บางตลาดเค้าพร้อมจะจ่าย แบบแค่ความพอใจ ไม่ได้สน ปัจจัยเรื่องเงิน หรือค่าใช้จ่ายว่าจะ maximum เท่านั้น แต่ต้องการ ว่าสามารถตอบโจทย์ของเค้าได้ก็พอ
คนที่ 5	ดีแล้วไม่ต้องปรับปรุง
คนที่ 6	ดีแล้วไม่ต้องปรับปรุง
คนที่ 7	ดีแล้วไม่ต้องปรับปรุง
คนที่ 8	จังหวัดต้องส่งเสริมให้มีที่พัก
คนที่ 9	ควรส่งเสริมที่พักในชุมชน
คนที่ 10	ที่พักดีสามารถรับรองนักท่องเที่ยวได้
คนที่ 11	ดีมาก
คนที่ 12	ดี สามารถตอบสนองการท่องเที่ยวได้
คนที่ 13	ที่พักเยอะ ถูก
คนที่ 14	ดี แต่หากส่งเสริมที่พักแรมในชุมชนให้นักท่องเที่ยวได้เรียนรู้ด้วย จะดียิ่งขึ้นทั้งยังเป็นการกระจายรายได้อีกด้วย
คนที่ 15	ห้องพักดี สะอาด สบาย กว้าง ชอบมาก มีหลายระดับให้เลือกพัก

ด้านทางหลวง

ผู้เชี่ยวชาญด้าน การท่องเที่ยวเชิง จักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	ทำไมทางด่วนขึ้นไม่ได้ แต่บางพวกขึ้นได้ขอเพราะว่ามีผู้การทางหลวงก็เคลียดกัน แต่ถ้าเป็นรถคนอื่นไม่รู้จักใครเขาก็ไม่ให้ขึ้น แต่อย่างมาเลนไฮเวย์ มอเตอร์ไซด์ก็ได้ปกติ มันเป็นการกระจายรถ ถ้าแบ่ง CC มันก็ไม่ได้อีก ก็น่าจะให้วิ่งแต่ว่ามีเลนให้วิ่ง ส่วนใหญ่ก็ซ่อมบ้างตลอดเป็นธรรมชาติ ซ่อมสามเดือนใช้สี่เดือนแต่โดยรวมก็โอเคที่เหลือก็เป็นมารยาทของคนขับ
คนที่ 2	ควรสร้างมาตรฐานของทางหลวงไทยให้ชัดในอาเซียนได้
คนที่ 3	มอเตอร์ไซด์ก็โดนจับ ความเร็ว
คนที่ 4	สำหรับทางหลวงมันจะกลับมาเป็นประเด็นแรกที่ว่า เรื่องความปลอดภัยคือบ้านเราในบางพื้นที่ อย่างบางเคสกับลูกค้านี้แหละ ที่ผ่านมากเกิดความผิดพลาดครั้งนึง มีครั้งนึงถนนทรุด ไม่มีสัญญาณเตือน ลูกค้าไปเกิดอุบัติเหตุ เพราะไม่มีสัญญาณเตือน อีกอย่างนึงคือ ก็ต้องมีความผิดพลาดกับผู้ขับขี่ด้วย อย่าใช้ความเร็วที่สูงไป แต่ถ้ามองในแง่กลับกัน ถ้าสมมุติว่ามีป้ายเตือน มีสัญญาณบอก แจ้งให้มีเครื่องหมายชัดเจน ว่ามีหลุมหรือมีอะไรสักอย่าง ที่ไม่ใช่สภาพที่ใช้ขับขี่ 100เปอร์เซ็นต์ ถนนบ้านเราจะเป็นลักษณะแบบไม่เป็นไร ก็ปล่อยไว้ตรงนั้น ใครขับก็รู้กันเอง จะเป็นลักษณะนี้มากกว่า
คนที่ 5	ถนนไม่ได้พัฒนาขึ้นเลย แะยิ่งกว่าเดิม ยังไม่พร้อม ยังต้องพัฒนา เพราะถนนยังขรุขระ ต้องทำให้เรียบมากกว่านี้
คนที่ 6	สภาพถนนพื้นที่เจริญกว่าแต่ก่อน สามารถเข้าได้ทุกที่
คนที่ 7	ถนนที่ใช้เดินทางระหว่างจังหวัดยังต้องทำทุกปี
คนที่ 8	อยากให้ทางหลวงที่เป็นทางหลวงหลักมีคุณภาพก่อน
คนที่ 9	ควรมีการปรับปรุงพัฒนาเส้นทางที่เข้าถึงลำบากให้ดีขึ้น
คนที่ 10	อยากให้ถนนเอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวมากขึ้น
คนที่ 11	ถนนเยอะ ชีได้ดี
คนที่ 12	อยากให้ถนนเอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวมากขึ้น
คนที่ 13	ควรให้ผ่านทางพวก Motorway ได้ คือไม่ต้องขึ้นทางด่วนก็ได้แต่แค่วงแหวนแต่ละรอบควรให้มอเตอร์ไซด์ขึ้นได้ด้วยอย่างในเมืองนอกในมาเลเซียเขาก็ยังวิ่งได้ป้ายบอกทางก็ควรมีการปรับปรุงให้เป็นภาษาไทยและอังกฤษให้ชัดเจนอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวที่ขี่มอเตอร์ไซด์หน่อย
คนที่ 14	ควรพัฒนาป้ายต่าง ๆ ให้เป็นสากล
คนที่ 15	ดีมากเลยทางสวย ถนนสวยงามมาก มีโค้งให้เล่นเยอะ

ด้านชมรมยานยนต์

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	เกิดขึ้นมีการจัดระเบียบบ้างแต่ว่าแต่ละคนก็มีแนวทางของแต่ละกลุ่ม การจัดระเบียบมันอาจจะได้ไม่หมด มันจะเกิดใหม่ขึ้นเรื่อย ๆ คนก็ไปตั้งกลุ่มใหม่กัน ไม่สามารถไปบังคับหรือไปขอร้องได้ ต่างคนต่างอยู่ แต่เวลามีงานเขาก็มา อาจเป็นเพราะมอร์ไซค์มันมีความอิสระคนที่เขาก็ชอบอยู่แบบอิสระเสรีไม่ต้องมีกฎเกณฑ์ที่มาบังคับ ถ้าไปจัดกลุ่มก็จะมีใครเห็นด้วย ถ้าจะให้มันดีก็อาจจะจัดเป็นชมรมเพื่อท่องเที่ยวอาเซียนไม่ต้องมีเอกสารอะไรให้มากมาย อย่างสมาพันธ์มอร์ไซค์สยามก็ทำอยู่ แต่ก็มีเฉพาะกลุ่มไปร่วม
คนที่ 2	มีเยอะมากเกินไป ซึ่งในการจัดตั้งชมรมก็ควรจะมีกฎเกณฑ์ในการจัดตั้งและแต่ละชมรมก็ควรมีกฎเกณฑ์ในการขับขี่
คนที่ 3	ควรที่จะพัฒนาในเรื่องของกิจกรรม ควรมีกิจกรรมที่สร้างสรรค์ ไม่ชอบมากเลยพวกบิ๊กไบค์ เสียอย่างเดียวคือชอบกินเหล้ากินเบียร์ ประมาณว่าเวลาจอดไหนก็ต้องมีสังสรรค์มันเป็นสิ่งที่ไม่ดี มันไม่น่าสนับสนุน อยากให้รักการขี่ก็ขี่ มีกิจกรรมที่สร้างสรรค์ไม่ใช่ว่ากินเหล้า หรืออะไรอย่างนี้
คนที่ 4	มันมีทั้งเป็นทางการและก็ไม่เป็นทางการ ยังมี กลุ่ม ก๊วน ที่อยู่ในตลาดค่อนข้างเยอะ มีทั้งตัวที่เป็นกลุ่มทางภาคเอกชนที่เป็นรูปบริษัทเลยก็มี ที่เป็นรูปของกลุ่มเพื่อน กลุ่มคนใช้รถรุ่นนั้น รุ่นนี้ ซึ่งในปัจจุบัน มีเยอะมากแต่ก็ยังมีความแตกต่างทางด้านตลาดของมันอยู่ เพราะฉะนั้นโอกาสที่จะเอากลุ่มเหล่านี้มารวมกันด้วยกันเยอะๆมันน้อยมาก เพราะความแตกต่างกัน เพราะบางกลุ่มก็เป็นกลุ่มของคนทำงาน ก็ไปทางผู้ใหญ่เลย บางกลุ่มก็เป็นกลุ่มวัยรุ่นที่ จะเปลี่ยนเป็นวัยทำงาน บางกลุ่มก็เป็นกลุ่มเด็กวัยเรียนซึ่งเหล่านี้เป็นความแตกต่างกันของแต่ละกลุ่ม พวกนี้ก็จะไปหาว่าเค้าควรจะไปเข้ากลุ่มแบบไหน พวกนี้ก็จะไปตามความรู้สึก ลักษณะของการชอบของเค้าเนี่ยเป็นตัวแบ่งชัดเจนแต่สิ่งหนึ่งที่จะทำให้พวกนี้เจอกันได้ก็คือ event ต่างๆ เช่น งานบางกอกไบค์เฟรช ซึ่งเหล่านี้จะเป็นอะไรที่เปิดกว้างสำหรับพวกวัยรุ่น คุณมางานก็จะมีกลุ่มชัดเจน เพราะเค้าก็จะพยายามแบ่งกลุ่มของเค้าอยู่แล้ว หรือเป็นงานที่เป็นอีเว้นใหญ่ๆจะเป็นตัวรวมที่ทำให้กลุ่มพวกนี้เข้ามา

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 5	ควรเน้นเรื่องการอบรมความปลอดภัยภายในชมรม
คนที่ 6	ท่องเที่ยวเป็นกลุ่มควรควบคุมความปลอดภัย
คนที่ 7	ชมรมมอเตอร์ไซด์มันเยอะเกินไป อยากให้ควบคุมลงทะเบียนกับ รัฐบาล แต่ทั้งนี้ก็มีทั้งคนดีและไม่ดี แต่อย่างน้อยคนที่เข้าร่วมชมรม มอเตอร์ไซด์ส่วนใหญ่ก็เข้าร่วมกิจกรรมทำบุญ หรือเพื่อสังคม แต่ ทั้งนี้ทั้งนั้นก็ขึ้นอยู่กับแกนนำของแต่ละกลุ่มว่ากำหนดทิศทางกลุ่ม ยังไง
คนที่ 8	หลายๆกลุ่มโตขึ้นเยอะ อยากให้รัฐลงมามองกลุ่มผู้ใช้มอเตอร์ไซด์ และสนับสนุนทุกด้าน
คนที่ 9	ถ้าจะให้ปรับปรุงควรมีการเพิ่มขยายโอกาสต่อยอดโครงการค่ะ ก็ ถ้ามีผู้สนับสนุนมาช่วยเหลือก็ดีค่ะ เพราะเหมือนโครงการนี้เราก็กทำ กันเอง หาความช่วยเหลือก็ลำบาก เราก็ทำด้วยใจจริง ๆ ค่ะ
คนที่ 10	สมาชิกหลัก ๆ ก็แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลักคือ กลุ่มที่เข้าร่วม กิจกรรม และการกุศลต่าง ๆ กับกลุ่มที่ซื้รถเที่ยวอย่างเดียวซึ่งก็ เป็นประเภทท่องเที่ยวอย่างจริงจังเลยนะ แบบรวมตัวกันไป Shangrila ลาว เวียดนาม ส่วนกิจกรรมก็เน้นกิจกรรมการกุศล
คนที่ 11	ควรมีการสนับสนุนส่งเสริมชมรม
คนที่ 12	เอกสาร ยังขาดความชัดเจนในนโยบายคิติดุสิตจักรยานยนต์ของ ชมรม
คนที่ 13	กลุ่มการท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ เช่นผู้ประกอบการ ค่ารถต่าง ๆ ที่ จัดการท่องเที่ยวขึ้นมา โดยทั้งหมดส่งผลให้มีผู้ใช้รถเพิ่มขึ้น พักผ่อนโดยการขี่มอเตอร์ไซด์มากขึ้น มีการจัดทัวร์มอเตอร์ไซด์อย่าง จริงจัง อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ก็โตขึ้นเรื่อย ๆ นอกจากนี้เมื่อ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์โตขึ้นก็ทำให้การบริการอื่น ๆ ที่ เกี่ยวกับมอเตอร์ไซด์โตขึ้นด้วยไม่ว่าจะเป็น Service การซ่อมบำรุง Finance และประกันภัยต่าง ๆ ทำให้เกิดธุรกิจมากมายโดยเฉพาะ ธุรกิจด้านท่องเที่ยว
คนที่ 14	มีการเติบโตของชมรมต่าง ๆ เยอะมาก
คนที่ 15	ไม่ค่อยทราบเรื่องนี้เพราะชื่ออยู่แค่ในกลุ่มของตัวเอง

ด้านการประกันภัย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	ประกันภัย ดีมาก มีรถมือ 1 ออกห่างไม่ถึง 3 ปี มีรับประกันให้หมด คนที่ซื้อส่วนใหญ่จะซื้อเป็นก็จะไม่ค่อยเกิดอุบัติเหตุเท่าไร แต่ส่วนใหญ่เกิดจากการตัดหน้า ยูเทิร์นกลางถนนไม่ดู ที่บริษัทพีก็ทำ ประกันภัยเดินทางเวลาออกทริปกัน
คนที่ 2	แพงไป และมีน้อยไปสำหรับมอเตอร์ไซค์ ควรทำการปรับปรุงด้านนี้
คนที่ 3	ส่วนมากจะทำให้รถศูนย์ รถมือหนึ่ง นอกจากมีวิฆาณมาถึงจะทำประกันได้ คงต้องจัดไฟแนนซ์
คนที่ 4	อ่อนมากครับ เพราะไม่มีประสบการณ์ตรงนี่เลย ถ้าไปตามยุโรปหรืออังกฤษเค้าจะแบ่งการประกันภัยตาม 1.อายุ 2.ลักษณะของรถที่จะทำประกัน อายุสูง เบี้ยสูง วัยรุ่นทำ เบี้ยก็ถูก ขึ้นอยู่ที่ความเสี่ยง แต่บ้านเราไม่มี รถ ตีตามมูลค่าอย่างเดียว มีค่าเท่าไรก็ตามนั้น เบี้ยก็ส่วนหนึ่ง ไม่ได้คิดถึงอายุผู้ขับขี่ แล้วก็ลักษณะของรถ ถือว่าใหม่มาก เพราะว่าการประกันชั้นหนึ่งของรถมอเตอร์ไซค์บ้านเราเนี่ย เพิ่งมาเริ่มมีจริงๆจังๆ 3-4 ปีเท่านั้นเอง แล้วเบี้ยประกันภัยบางอย่างยังรู้สึกที่ไม่สมเหตุผล และเงื่อนไขในการรับประกันยังหละหลวม บางเคสรถเช่าก็ยังไม่ปล่อยประกันได้ โดยทั่วไปเนี่ยเค้าจะไม่รับรถเช่า แต่รถเช่าสักไก่อรอดไปปล่อยเช่า แล้วก็มาเคลม ซึ่งบอกว่าบางทีเวลาประกันเนี่ยก็จะหยวนๆกันไป ก็คนทำประกันก็ยังไม่ประเมินค่าไม่ถูก ผมว่าถ้าจะให้พัฒนาจริงๆ ผมว่าเรามาดูกันในด้านความเสี่ยงของการขับขี่คือ ระบุชื่อผู้ขับขี่ เพราะมันจะแบ่งโหมดชัดเจนว่าคนขับอายุเท่าไร ความเสี่ยงควรจะมากหรือน้อย ค่าสถิติที่เกิดขึ้นเนี่ยจะเป็นการบ้านให้เค้าพัฒนาว่าเค้าควรจะเก็บเบี้ยถูกหรือแพงอย่างส่วนผู้ใหญ่หน่อยเค้าขับปลอดภัย ก็อาจจะถูกหน่อย เพื่อจะได้เทียบเบี้ยประกันได้ว่า เป็นธรรมกับทุกฝ่าย
คนที่ 5	ประกันควรเน้นเรื่องความปลอดภัยให้มาก
คนที่ 6	ประกันควรมีประสิทธิภาพ
คนที่ 7	ไม่ต้องห่วงเพราะการทำประกันมันบังคับให้ทำประกันชีวิตด้วย
คนที่ 8	อยากให้ soft ในเรื่องของ ให้มันรองรับกับรถที่มีจำหน่ายในบ้าน

ด้านการประกันภัย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
	เรา ตอนนี้อัตราค่าประกันภัยค่อนข้างสูงเนื่องจากกรณีราคาสูง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง ซ่อมที่หลักหมื่นหลักแสน ซึ่งมันสูง เข้าใจว่าคนทำประกันภัยหลายๆค่ายก็ถอนตัวไปก็มี เนื่องจากรับค่าใช้จ่ายไม่ไหว เพราะฉะนั้นอยากให้มียกข้อตกลงระหว่างผู้ผลิตกับเจ้าของบริษัทประกันภัยเข้ามาหารือด้วยกันเพื่อหาข้อสรุปที่เป็นแนวทางที่ชัดเจนในการ Support ให้ลูกค้าที่ใช้รถ เพื่อที่จะได้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย
คนที่ 9	ไม่ค่อยมีความรู้ด้านนี้ค่ะ
คนที่ 10	ส่วนใหญ่มีแต่ของรถใหม่ ถ้ารถโบราณไม่ค่อยมี นอกจากเวลาทำประกันภัยหมู่
คนที่ 11	มีแค่เฉพาะสำหรับรถใหม่
คนที่ 12	ส่วนใหญ่มีแต่ของรถใหม่ ถ้ารถโบราณไม่ค่อยมี นอกจากเวลาทำประกันภัยหมู่
คนที่ 13	ดีแล้วครับ มีเยอะเดี๋ยวนี้ก็มีประกันภัยชั้น 1 แล้ว
คนที่ 14	ควรมีการบังคับทำประกันภัย โดยถ้าปรับปรุงให้ใช้ในอาเซียนได้จะดีมาก
คนที่ 15	ในการเดินทางรวมอยู่กับแพคเกจที่ซื้อมาแล้ว

ด้านความปลอดภัย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	ความปลอดภัยควรพัฒนาเยอะ น่าขี่มาก น่ากลัวมาก หมา วัว คนแก่ เด็ก บางทีตัดถนน เอาทางไปกั้น ชาวบ้านก็ทำลายเพื่อความสะดวกในการทะเล่เลนส์มา ควรทำทางกั้นให้มิดชิดจุดดู เวิร์นให้เห็นชัด ตัวอักษรให้ใหญ่
คนที่ 2	น่ามีการอบรมการขี่แบบ Safety Riding สำหรับผู้ที่ขี่มอเตอร์ไซด์ทุกคน โดยเฉพาะบ๊ิกไบค์
คนที่ 3	: เราต้องรู้อยู่แก่ใจว่าเรารักตัวเอง เราต้องเริ่มที่ตัวเองก่อน เพราะฉะนั้นสิ่งที่อยากให้ทุกคนมองคือรักตัวเองก่อน อย่ากินเหล้า มันเป็นเรื่องแค่เสียวินาที ปลอดภัยได้เราก็ปลอดภัย ปลอดภัยไว้ก่อน
คนที่ 4	ผมมอง safety เป็นหลัก อย่างแรกคือพัฒนาด้านบุคลากรที่จะไปขยายต่อให้กับคนที่ขี่รถบ๊ิกไบค์ ให้มีทักษะการขี่ที่ถูกต้อง ปลอดภัย คือถ้าตามข่าวเนี่ยจะเห็นว่ามึเสียชีวิตทุกปีครับเพราะความผิดพลาดจากตัวผู้ขี่เอง หรือปัจจัยแวดล้อมเอง ก็พวกถนน นิสัยการขี่ของคนตามบ้านหรือในเมืองก็ตามแต่ ความปลอดภัยพื้นฐานของบางคนยังไม่ใส่ใจเลย ซึ่งมันตรงข้ามกับต่างประเทศ หรือในประเทศใกล้เคียงในเอเชีย อย่างในญี่ปุ่นหรือสิงคโปร์ ความปลอดภัยมาเป็นอันดับ 1 แต่บ้านเราเนี่ย ไม่กวดขัน ไม่ใส่ใจและตัวผมเองก็อย่างที่บอกว่า มาตรฐานบ้านเรายังไม่ถึงครับ
คนที่ 5	คนที่ขี่มอเตอร์ไซด์ในประเทศไทยไม่มีวินัย บางคนยังไม่ผ่านการเรียน ไม่ผ่านการอบรม กฎหมายยังอ่อนแอ ไม่เข้มแข็ง ไม่ชัดเจน ควรปลูกฝังให้วินัยตั้งแต่เด็ก เรื่องความปลอดภัยให้มีระเบียบเรื่องการแต่งกาย การใส่หมวกกันน็อก การใช้สัญญาณไฟ ควรเคารพกฎจราจร
คนที่ 6	ด้านความปลอดภัยของผู้ขี่ ยังไม่รัดกุมเท่าไร ใช้ความเร็วเกินกำหนด สภาพรถไม่พร้อมที่จะเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ความสามารถของตัวบุคคล ความสมบูรณ์ของร่างกายก่อนการขี่เป็นปัจจัยหลักที่จะต้องเตรียมร่างกายของเราให้แข็งแรง สมบูรณ์ พักผ่อนให้เพียงพอ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการแต่งกาย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 6 (ต่อ)	ตั้งแต่หมวกกันน็อก เสื้อ ถุงมือ กางเกง ที่มีฉนวนแรงเสียดทาน เวลาเกิดอุบัติเหตุ และรองเท้าควรเป็นรองเท้าที่รับกับสภาพ ถนนหรือถนนแรงเสียดทานเวลาเกิดอุบัติเหตุ ความรู้ความ ขำนาญของผู้ขับขี่ ควรศึกษาสภาพเส้นทาง สภาพพื้นที่ที่หมาย ก่อนล่วงหน้า จะเป็นการปลอดภัย และ safe ในการเดินทางเรา ได้
คนที่ 7	ควรมีการสอนการขับขี่ ให้มีทักษะที่ถูกต้อง รัฐบาลควรให้การ สนับสนุน เปิดอบรมการขับขี่ให้ปลอดภัย
คนที่ 8	เชื่อว่าคนที่ Big Bite ทุกคน safe หหมด ตอนนี้อยู่ที่ผู้ใช้รถใช้ ถนนร่วมกันแล้ว เราขี่มอเตอร์ไซด์ทุกครั้งก็ใส่หมวกกันน็อก ใส่ ชุดเรา protect กันไว้หมด มันคงจะเป็นความประมาทที่ไม่ได้ เกิดจากผู้ขับขี่แต่เกิดจากบุคคลที่ 3 ที่มาชนบ้างไรบ้าง
คนที่ 9	สำคัญมากค่ะ ผู้ขี่ต้องระวัง
คนที่ 10	ควรเน้นการขับขี่ปลอดภัยเป็นหลัก
คนที่ 11	ค่อย ๆ ขี่เพื่อความปลอดภัย
คนที่ 12	ขี่ร่วมกันเป็นกลุ่มเพื่อความปลอดภัย
คนที่ 13	ปรับปรุง Infrastructure ให้เหมาะสมกับการขี่จักรยานยนต์
คนที่ 14	เข้มงวดเรื่อง ใบขับขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
คนที่ 15	ปลอดภัยครับ ผู้คนน่ารัก แต่เส้นทางไปทางใต้ไม่ค่อยปลอดภัย เพราะรถใหญ่เยอะ

5. ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ในประเทศไทยปัจจุบันนี้เป็นอย่างไร

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	อุปสรรคในการเดินทาง เช่นเวลาที่ออกทริปไป ตูถนนแบบว่า โลงเลย ก็มีอะไรวิ่งตัดหน้า เช่นสัตว์ต่าง ๆ รถชาวบ้าน ซึ่งบอกได้ว่าระเบียบวินัยของผู้ใช้เส้นทางร่วมไม่มี แล้วเรื่องของกฎหมายกฎจราจรการรักษาความปลอดภัยไม่มีใครรักษา ส่วนใหญ่ก็ ลักไก่ อยากจะตัดหน้า ตัดเลนก็ตัด ไฟแดงก็ไม่จอด มารยาทในการขับขี่ไม่มี ไม่เคารพระเบียบ ไม่เคารพกฎหมาย ทำให้ผู้ร่วมทางลำบาก โดยเฉพาะมอเตอร์ไซค์เนี่ยลำบากจริง ๆ ครับ
คนที่ 2	ปัญหาค่อนข้างเยอะโดยรวมหลาย ๆ ด้าน ผู้ขับขี่ยังไม่มีกรฝีกอบรม
คนที่ 3	ศูนย์กลางของอาเซียนมันต้องพัฒนาเยอะเลยนะ ทั้งการส่งเสริม
คนที่ 4	อย่างแรกคือสถานที่บริการมันยังเพ็งเติบโต ตามหัวเมืองใหญ่ๆอาจจะไม่มีปัญหา แต่เวลาเค้าไปเที่ยวตามจังหวัดรองลงมา ตลาดรองรับตรงนี้มันยังน้อย ถ้าเกิดอุบัติเหตุ หรือรถเสีย มันไม่ถนัดเหมือนรถยนต์ อย่างเช่นขับแจ๊สไป รถเสีย อยู่ตาก อยู่นาน อยู่แพร์ มันยังมีอยู่หรือศูนย์เยอะ แต่ถ้ามอเตอร์ไซค์ถ้าซ่อมเบื้องต้น มันพอลากได้ก็กลับ แต่ถ้าเป็นหนักจริงๆ ก็ต้องเรียกรถกระบะมาขนจากเมืองต้นทาง ซึ่งบางทีเหล่านี้น้ำมันก็ทำให้มันยุ่งยาก รู้สึกว่าถ้าการขับขี่ความปลอดภัยมันไม่ 100เปอร์เซ็นต์ มันก็ไม่กล้าขี่ไกล เพื่อถ้ามันไม่พร้อมเวลามีปัญหาขึ้นมา จะแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้า ยังไง แล้วอีกส่วนหนึ่งก็วกกลับมาเรื่องความปลอดภัยต่างๆ ปัจจัยของทางหลวง ถนนเอเย ความพร้อมของสถานที่ท่องเที่ยว
คนที่ 5	ถนน กับความปลอดภัยและระเบียบวินัยของก็ควรต้องพัฒนา
คนที่ 6	ด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ยังไม่รัดกุมเท่าไร๋ ยังใช้ความเร็วเกินกำหนด สภาพรถไม่พร้อมที่จะเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ความสามารถของตัวบุคคล ความสมบูรณ์ของ

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว เชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
	ร่างกาย
คนที่ 7	ถ้าจะเป็นผู้นำอาเซียน บอกได้ว่า อีกันาน ถ้าไม่มีผู้สนับสนุนที่ดี หรือไม่มีรัฐบาลที่ดี ทุกอย่างอยู่ที่คุณไม่ใช่อยู่ที่เรา ถ้าคุณมีนโยบายที่ดี เราก็พร้อมจะดำเนินตามอยู่แล้ว
คนที่ 8	ปัญหาทางหลวงที่ไม่มีคุณภาพ และความปลอดภัยบนท้องถนน
คนที่ 9	เส้นทางจราจร แล้วก็กฎหมายไม่เปิดกว้างด้วย
คนที่ 10	ควรมีการอนุรักษ์และพัฒนาให้ดี มีหลายเรื่องต้องปรับปรุง
คนที่ 11	ปัญหาหลัก ๆ เลยนะคือตำรวจ คือถ้าไม่ซีรุ่มกันเป็นกลุ่มหรือมีงานอะไร หรือมีคนรู้จักกันนะ เป็นที่รู้กันว่าไม่ได้ซีเลยบางคนก็ชอบแล้วก็ได้แค่จอดอยู่อย่างนั้น เอาออกมาซีโดนจับตลอด
คนที่ 12	ปัญหา อาจมีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน การพัฒนาด้านนโยบาย ควรมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง การอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะในเรื่องของเอกสาร
คนที่ 13	อยากให้วิ่งมอเตอร์เวย์ได้ ปัญหาที่พบเจอมากก็คือเรื่องของภาษา
คนที่ 14	ปัญหาเรื่องการผ่านแดน แล้วก็เรื่องของนักท่องเที่ยวที่ชอบออกนอกกลุ่มนักท่องเที่ยว ส่วนบริษัทที่จัดการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์จริง ๆ ยังไม่กว้างขวางนักนักท่องเที่ยวต้องใช้ความสามารถเฉพาะตัวแก้ปัญหาไปเรื่อย ๆ ตลอดทริป
คนที่ 15	ก็ที่ขึ้นมาไม่มีปัญหาเลย อาจมีช่วงผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองระหว่างประเทศที่ต้องใช้เอกสารเยอะหน่อยแต่นอกจากนั้นก็ไม่มีเจอปัญหาอะไร

6. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนอย่างไร

ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 1	เริ่มจากตัวผู้ขับขี่เองก่อน ต้องรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด เวลาจะขี่รถก็ควรจะต้องกางให้เรียบร้อย ซี่ให้ตัวเอง save และมารยาทในการให้ทาง นอกจากนี้กฎหมายไทยไม่เอื้ออำนวยในเรื่องของภาษีนำเข้า
คนที่ 2	อยากให้รัฐบาลลงมาสนับสนุนกลุ่มบิ๊กไบค์ ให้มีการจัดทำสถิติ ควรมีการสร้างมาตรฐานเพื่อปรับเข้าสู่อาเซียนของผู้ขับขี่
คนที่ 3	มันต้องพัฒนาเยอะเลย ส่งเสริมด้านการกีฬา ทั้งเจ้าของสนามที่ต้องพัฒนาสนามให้มันขึ้นระดับอินเตอร์ ไม่ใช่แค่อยู่ในแต่ประเทศไทย และควรปรับปรุงถนนให้ปลอดภัยมากขึ้น
คนที่ 4	ปรับปรุงตลาดเพื่อที่จะให้เติบโตได้อย่างถูกต้อง บางทีอาจจะมีภาคเอกชนเข้ามาสนับสนุน อาจจะมีสื่อเซ็นเตอร์ที่คอยให้บริการ
คนที่ 5	ควรพัฒนาถนนหนทาง กฎหมายยังอ่อนแอ ไม่เข้มแข็ง ไม่ชัดเจน ควรปลูกฝังให้มีวินัยตั้งแต่เด็ก และเรื่องความปลอดภัย
คนที่ 6	เพิ่มเจ้าหน้าที่มาดูแลความปลอดภัยในพื้นที่ให้มีความปลอดภัย สามารถขอความช่วยเหลือได้ทันถ่วงที มีศูนย์ให้ความช่วยเหลือ
คนที่ 7	อยู่ที่รัฐบาลเป็นผู้ชี้แนะ และเป็นผู้หาหนโยบายหรืออะไรเกี่ยวกับการกำหนดทิศทางจะดีกว่า
คนที่ 8	อยากให้ประชาสัมพันธ์ไปยังเพื่อนบ้านอาเซียนและคนไทย
คนที่ 9	ควรมีการเพิ่มขยายโอกาสต่อยอดโครงการ
คนที่ 10	ควรมีการอนุรักษ์และพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์
คนที่ 11	การแก้ปัญหาที่ควรมีการผ่อนผันบ้างไม่นั้นก็ให้จดทะเบียนไปเลยทำให้มันถูกต้อง จะได้ไม่ต้องมีปัญหาอีกไม่แน่ว่าใครจะอยากขี่มอเตอร์ไซค์ โดยเฉพาะมอเตอร์ไซค์โบราณจริงไหม
คนที่ 12	อยากให้วังมอเตอร์เวย์ได้ปัญหาที่พบเจอมากที่สุดก็คือเรื่องของภาษาเป็นกำแพงอย่างมากเลยในการพัฒนาต่าง ๆ

ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ท่องเที่ยวเชิงจักรยานยนต์	ข้อมูล
คนที่ 12 (ต่อ)	เช่น ป้ายบอกทางก็ควรมีการปรับปรุงให้เป็นภาษาไทยและ อังกฤษให้ชัดเจน แล้วก็อำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ที่ขี่มอเตอร์ไซด์หน่อย นอกจากนั้นก็ไม่มีอะไรประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางของอาเซียนอยู่แล้ว ปัจจุบันก็เป็น
คนที่ 13	ควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย ให้การช่วยเหลือเยียวยา และ พัฒนาจักรยานยนต์โบราณให้เป็นศูนย์กลางในการอนุรักษ์
คนที่ 14	ควรเน้นเรื่องระหว่างทางมากขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวเห็นถึง ความเป็นไทย เน้นการจับจ่ายใช้สอยให้เพิ่มขึ้น เน้นให้เขามา จับจ่ายมากกว่ามาขับรถ ซึ่งเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของ ประเทศได้มากขึ้น
คนที่ 15	ก็น่าจะอำนวยความสะดวกในการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองให้ มากขึ้น

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ - สกุล : นางสาวกิ่งกนก เสาวภาวงศ์

การทำงาน :

อาจารย์ประจำสาขาวิชาการท่องเที่ยว คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

การศึกษา :

วิทยาการการจัดการกีฬาและนันทนาการ วิทยาศาสตร์สุขภาพบัณฑิต คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การจัดการนันทนาการการท่องเที่ยว วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บริหารธุรกิจบัณฑิต การจัดการท่องเที่ยว(เกียรตินิยมอันดับ 1) วิทยาลัยดุสิตธานี



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY