

**พฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์:  
กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร  
ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์<sup>1</sup>\* ใบเฟิร์น วงษ์บัวงาม<sup>2</sup> และ จักรชัย ยิ้มงาม<sup>3</sup>**

Received: 14 May 2021 / Revised: 31 May 2021 / Accepted: 4 June 2021

**บทคัดย่อ**

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว ศึกษาปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว และศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร

การวิจัยนี้เป็นแบบปริมาณ กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน ใช้เครื่องมือแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับใช้สถิติพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และมีรายได้อยู่ในระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 5 ปีขึ้นไป ใช้รถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE มีขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ 301 cc - 400 cc และใช้แบรนด์รถจักรยานยนต์ Honda ผลการศึกษาด้านปัจจัยพฤติกรรมท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนในวันหยุด เดินทางในระหว่างเดือนพฤศจิกายน - เดือนธันวาคม ใช้ระยะเวลาการท่องเที่ยว

<sup>1,2</sup> อาจารย์ สาขาวิชาท่องเที่ยว คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

<sup>3</sup> อาจารย์ สาขาวิชาภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสากล คณะศิลปศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

E-mail: chaitut.c@rmutp.ac.th

ต่อครั้งเพียง 1 วัน มีรูปแบบการเดินทางแบบหมู่คณะ หรือแบบคาราวาน ใช้จ่ายเงินในการเดินทางท่องเที่ยวไม่เกิน 1,000 บาท เลือกท่องเที่ยวในภาคตะวันตก และมีการใช้ความเร็วในการขับขี่ระหว่าง 51-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป ควรทำการศึกษาในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายสูงหากเกิดอุบัติเหตุ

**คำสำคัญ:** พฤติกรรม รถจักรยานยนต์ การท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

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

*Chaiwut chairerk<sup>1\*</sup> Baifern Wongbuangam<sup>2</sup> and Jakchai Yimngam<sup>3</sup>*

### Abstract

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

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

Most participants were male, age between 20-29 years old, had obtained a bachelor degree, company employee, monthly income in the range of 10,001-20,000 baht, 5 years or more experience of driving motorcycles for tourism. The TOURING MOTORCYCEES used were Honda with the engine size of 301 cc - 400 cc. The study in tourism behavior factors revealed that tourists travel on a vacation during the months of November to December, one day trip, travel in a group or a caravan, spend not more than 1,000 baht per trip, travel in the west of Thailand and drive at a speed between 51 - 100 km / h.

---

<sup>1,2</sup> Lecturer, Division of Tourism, Faculty of Liberal Arts, Rajamangala University of Technology Phra Nakhon

<sup>3</sup> Lecturer, Division of English for International Communication, Faculty of Liberal Arts, Rajamangala University of Technology Phra Nakhon  
E-mail: chaiwut.c@rmutp.ac.th

This research result suggested that in studying that Motorcycle Tourism Behavior, the prevention of accidents from motorcycle tourism should be carried because a motorcycle is a high risk vehicle in causing a damaged accident.

**Keywords:** Behavior, Motorcycle, Motorcycle Tourism

## บทนำ

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

นอกจากการนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวันแล้วนั้น ปัจจุบันพบว่ายังมีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยวอีกเป็นจำนวนไม่น้อย เนื่องด้วยเหตุผลด้านการจราจร ความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายที่ถือว่าประหยัดกว่าพาหนะชนิดอื่น การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงความท้าทายในการขับขี่และการได้สัมผัสประสบการณ์ใหม่ด้านการท่องเที่ยวอีกด้วย

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมในอันดับต้น ๆ ที่สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศไทย รายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2561 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2561) ข้อมูลจาก ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทย ระบุว่าในปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 2.7 ล้านล้านบาท เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่หลากหลายครบครัน มีวัฒนธรรมประเพณีที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว มีภูมิประเทศที่งดงาม และรวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวที่เพียบพร้อม

ด้วยเหตุผลข้างต้นจากความพร้อมทางการท่องเที่ยวของประเทศไทยในทุก ๆ ด้าน ประกอบกับในปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจำนวนไม่น้อยที่สนใจกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยมีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษา

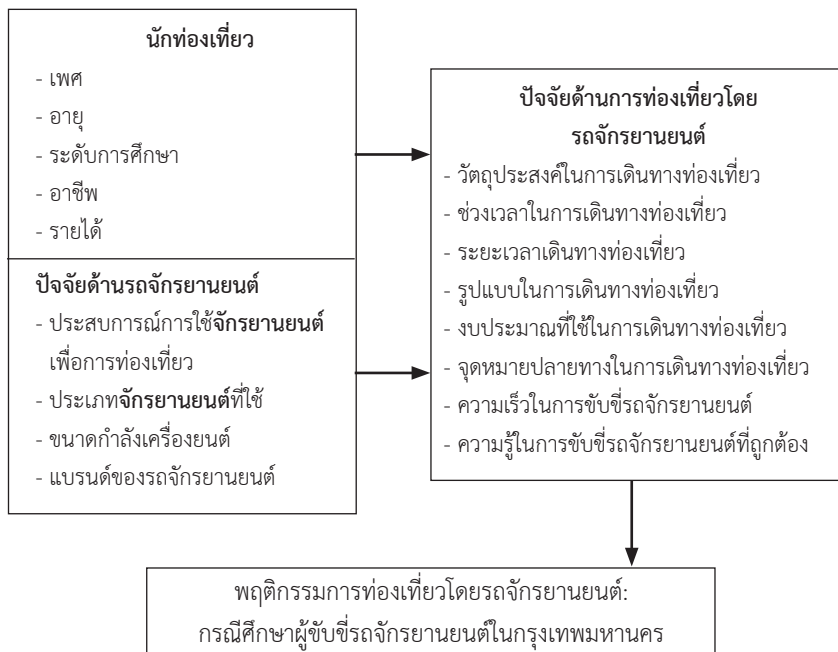
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานครซึ่งมีจำนวนมากที่สุดในประเทศไทย เพื่อได้ทราบถึงพฤติกรรม ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว โดยสามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ในการวางแผนการจัดการการท่องเที่ยวให้เหมาะสมมากที่สุด หรือนำผลการศึกษาไปแสวงหาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อีกด้วย

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร

### กรอบแนวคิด

จากแนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ได้ศึกษาค้นคว้า เก็บข้อมูลภาคสนาม และการสำรวจภาคสนาม ผู้วิจัยจึงกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยของเรื่องนี้ ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งการวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบปริมาณ เพื่อให้ผลการศึกษาดูตรงประเด็น และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อย่างถูกต้องที่สุด ผู้วิจัยได้ออกแบบงานวิจัยเอาไว้ ดังนี้

### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชากร ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่พำนักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่ชัดทั้งที่เดินทางแบบเดียว และเดินทางเป็นกลุ่มคาราวานด้วยรถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ผู้วิจัย  
จึงใช้สูตรการหาขนาดตัวอย่างของ W.G. Cochran (1953)

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

โดย

n คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

P คือ สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยต้องการสุ่มเท่ากับ 0.05

Z คือ ระดับความมั่นใจที่ 0.05 เท่ากับ 1.96

(ความเชื่อมั่น 95%)  $>> Z = 1.96$

d คือ ระดับความเชื่อมั่น 95%

สัดส่วนความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05

แทนค่าจากสูตรดังกล่าว

$$n = \frac{(0.05)(1-0.5)1.96^2}{0.05^2} = 384.16$$

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

## 2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามสำรวจพฤติกรรมทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานครโดยผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องศึกษาข้อมูลทฤษฎีและข้อมูลปฐมภูมิ จากนั้นจึงได้สร้างเครื่องมือในการวิจัยประกอบไปด้วยคำถามเพื่อใช้วิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive analysis) โดยทำการแบ่งคำถามเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลประกอบไปด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ประกอบไปด้วย ประสิทธิภาพการขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ขนาดกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว และแบรนด์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 8 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวระยะเวลาเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว งบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว และความเร็วในการขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์

### 3. การสร้างและพัฒนาเครื่องมือในการศึกษา

การสร้างและพัฒนาแบบสอบถามนั้นก่อนนำไปใช้ถามกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา ผู้ศึกษาได้ทำการทดสอบความถูกต้องของเครื่องมือ (Validity) และการตรวจสอบความน่าจะเป็นของเครื่องมือ (Reliability) ดังนี้

3.1 ตรวจสอบความถูกต้องของเครื่องมือ โดยผู้ทำการศึกษานำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และความสมบูรณ์ให้ครอบคลุมทั้งด้านโครงสร้าง เนื้อหา และภาษาที่ใช้เพื่อให้เกิดความเข้าใจแก่ผู้ตอบแบบสอบถาม และสามารถครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

3.2 หาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ของแบบสอบถามโดยใช้สูตร

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

เมื่อ IOC แทน ดัชนีความสอดคล้องของข้อความกับประเด็นหลักที่ศึกษา

$\sum R$  แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

$N$  แทนจำนวนผู้เชี่ยวชาญ

ให้คะแนน +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อความวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์

ให้คะแนน 0 ถ้าไม่แน่ใจว่าข้อความวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์

ให้คะแนน -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อความวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์

แล้วนำผลคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC ตามสูตรเกณฑ์

3.2.1 ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50-1.00 มีค่าความเที่ยงตรง  
ใช้ได้

3.2.2 ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 ต้องปรับปรุงยังใช้  
ไม่ได้ โดยให้หาข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

ทั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.50 มาใช้เป็นข้อคำถามจากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ซึ่งได้ตรวจสอบแบบสอบถามแล้วเห็นว่าแบบสอบถามทุกข้อที่สร้างขึ้นมีความเที่ยงตรงของเนื้อหา ครอบคลุมในแต่ละด้าน และครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยผลการทดสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามเท่ากับ 0.94

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้รับการแก้ไขแล้ว ไปดำเนินการทดสอบกับนักท่องเที่ยงที่ใช้รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 ท่าน แล้วนำข้อมูลที่ได้นามาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ตามวิธีของครอนบาค Cronbach (1953) โดยมีผลรวมค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.86

#### 4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องเชิงเนื้อหา และโครงสร้างคำถามเรียบร้อยแล้วผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามลงสนามวิจัยเพื่อเก็บข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ โดยทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) มีรายละเอียด ดังนี้

4.1 ขอความร่วมมือกับเจ้าของสถานที่ที่กำหนดไว้ในการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย ผู้ให้บริการสถานีบริการน้ำมันที่ตั้งอยู่ในเส้นทางหลักก่อนออกจากกรุงเทพมหานคร จำนวน 3 แห่ง และขอความร่วมมือไปยังชมรม กลุ่มรถจักรยานยนต์ที่เป็นเป้าหมายเพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูล

4.2 ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบเอกสาร และในรูปแบบออนไลน์ตามเป้าหมายและสถานที่ที่กำหนดไว้

4.3 นำแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

4.4 นำแบบสอบถามที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปในการวิเคราะห์สถิติตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพื่อ

หาพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวโดยศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร

### 5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่รวบรวมได้ทั้งหมดผู้วิจัยนำมาตรวจสอบความสมบูรณ์เพื่อประมวลผลข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปใช้การวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

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

5.2 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ 8 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว ระยะเวลาดำเนินการเดินทางท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว วงงบประมาณที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยว ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) จำแนกตามปัจจัยด้านต่าง ๆ

การแปลความหมายของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม พิจารณาจากระดับคะแนนค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์ซึ่งจัดขึ้น โดยให้คะแนนระดับความต้องการที่มีต่อปัจจัยในด้านต่าง ๆ แบ่งเป็น 5 ระดับ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.80

หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับน้อยที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 1.81-2.60

หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับน้อย

คะแนนเฉลี่ย 2.61-3.40

หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 3.41-4.20

หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับมาก

คะแนนเฉลี่ย

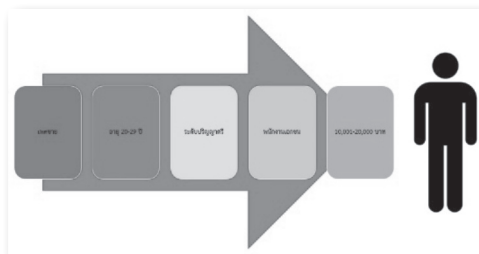
4.21-5.00

หมายถึง ปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับมากที่สุด

### ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่องพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใช้การวิจัยปริมาณ เพื่อให้ผลการศึกษาดังตรงประเด็น และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อย่างถูกต้องที่สุด การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ และนำเสนอโดยเรียงลำดับเป็น 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

#### 1. ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 2 ข้อมูลส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยว

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



ภาพที่ 3 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

## 2. ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

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

## 3. ปัจจัยพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

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

## สรุปและอภิปรายผล

### 1. ด้านข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว

ด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นถือได้ว่าเป็นกิจกรรม Adventure ซึ่งด้วยลักษณะของการขับขี่ และลักษณะของรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวที่มีขนาดเครื่องยนต์สูง มีน้ำหนักมาก และขนาดใหญ่ ทำให้ไม่เหมาะสมกับสตรีโดยธรรมชาติของผู้ขับขี่ที่เป็นผู้หญิง ดังนั้นการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ จึงได้รับความนิยมในกลุ่มผู้ชายมากกว่าผู้หญิง ซึ่งผลการศึกษามีความสอดคล้องกับการศึกษาของ ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์ (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซด์ของจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลัก ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และยังมีผลสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พันฤทธิ์ กุลเลิศประเสริฐ (2547) ที่ศึกษาเรื่อง

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มลูกค้าที่ซื้อรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

นอกจากนี้ในปัจจุบัน รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมสูงอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีการแข่งขันในเรื่องการส่งเสริมการตลาด หรือแม้กระทั่งราคาที่จับต้องได้ ไม่สูงมากจนเกินไป อีกทั้งมีการปล่อยเช่าซื้อในเงื่อนไขที่ไม่ซับซ้อนและไม่เข้มงวดมากนัก ทำให้ในปัจจุบัน นักท่องเที่ยวที่มีรายได้ไม่สูงมากนักก็สามารถเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ได้

## 2. ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

โดยส่วนใหญ่พบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวนั้นมีประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว 5 ปีขึ้นไป เนื่องจากในประเทศไทยโดยเฉพาะจังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงนั้น มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากมาย หลากหลายรูปแบบ และการจราจรในกรุงเทพมหานครก็ทำให้การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์เป็นทางเลือกที่ดี ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทั้งนี้จากการสอบถามและสังเกต พบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักนั้น มักจะมีการขับซึ่ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครเป็นระยะทางสั้น ๆ มาเป็นเวลานานจนเกิดความชำนาญก่อนที่จะขับซึ่รถจักรยานยนต์เดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางที่ไกลออกไป เช่น จังหวัดใกล้เคียง เป็นต้น

โดยรถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE จะเป็นรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมในการใช้งานเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการออกแบบให้เหมาะสมกับการขับซึ่ในระยะทางไกล ๆ และเหมาะสมกับหลาย ๆ สภาพพื้นผิวจราจร เช่น

1. มีการออกแบบทำนั้งในการขับซึ่แบบหลังตรง ทำให้ผู้ขับซึ่ไม่เกิดอาการเมื่อย
2. มีการออกแบบตามหลักพลศาสตร์ให้ลดการปะทะของแรงลมในระหว่างการขับซึ่ ส่งผลให้ลดความเหนื่อยล้าของผู้ขับซึ่
3. มีการออกแบบให้สามารถบรรทุกสัมภาระได้โดยสะดวก
4. มีการออกแบบระบบลดแรงกระแทกจากพื้นผิวจราจรเป็นพิเศษ
5. มีการออกแบบความจุของถังบรรจุน้ำมันให้จุได้มากเพื่อความสะดวกในการเดินทางระยะทางไกล

ผลการศึกษาดังกล่าว ชัดแย้งกับผลการศึกษาวิจัยของ ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์ (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซค์ของจังหวัด กาญจนบุรี ที่พบว่า นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถจักรยานยนต์ประเภท NAKED MOTORCYCLE เป็นหลัก โดยอาจเป็นเพราะช่วงเวลาที่ทำการศึกษามีแตกต่างกัน ทั้งในปี พ.ศ. 2563 นั้น บริษัทที่จัดจำหน่ายมอเตอร์ไซค์หลายบริษัท ได้เปิดตัวรถจักรยานยนต์ประเภท TOURING MOTORCYCLE หลายรุ่นต่างกันไป จึงส่งผลให้รถจักรยานยนต์ประเภทดังกล่าว ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น

ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์นั้น ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ถือเป็นเรื่องสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะทั้งนี้ขนาดของเครื่องยนต์จะส่งผลโดยตรงกับแรงบิด อัตราเร่งของรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงมีความสัมพันธ์กับความเร็วในการเดินทางอีกด้วย โดยรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ที่ 301 cc - 400 cc เป็นกลุ่มที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากขนาดเครื่องยนต์ดังกล่าวไม่น้อยจนเกินไป และไม่มากจนเกินไป และรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเครื่องยนต์ข้างต้นนี้ จะมีราคาที่ไม่สูงมากจนเกินไป ในประเทศไทยรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนี้จะมียี่ห้อ หลายรูปแบบ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ได้รับความนิยมสูง ยี่ห้อ Honda เป็นยี่ห้อที่ได้รับความนิยมสูงสุด ด้วยเหตุผลด้านคุณภาพของรถจักรยานยนต์ คุณภาพของศูนย์บริการที่มากมาย ครอบคลุมทั่วประเทศ ราคาของอะไหล่ และราคาของรถจักรยานยนต์ที่ไม่สูงมากจนเกินไป การบำรุงรักษาที่ทำได้ไม่ยาก เป็นต้น ทั้งนี้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ Honda นั้น เริ่มมีการจัดจำหน่ายในประเทศไทยตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2507 มาจนถึงปัจจุบัน ทำให้ได้รับความนิยมและความเชื่อถือจากผู้ใช้งานรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก ซึ่งตรงกับผลการศึกษาของ สมชัย อุดมมงคลกุล (2549) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยการสื่อสารการตลาดในการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้ามากที่สุด

### 3. ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์

การท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้จากหลายวัตถุประสงค์ด้วยกัน เช่น

1. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อหลีกเลี่ยงจากชีวิตประจำวัน
2. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่

3. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรมและศาสนา
4. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา
5. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อกีฬาและความบันเทิง
6. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาและความบันเทิง
7. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ
8. เดินทางท่องเที่ยวเพื่องานอดิเรก
9. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติมิตร
10. เดินทางท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ

ทั้งนี้ ในความเป็นจริงนั้น การท่องเที่ยวล้วนเป็นการเดินทางเพื่อการพักผ่อนเป็นหลักแทบทั้งสิ้น กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะก็เช่นกัน โดยจากการศึกษาพบว่า เหตุผลหลักที่เดินทางท่องเที่ยว นั้น ก็คือเพื่อความต้องการการพักผ่อนนั่นเอง

ในแต่ละฤดูกาล พบว่าฤดูที่เหมาะสมกับการขับขีรถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุดนั้น คือ ฤดูหนาว โดยผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเลือกเดินทางท่องเที่ยวในระหว่างเดือนพฤศจิกายน - เดือนธันวาคม มากที่สุด ในช่วงเวลาดังกล่าว อากาศเฉลี่ยของประเทศไทยจะอยู่ที่ 18-25 องศาเซลเซียส ซึ่งในการขับขีรถจักรยานยนต์นั้น เป็นกิจกรรมกลางแจ้ง ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมักเลือกเดินทางท่องเที่ยวในช่วงที่อากาศหนาวมากที่สุด ซึ่งก็คือ เดือนพฤศจิกายน - เดือนธันวาคม นั่นเอง ประกอบกับในช่วงปลายปี หลาย ๆ บริษัทจะทำการจ่ายโบนัสให้กับพนักงานของตนเอง กลุ่มนักท่องเที่ยวบางส่วนจึงเลือกที่จะใช้จ่ายเงินไปกับการท่องเที่ยวในรูปแบบที่ตนเองต้องการ ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งนั้น ความปลอดภัยถือเป็นเรื่องสำคัญที่สุด ดังนั้นหลาย ๆ คนจึงมีการชักชวนกลุ่มเพื่อนให้ขับขีรถจักรยานยนต์เดินทางท่องเที่ยวไปด้วยกัน ซึ่งในการเดินทางเป็นหมู่คณะจะมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางท่องเที่ยวแบบเดี่ยว ในการเดินทางแบบหมู่คณะ จะมีรูปแบบการจัดขบวนในการขับขีที่ชัดเจน และเป็นไปตามหลักการขับขี นอกจากนี้จะมีมาสเตอร์คอยดูแล พร้อมทั้งมีรถเซอร์วิสเดินทางร่วมไปด้วย

การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์นั้น มีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการเดินทางด้วยพาหนะแบบอื่นค่อนข้างเยอะ โดยเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ไปในแต่ละครั้งในการเดินทาง ดังนั้นการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องใช้เงินมากจนเกินความจำเป็น จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ มีการใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวเฉลี่ยไม่เกิน 1,000 บาท ต่อคนต่อทริปเท่านั้นเอง ซึ่งผลการศึกษาพบอีกว่า ส่วนใหญ่มักเลือกเดินทางท่องเที่ยวแบบ 1 วัน เนื่องจากสามารถเดินทางในวันสุดสัปดาห์ได้โดยไม่ต้องทำการางานเพื่อท่องเที่ยว ดังนั้นในเมื่อนักท่องเที่ยวมีเวลาสั้น ๆ และต้องการใช้งบประมาณไม่มาก จึงเลือกเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีระยะทางไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครมากนัก ซึ่งจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันตกของประเทศไทยเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากระยะทางที่ไม่ไกลมากจนเกินไป มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีเส้นทางการขับขี่ที่ท้าทายและสวยงาม เป็นต้น ซึ่งในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์นั้น เส้นทางการเดินทางถือเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวในระดับสูงเลยทีเดียว

ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงนั้น จะมีการระบุในกฎหมายจราจรไว้อย่างชัดเจนในเรื่องของความเร็วที่สามารถใช้ได้ คือ ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 400 cc และ ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 400 cc โดยจากผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 301 cc - 400 cc ดังนั้นจึงสอดคล้องกับผลการศึกษาในเรื่องความเร็วที่ใช้ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เพื่อเดินทางท่องเที่ยวที่ 51-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วดังกล่าวถือเป็นความเร็วที่เหมาะสมกับการเดินทางอย่างปลอดภัยมากที่สุด

### ข้อเสนอแนะ

ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรทำการศึกษาในมิติการป้องกันอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายสูงหากเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถนำผลการศึกษามาร่วมเป็นแนวทางในการส่งเสริมพัฒนาการท่องเที่ยวโดยรถจักรยานยนต์ได้อย่างเหมาะสม

## เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2562). จำนวนรถจดทะเบียนใหม่และจำนวนรถจดทะเบียน  
สะสม. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2561). สรุปสถานการณ์การท่องเที่ยว. รายงาน  
ภาวะเศรษฐกิจการท่องเที่ยว. ฉบับที่ 1 ปี 2562.
- ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2562). ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซด์ของจังหวัด  
กาญจนบุรี. กรุงเทพฯ: คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี  
ราชมงคลพระนคร.
- พันธุ์ทิพย์ กุลเลิศประเสริฐ (2547). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์  
ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัย  
เชียงใหม่.
- สมชัย อุดมมงคลกุล. (2549). ปัจจัยการสื่อสารการตลาดในการตัดสินใจซื้อรถ  
จักรยานยนต์ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร. บริหารธุรกิจมหา  
บัณฑิต. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.
- Cochran, W.G. (1953). Sampling Techniques. New York: John Wiley &  
Sons. Inc.