

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้การท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนในจังหวัด

พระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยว Gen Z

Factors Influencing Generation Z Tourists' Perceptions of Sustainable
Bicycle Tourism in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province

ศรัณญา ศรีทอง, ทศตะวัน ด่วนตระกูลศิลป์, และคมลธิ์ เกียนวัฒนา

Saranya Srithong, Tattawan Duantrakoonsil and Komsit Kieanwatana

คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Faculty of Environmental Culture and Ecotourism, Srinakharinwirot University

E-mail¹ : komsit@g.swu.ac.th

Date Received : 7 March 2025

Date Revised : 21 July 2025

Date Accepted : 21 August 2025

Date Published online : 26 September 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้การท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามเพศและภูมิลาเนา และศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของนักท่องเที่ยว Gen Z การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย Gen Z ที่เดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา จำนวน 385 คน ด้วยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก โดยแบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.956 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการแจกแจงความถี่ การหาค่าร้อยละ การหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต ($\bar{X}$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นที่มีผลต่อตัวแปรตามโดยใช้สถิติสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณด้วยวิธี Enter เพื่อทดสอบการส่งผลของตัวแปรอิสระ ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว ความสามารถในการเข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการเสริมด้านต่างๆ ที่ส่งผลต่อตัวแปรตาม คือ การรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

¹ ผู้ประพันธ์บรรณกิจ (corresponding author)

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและภูมิลำเนาที่แตกต่างกัน มีผลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในภาพรวมไม่ต่างกัน ความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$ = 4.052, S.D. = 0.505) เมื่อพิจารณารายด้านย่อย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทุกรายด้านย่อย ไม่แตกต่างกัน องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานด้านทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยวและความสามารถในการเข้าถึงส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน เรียงลำดับจากมากที่สุด ได้แก่ ความสามารถในการเข้าถึง (Beta = 0.571) ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว (Beta = 0.327) และบริการเสริมด้านต่าง ๆ (Beta = 0.117)

คำสำคัญ : การรับรู้การท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวโดยจักรยาน, การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, นักท่องเที่ยว Gen Z

Abstract

This research aimed to compare the differences in personal factors, categorized by gender and place of origin, on the tourist perception of sustainable bicycle tourism in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province and to study the bicycle tourism components that influence perceptions of sustainable tourism management among Gen Z tourists. This quantitative study was conducted with 385 Thai Gen Z tourists who participated in bicycle tourism at the Ayutthaya Historical Park. The sample was selected using a convenient sampling method. The questionnaire used had a reliability coefficient (Cronbach's alpha) of 0.956. Quantitative data were analyzed using frequency distribution, percentage, mean ($\bar{X}$), standard deviation, Pearson's Product-Moment Correlation, One-Way Analysis of Variance (ANOVA or F-test), and multiple regression analysis via the Enter method. Independent variables included bicycle tourism components: tourism resources, accessibility, amenity, and complementary services. The dependent variable was the perception of sustainable bicycle tourism management, with statistical significance set at 0.05.

The results revealed that personal factors, such as gender and place of origin, did not significantly influence the overall tourist perception of sustainable cycling tourism. The respondents' opinions on bicycle tourism components were generally at a high level ($\bar{X}$ = 4.052, S.D. = 0.505). When considering specific components, the respondents exhibited high levels of agreement across all subcomponents. Among the bicycle tourism components, tourism resources and accessibility significantly influenced the perception of sustainable bicycle tourism

management at the 0.05 level of significance. The tourism components influencing the tourist perception of sustainable bicycle tourism management, ranked by importance, were accessibility (Beta = 0.571), tourism resources (Beta = 0.327), and complementary services (Beta = 0.117).

Keywords: Tourist perception, Bicycle tourism, Sustainable tourism, Gen Z tourist

บทนำ

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวถือเป็นหนึ่งในภาคเศรษฐกิจที่สำคัญของหลายประเทศทั่วโลก โดยมีบทบาทในการสร้างรายได้ กระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น และส่งเสริมการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างนักท่องเที่ยวต่อชุมชนท้องถิ่น ซึ่งการท่องเที่ยวในยุคแรกเริ่ม มุ่งเน้นไปที่การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ การเข้าชมสถานที่สำคัญ และการสัมผัสวัฒนธรรมท้องถิ่น ต่อมาแนวโน้มการท่องเที่ยวได้เปลี่ยนแปลงไปตามความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เริ่มแสวงหาประสบการณ์เชิงสร้างสรรค์ที่หลากหลาย เช่น การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (Ecotourism) และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ (Wellness Tourism) ซึ่งเน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน (United Nations World Tourism Organization (UNWTO), 2019a)

ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา การท่องเที่ยวทั่วโลกได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเน้นไปที่ความยั่งยืนและการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น นักท่องเที่ยวในยุคปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะเลือกประสบการณ์ที่เชื่อมโยงกับธรรมชาติและดูแลสุขภาพควบคู่กัน ซึ่งในช่วงปี ค.ศ. 2005–2019 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ต้องการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผนวกกับความต้องการกิจกรรมที่ส่งเสริมสุขภาพได้นำไปสู่การส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เช่น การท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Bicycle Tourism) ซึ่งการท่องเที่ยวโดยจักรยานได้รับการยอมรับว่าเป็นทางเลือกที่ตอบโจทย์หลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริมการออกกำลังกาย การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการสนับสนุนเศรษฐกิจในชุมชนท้องถิ่น (Gössling & Hall, 2019) การท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Bicycle Tourism) จึงได้รับความสนใจในฐานะที่เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ส่งเสริมความยั่งยืน เนื่องจากมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำและช่วยสร้างประโยชน์ด้านเศรษฐกิจแก่ชุมชนในพื้นที่ (Streimikiene et al., 2021)

การท่องเที่ยวโดยจักรยานกำลังได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้น ในฐานะรูปแบบการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่เพียงช่วยส่งเสริมการออกกำลังกาย แต่ยังลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนเศรษฐกิจในท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ปัญหาหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน คือ การขาดความเข้าใจในปัจจุบันที่ส่งผลต่อความพึงพอใจและการตัดสินใจของนักท่องเที่ยว เช่น ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว ความสามารถในการเข้าถึง และบริการเสริมต่างๆ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้นักท่องเที่ยว (Pieters et al., 2020) สอดคล้องกับแนวโน้มพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในปัจจุบันนั้นได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ กลุ่ม Gen Z ซึ่งเกิดในช่วงปี 1997–2012 มีความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมและมุ่งเน้นประสบการณ์ที่มีคุณค่าทางจิตใจมากขึ้น (Dimock, 2019) สำนวนนักท่องเที่ยว Gen Z กลุ่มนี้ในภูมิภาคเอเชีย

พบว่านักท่องเที่ยว Gen Z ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกในการปั่นจักรยาน (Kim & Hall, 2020) แต่การท่องเที่ยวโดยจักรยานยังคงเผชิญปัญหาหลายประการที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาในระยะยาว โดยเฉพาะในแง่ของการตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่ม Gen Z ซึ่งถือเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมและความคาดหวังที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวรุ่นอื่น ๆ และเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคต (Lee et al., 2012a)

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น 400,000 คน โดยเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประมาณ 40,000 คน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากประเทศในกลุ่มเอเชียและ AEC โดยมีแนวโน้มการเติบโตสูงถึง 30% ซึ่งจะสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้ประเทศไทยมากกว่า 1,400 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม จากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนักท่องเที่ยวภายหลังสถานการณ์โควิด-19 พบว่า การท่องเที่ยวไทยมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี พ.ศ. 2565 พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวมีการเปลี่ยนแปลง เน้นความยืดหยุ่นและความปลอดภัย โดยเฉพาะการเดินทางระยะใกล้และการใช้พาหนะส่วนตัว ซึ่งเอื้อต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2566) งานวิจัยในช่วงปี 2566 ยังพบว่านักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ โดยเฉพาะกลุ่ม Gen Z มีแนวโน้มให้ความสำคัญกับสุขภาพ ความยั่งยืน และสิ่งแวดล้อมมากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยที่ศึกษานักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัดเชียงราย พบว่าค่านิยมด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมกับชุมชนท้องถิ่น เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเลือกเส้นทางและกิจกรรมในการเดินทางของนักท่องเที่ยวจักรยาน (ประยูร พรหมจันทร์, 2566) นอกจากนี้ กลุ่มนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่หลังโควิดมีแนวโน้มหลีกเลี่ยงแหล่งท่องเที่ยวแออัด และหันมาเลือกกิจกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การเดิน การปั่นจักรยาน และการท่องเที่ยวเชิงชุมชน (มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย, 2565) สำหรับประเทศไทย ถือว่ามีศักยภาพสูงในด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามและเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนท้องถิ่น แต่ยังคงเผชิญอุปสรรคหลายประการ เช่น การขาดโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ และบริการเสริมที่ไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสะดวกสบายและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ประกอบกับข้อมูลสถิติที่เฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในประเทศไทยยังคงมีจำกัด (กรมการท่องเที่ยว, 2568) สอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมาได้สะท้อนให้ทราบถึงปัจจัยด้านทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว เช่น สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมท้องถิ่น มีผลโดยตรงต่อการดึงดูดนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ ความสามารถในการเข้าถึง เช่น ถนนสำหรับจักรยานและป้ายบอกทางที่ชัดเจน ก็มีบทบาทสำคัญต่อการมีศักยภาพของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน อีกทั้งการบริการเสริม เช่น ร้านซ่อมจักรยานหรือจุดพักนักท่องเที่ยว ยังช่วยเพิ่มคุณภาพการเดินทางและประสบการณ์โดยรวมของนักท่องเที่ยวได้ (Lumsdon & Page, 2022a, 2022b)

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นหนึ่งในเมืองที่มีความสำคัญทั้งในด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของประเทศไทย ด้วยสถานะเป็นมรดกโลกที่องค์การยูเนสโกประกาศในปี พ.ศ. 2534 พื้นที่นี้มีบทบาทสำคัญในฐานะศูนย์กลางของอาณาจักรอยุธยาที่รุ่งเรืองกว่า 417 ปี สะท้อนผ่านโบราณสถาน วัดวาอาราม และ

สถาปัตยกรรมที่ยังคงความงามและทรงคุณค่า อยู่ยามีศักยภาพในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ผสมผสานประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติอย่างลงตัว การท่องเที่ยวโดยจักรยานจึงกลายเป็นกิจกรรมที่ตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่ต้องการสัมผัสความสำคัญของเมืองนี้ในรูปแบบที่ยั่งยืนและลึกซึ้ง โดยการปั่นจักรยานผ่านโบราณสถานสำคัญ เช่น วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ และวัดไชยวัฒนาราม ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสประสบการณ์ที่ผูกโยงระหว่างประวัติศาสตร์และวิถีชีวิตของชาวอยุธยา (กรมการท่องเที่ยว, 2565)

ดังนั้น การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จึงถือเป็นกุญแจสำคัญในการพัฒนาแนวทางเชิงกลยุทธ์ เพื่อยกระดับและสร้างแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมและยั่งยืนในระยะยาว โดยองค์ประกอบสำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เช่น ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง และบริการเสริมต่าง ๆ ล้วนเป็นปัจจัยที่มีบทบาทสำคัญต่อการรับรู้และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Lee et al., 2012a) การท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Bicycle Tourism) ได้รับการยอมรับในฐานะกิจกรรมที่ส่งเสริมความยั่งยืน เรื่องการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสนับสนุนวิถีชีวิตที่มีสุขภาพดี (Pucher & Buehler, 2010) ฉะนั้นในบริบทของประเทศไทย งานวิจัยนี้จึงมีเป้าหมายในการศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนของนักท่องเที่ยว Gen Z ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเป็นข้อมูลในการส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงส่งเสริมให้การท่องเที่ยวโดยจักรยานในประเทศไทยเติบโตอย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับแนวโน้มของโลกในอนาคต

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

การท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Bicycle Tourism) เป็นหนึ่งในกิจกรรมที่ตอบสนองต่อแนวคิดการเดินทางอย่างยั่งยืน ซึ่งเริ่มได้รับความสนใจในช่วงปลายศตวรรษที่ 20 โดยมีพื้นฐานมาจากแนวคิดการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมสุขภาพ และการเชื่อมโยงกับชุมชนท้องถิ่น ในช่วงปี ค.ศ. 1980-1990 ประเทศในยุโรป เช่น เนเธอร์แลนด์และเดนมาร์ก ได้พัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างจริงจังผ่านการสร้างเส้นทางจักรยานระดับชาติ เช่น เส้นทาง EuroVelo ที่เชื่อมโยงเส้นทางจักรยานในหลายประเทศในยุโรป เส้นทางเหล่านี้ช่วยสนับสนุนการเดินทางเชิงพักผ่อน การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และการอนุรักษ์ธรรมชาติ (Ritchie, 1998)

ในขณะเดียวกัน การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเอเชียเริ่มพัฒนาในประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ในช่วงต้นศตวรรษที่ 21 โดยมุ่งเน้นการสร้างเส้นทางจักรยานในพื้นที่ชนบทและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ การเชื่อมโยงระหว่างธรรมชาติและวัฒนธรรมกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาสัมผัสกับเส้นทางจักรยานที่ออกแบบเพื่อความยั่งยืน (Lee et al., 2012b) แนวคิดนี้ได้รับการพัฒนาบนพื้นฐานของการวิจัยก่อนหน้านี้ในยุโรปและอเมริกาเหนือที่เน้นการสร้างเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น การศึกษาของ Ritchie (1998) ที่ระบุว่าเส้นทางจักรยานที่มีการพัฒนาอย่างดียิ่งจะต้องประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การเข้าถึง (Accessibility), ความปลอดภัย (Safety), และสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities)

Lee et al. (2012b) ได้ขยายแนวคิดนี้เพิ่มเติม โดยระบุว่าเส้นทางจักรยานที่ประสบความสำเร็จจำเป็นต้องมี 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่

1. ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว (Tourism Resource): เส้นทางจักรยานต้องเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหรือวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์
2. ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility): นักท่องเที่ยวต้องสามารถเข้าถึงเส้นทางจักรยานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity): ต้องมีจุดพัก จุดเติมน้ำ ร้านอาหาร หรือที่พักที่เหมาะสม
4. บริการเสริม (Complementary Services): เช่น การให้ข้อมูลเส้นทาง การจัดทัวร์จักรยาน หรือบริการเช่าจักรยาน

แนวคิดนี้ได้รับการยืนยันจากการศึกษาของ Pucher and Buehler (2010) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าเส้นทางจักรยานที่มีคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครันสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ต้องการประสบการณ์เชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม นอกจากนี้ การท่องเที่ยวโดยจักรยานยังเกี่ยวข้องโดยตรงกับแนวคิดความยั่งยืน (Sustainability) ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาการเดินทางที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมเศรษฐกิจในท้องถิ่น สอดคล้องกับข้อมูลของ Gössling (2013) ระบุว่าการบินจักรยานช่วยลดการปล่อยมลพิษและส่งเสริมการใช้ทรัพยากรในชุมชน ขณะเดียวกันยังสร้างความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งในประเทศไทย พลนฤช อุดมกิตติ (2557) ได้ศึกษาถึงการพัฒนาเส้นทางจักรยานในเขตคลังชั้นกรุงเทพมหานคร ชี้ให้เห็นว่าการใช้จักรยานในกิจกรรมท่องเที่ยวไม่เพียงช่วยอนุรักษ์ธรรมชาติ แต่ยังส่งเสริมความภาคภูมิใจของชุมชนในทรัพยากรทางวัฒนธรรม เช่น ตลาดน้ำและสวนผลไม้ ฯลฯ สามารถเพิ่มความน่าสนใจของเส้นทางจักรยานได้อย่างมีนัยสำคัญ

จากแนวคิดการท่องเที่ยวโดยจักรยานและองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสรุปได้ว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของการเดินทางที่ส่งเสริมความยั่งยืนในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม โดยลักษณะเฉพาะของการท่องเที่ยวประเภทนี้เน้นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ การลดผลกระทบต่อธรรมชาติ และการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับชุมชนในพื้นที่ แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานจึงเป็นกรอบสำคัญสำหรับการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวในยุคใหม่ และสนับสนุนการสร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์ทรัพยากรและการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในระยะยาว ฉะนั้นการท่องเที่ยวโดยจักรยานจึงถือเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism Management) มีรากฐานมาจากแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงปลายศตวรรษที่ 20 ความคิดพื้นฐานคือการพัฒนาในลักษณะที่ไม่ทำลายหรือเบียดเบียนทรัพยากรธรรมชาติและสังคม ในลักษณะที่อาจเป็นอันตรายต่อคนรุ่นต่อไป แนวคิดนี้ได้รับความสนใจจากนักวิจัยและองค์กรระหว่างประเทศ เช่น องค์การสหประชาชาติ ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ยั่งยืนในมิติต่าง ๆ รวมถึงด้านการท่องเที่ยว (Brundtland Commission, 1987)

องค์การสหประชาชาติได้เสนอให้การพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นการตอบสนองความต้องการในปัจจุบัน โดยไม่ทำลายความสามารถของคนรุ่นหลังในการตอบสนองความต้องการของตนเอง การบูรณาการการพัฒนาที่ยั่งยืนกับการท่องเที่ยว เริ่มต้นจากการตระหนักถึงผลกระทบทางลบของการท่องเที่ยวที่ไม่ได้มีการควบคุม เช่น การทำลายระบบนิเวศ การเบียดเบียนทรัพยากรธรรมชาติ และการลดทอนคุณค่าของวัฒนธรรมท้องถิ่น องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) ได้กำหนดให้การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มีเป้าหมายเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและเคารพต่อวัฒนธรรมท้องถิ่น (UNWTO, 2019b; Gössling, 2013)

ในปัจจุบัน การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนไม่ได้เน้นเพียงแค่การลดผลกระทบทางลบ แต่ยังเน้นการสร้างผลประโยชน์ในระยะยาว เช่น การมีส่วนร่วมของชุมชน การพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น การลดความเหลื่อมล้ำ และการส่งเสริมการเดินทางที่ช่วยลดการปล่อยมลพิษ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาที่พบว่านักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ เช่น Gen Z มีความตระหนักเรื่องความยั่งยืนมากขึ้น และให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Kim & Hall, 2020)

การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจึงเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่ลดการใช้พลังงานและช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ แนวคิดการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนสามารถสรุปได้ใน 3 มิติหลัก ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม-วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม (Streimikiene et al., 2021; Gössling, 2013) ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาเส้นทางจักรยานในระดับชุมชน เช่น การใช้บริการจากธุรกิจในพื้นที่ และการให้ความสำคัญกับความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม เช่น การลดมลพิษและการอนุรักษ์ธรรมชาติ แนวคิดนี้ชี้ให้เห็นถึง 3 เสาหลักของการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นกรอบในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยในด้านเศรษฐกิจ คือ การสร้างรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่น เช่น การสนับสนุนธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน (ร้านเช่าจักรยาน ร้านอาหาร) และการพัฒนาเส้นทางจักรยานที่มีคุณภาพ เพื่อเพิ่มความต้องการของนักท่องเที่ยว ด้านสังคมและวัฒนธรรม คือ การส่งเสริมความมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการและดูแลเส้นทางจักรยานการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม เช่น การเยี่ยมชมวัดหรือโบราณสถาน และด้านสิ่งแวดล้อม คือ การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การลดมลพิษจากการใช้พาหนะ และการออกแบบเส้นทางจักรยานที่คำนึงถึงสมดุลของระบบนิเวศ

หนึ่งในรูปแบบของการท่องเที่ยวที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม คือ การท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Bicycle Tourism) เนื่องจากลักษณะการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพและลดการปล่อยมลพิษ อีกทั้งยังสนับสนุนการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมในพื้นที่ นักวิจัยหลายคน เช่น Lee et al. (2012b) และ Gössling (2013) ได้ยืนยันว่าการปั่นจักรยานเป็นกิจกรรมที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์หรือการใช้พาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งทฤษฎีนี้ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อปรับปรุงการจัดการการท่องเที่ยวในลักษณะที่มีความรับผิดชอบต่อทรัพยากรท้องถิ่นและชุมชน โดยมีเป้าหมายที่จะลดผลกระทบในทางลบที่มาจากการท่องเที่ยวและเพิ่มประโยชน์ที่ยั่งยืนให้กับท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ หรือสังคม โดยเฉพาะในบริบทของการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม

จากความหมายการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สรุปได้ว่า คือ กระบวนการพัฒนาและดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างคุ้มค่า การอนุรักษ์วัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชนท้องถิ่น รวมถึงการลดผลกระทบในเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการท่องเที่ยว ทั้งนี้ยังมีเป้าหมายเพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวสามารถตอบสนองความต้องการของคนในปัจจุบัน โดยไม่ลดทอนศักยภาพของคนรุ่นหลังในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในอนาคต

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวมีรากฐานจากจิตวิทยาพฤติกรรมศาสตร์ (Behavioral Psychology) และการศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior) โดยเริ่มต้นจากการทำความเข้าใจถึงปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ (Perception) และการตัดสินใจ (Decision Making) ของนักท่องเที่ยว แนวคิดเหล่านี้ได้รับการพัฒนาต่อยอดเพื่ออธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวัง ประสบการณ์ และพฤติกรรมในสถานการณ์การท่องเที่ยว (Pearce, 1988)

การรับรู้ (Perception) หมายถึงกระบวนการที่บุคคลรวบรวม ตีความ และประเมินข้อมูลจากสิ่งแวดล้อม การศึกษาการรับรู้ในบริบทการท่องเที่ยวมุ่งเน้นไปที่การทำความเข้าใจว่านักท่องเที่ยวรับรู้สถานการณ์หรือแหล่งท่องเที่ยวอย่างไร และการรับรู้นี้มีผลต่อพฤติกรรมการตัดสินใจของพวกเขา แนวคิดนี้ได้รับการพัฒนาโดยอิงจากหลักการพื้นฐาน เช่น ทฤษฎีการประเมินความคาดหวัง (Expectation-Confirmation Theory) ที่ระบุว่าความพึงพอใจของบุคคลขึ้นอยู่กับ การเปรียบเทียบระหว่างความคาดหวัง ก่อนการเดินทางและประสบการณ์จริง ซึ่งหากประสบการณ์จริงตรงตาม หรือดีกว่าความคาดหวัง บุคคลจะเกิดความพึงพอใจและมีแนวโน้มที่จะกลับมาใช้บริการหรือแนะนำบอกต่อ แต่หากประสบการณ์จริงน้อยกว่าความคาดหวัง จะส่งผลให้เกิดความไม่พึงพอใจ (Oliver, 1980)

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior) เป็นผลลัพธ์ของกระบวนการทางจิตวิทยาและสิ่งกระตุ้นจากสิ่งแวดล้อม ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมรวมถึงความต้องการพื้นฐาน (Needs) แรงจูงใจ

(Motivations) และอิทธิพลจากปัจจัยภายนอก เช่น โฆษณาและคำแนะนำจากบุคคลอื่น (Word-of-Mouth) ในมุมมองของทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theory) นักท่องเที่ยวเดินทางเพื่อตอบสนองความต้องการทางจิตวิทยา เช่น ความต้องการพักผ่อน การหลีกเลี่ยงจากความจำเจ หรือการค้นพบสิ่งใหม่ ๆ (Dann, 1981) ซึ่งสอดคล้องกับการงานวิจัยที่พบว่า พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวถูกกำหนดโดยเจตนา (Intention) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากทัศนคติที่ดีต่อกิจกรรม ความคาดหวังทางสังคม และการรับรู้ถึงความสามารถในการควบคุมตนเอง นักท่องเที่ยวที่มองว่าการปั่นจักรยานเป็นกิจกรรมที่ปลอดภัยและคุ้มค่า มักมีแนวโน้มที่จะเลือกกิจกรรมนี้เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทาง (Ajzen, 1991)

ในบริบทของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ความรับรู้ถึงประโยชน์เชิงสิ่งแวดล้อม เช่น การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการส่งเสริมความยั่งยืน มีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นพฤติกรรมในการเลือกใช้จักรยาน นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวมักพิจารณาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยในเส้นทาง และการสนับสนุนจากชุมชน เช่น การจัดบริการเช่าจักรยาน หรือการแนะนำเส้นทางท้องถิ่น นักวิจัยหลายคนได้ยืนยันความเชื่อมโยงนี้ ตัวอย่างเช่น การศึกษาของ Kim and Hall (2020) พบว่า การรับรู้และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวส่งผลสำคัญต่อความสำเร็จของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน การรับรู้ถึงสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ความปลอดภัยของเส้นทาง การออกแบบพื้นที่ที่ตอบโต้การใช้งานจักรยาน และข้อมูลที่เป็นมิตร สามารถเพิ่มความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว การวิจัยโดย Pucher and Buehler (2010) ยังชี้ให้เห็นว่าการพัฒนาเส้นทางที่รองรับความต้องการ เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เหมาะสม สามารถเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยานในกิจกรรมการท่องเที่ยว ในแง่เศรษฐกิจ การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จุดพักจักรยาน หรือการให้บริการแผนที่นำทางเส้นทางจักรยาน ช่วยกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะกลับมาใช้บริการซ้ำหรือแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวให้ผู้อื่น ในมุมมองของสังคมและวัฒนธรรม การออกแบบเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งทรัพยากรวัฒนธรรม เช่น ชุมชนภูฏาน หรือสถานที่สำคัญในเขตชนบท ยังช่วยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและชุมชน (รุ่งรัตน์วรรณอยู่, 2563)

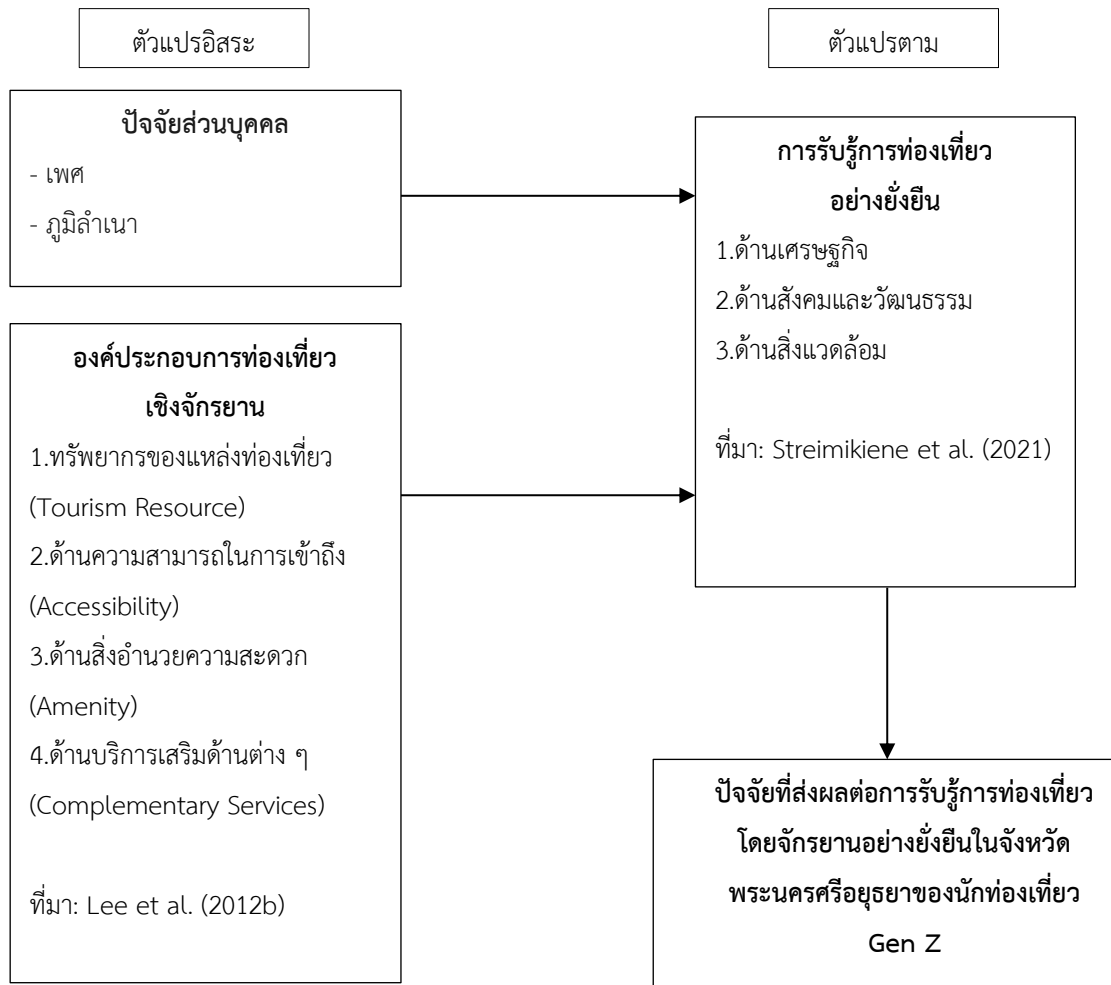
ดังนั้น การรับรู้ของนักท่องเที่ยวเป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการประเมินข้อมูล ความคาดหวัง และประสบการณ์จริง ซึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมที่เหมาะสม ปัจจัยทั้งภายใน เช่น แรงจูงใจ และปัจจัยภายนอก เช่น สิ่งแวดล้อมและบริการ มีบทบาทสำคัญต่อความพึงพอใจและความตั้งใจกลับมาใช้บริการซ้ำของนักท่องเที่ยว การศึกษาการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานของนักท่องเที่ยวจึงมีความสำคัญต่อการหน่วยงานและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เพื่อใช้ในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนอย่างมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง คณะผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์และสรุปผลการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ตารางสรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัย/ปี	บริบท (Context)	เนื้อหา (Content)	ประเด็นที่นำมาศึกษา
Ritchie (1998)	ยุโรป (เส้นทาง EuroVelo)	พัฒนาเส้นทางจักรยาน เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว	การเข้าถึง ความปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวก
Lee et al. (2012b)	เกาหลีใต้และญี่ปุ่น	องค์ประกอบ 4 ด้านของเส้นทางจักรยาน	ทรัพยากร ความสามารถ เข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการเสริม
Gössling (2013)	ทฤษฎี ด้านสิ่งแวดล้อม	ลดมลพิษ สนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่น	ความสัมพันธ์นักท่องเที่ยว กับชุมชน
พณกุล อุดมกิตติ (2557)	เขตตลิ่งชัน, กรุงเทพฯ	เส้นทางจักรยานส่งเสริม วัฒนธรรมชุมชน	แหล่งทรัพยากรของชุมชน
Streimikiene et al. (2021)	แนวคิดสากลด้าน ความยั่งยืน	มิติ 3 ด้าน: เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม	แนวทางการจัดการ การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)



วิธีการวิจัยหรือระเบียบวิธีการวิจัย

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามเพศและภูมิสำเนา
2. เพื่อศึกษาปัจจัยองค์ประกอบบริการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยว Gen Z

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณโดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2553 (สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2559) และเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2567 ถึง

14 ตุลาคม 2567 โดยมุ่งเน้นศึกษาตามทฤษฎีองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Lee et al., 2012b) ที่ระบุว่า สิ่งดึงดูดใจของจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยาน แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว (Tourism Resource) ด้านความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) และด้านบริการเสริมด้านต่าง ๆ (Complementary Services) อีกทั้งแนวคิดการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Streimikiene et al., 2021) ที่กล่าวว่า สามเสาหลักของการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านสิ่งแวดล้อม

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยผู้ที่เกิดในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2553 ผู้ซึ่งเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา คณะผู้วิจัยได้กำหนดตัวอย่างโดยการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากสูตรของคอกแรน (Cochran, 1977) โดยกำหนดให้ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดไว้อยู่ระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า $Z = 1.96$ และระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่สามารถยอมรับได้ คือ ร้อยละ 5 พบว่า ขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เท่ากับ 385 ดังนั้น ขนาดกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เท่ากับ 385 คน

เครื่องมือวิจัยและการเก็บรวบรวมข้อมูล

คณะผู้วิจัยได้มีการศึกษาเอกสารและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาสร้างแบบสอบถามและพัฒนาแบบสอบถามให้เหมาะสมกับเนื้อหาและวัตถุประสงค์การวิจัย โดยพิจารณาความตรงเชิงเนื้อหา ด้วยวิธีการหาดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามและวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC) (สุรพงษ์ คงสัตย์ และธีรชาติ ธรรมวงศ์, 2551) ซึ่งคณะผู้วิจัยได้กำหนดผู้เชี่ยวชาญสำหรับการพิจารณาเครื่องมือวิจัยจำนวน 5 ท่าน และกำหนดเกณฑ์ค่า IOC ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป (สฤกษ์ ช่องประเสริฐ, 2559) จากการคำนวณค่า IOC อยู่ในช่วง 0.60-1.00 ซึ่งถือว่ามีความตรงเชิงเนื้อหา และนำเครื่องมือที่ได้ไปทดลองกับคนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาทำการหาค่าความน่าเชื่อถือโดยใช้วิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยกำหนดเกณฑ์ค่าสัมประสิทธิ์มีค่าตั้งแต่ 0.6 ขึ้นไป ถือว่าเป็นค่าที่เป็นที่ยอมรับทางสถิติ (สุภิญญาสิน อ้นไชยะ, 2555) ผลการคำนวณได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาเท่ากับ 0.956 อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับทางสถิติ จากนั้นนำเครื่องมือวิจัยที่ผ่านกระบวนการปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องเหมาะสมทั้งด้านภาษา และรูปแบบการจัดพิมพ์ นำไปเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน การรับรู้การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และข้อเสนอแนะ คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่าง 3 กันยายน 2567 ถึง 14 ตุลาคม 2567 ซึ่งใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling method) เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และง่ายต่อการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยวจำนวนมาก แต่ก็มีข้อจำกัดเรื่องความน่าเชื่อถือและไม่สามารถเป็นตัว

แทนที่ดีของประชากรทั้งหมดได้ สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นคณะผู้วิจัยให้ผู้ตอบแบบสอบถามทำแบบสอบถามด้วยตนเองอย่างอิสระ หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ และนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ผล

การวิเคราะห์ข้อมูล

คณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลของแบบสอบถาม หลังจากนั้นนำข้อมูลที่ได้รวบรวมเสร็จสมบูรณ์แล้วมาทำการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ คณะผู้วิจัยได้จัดทำและวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics Analysis) ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ($\bar{X}$) การหาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินค่าคะแนนที่ได้จากการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาค (Interval Scale) และการหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นที่มีผลต่อตัวแปรตามคณะผู้วิจัยใช้สถิติสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2. การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics Analysis) โดยแยกวิเคราะห์ดังนี้

2.1 การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จำแนกตามเพศและภูมิลำเนา คณะผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance: ANOVA หรือ F-test) เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าตัวแปรเป็นรายกลุ่ม กรณีพบค่าความแตกต่างเป็นรายกลุ่มจะวิเคราะห์ความแตกต่างนั้นเป็นรายคู่ด้วยวิธีของฟิชเชอร์ (Fisher's Least Significant Difference: LSD) โดยในการทดสอบความมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งคณะผู้วิจัยได้กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05

2.2 การวิเคราะห์เพื่อทดสอบการส่งผลของตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยองค์ประกอบ การท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คณะผู้จัดทำวิจัยใช้สถิติการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) ด้วยวิธี Enter กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษา

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75 นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 327 คน คิดเป็นร้อยละ 84.94 มีภูมิลำเนาภาคกลาง จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.96 และมีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าจำนวน 293 คน คิดเป็นร้อยละ 76.10

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จำแนกตามเพศและภูมิลำเนา

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จำแนกตามเพศและภูมิลำเนา

การรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยว โดยจักรยาน	ปัจจัยส่วนบุคคล			
	เพศ		ภูมิลำเนา	
	F	Sig.	F	Sig.
ด้านเศรษฐกิจ	0.403	0.668	0.209	0.974
ด้านสังคมและวัฒนธรรม	2.374	0.094	0.166	0.986
ด้านสิ่งแวดล้อม	0.018	0.982	0.472	0.829
รวม	2.040	0.131	0.165	0.986

จากตารางที่ 2 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความแปรปรวนทางเดียวของตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยานโดยรวม พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและภูมิลำเนาที่แตกต่างกันมีผลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในภาพรวมไม่ต่างกัน คณะผู้วิจัยจึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของฟิชเชอร์ (Fisher's Least Significant Difference : LSD) รายปัจจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและภูมิลำเนาที่แตกต่างกันมีผลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในภาพรวมไม่ต่างกันทุกด้าน เช่นเดียวกัน

3. การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุของตัวแปรองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน พบว่า ความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.052$, S.D. = 0.505) และเมื่อพิจารณารายด้านย่อย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกรายด้านย่อยไม่แตกต่างกัน โดยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่มีความค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ได้แก่ ด้านทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว ($\bar{X} = 4.200$, S.D. = 0.690)

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ตัวแปร	ทรัพยากร ของแหล่ง ท่องเที่ยว	ความสามารถ ในการเข้าถึง	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการ เสริมด้าน ต่าง ๆ	การจัดการ การท่องเที่ยว อย่างยั่งยืน
MEAN	4.200	4.090	4.078	3.841	4.547
S.D.	0.690	0.688	0.676	0.745	0.331
ทรัพยากรของแหล่ง ท่องเที่ยว	1				
ความสามารถในการเข้าถึง	0.209	1			
สิ่งอำนวยความสะดวก	0.318	0.846	1		
บริการเสริมด้านต่าง ๆ	0.260	0.368	0.427	1	
การจัดการการท่องเที่ยว อย่างยั่งยืน	0.149	0.025	0.115	-0.073	1

จากตารางที่ 3 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เลือกนำมาศึกษา โดยการหาค่าสหสัมพันธ์ (Item-test Correlation) จากการคำนวณโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Person Product Moment Correlation) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มีความสัมพันธ์กันเกิน 0.800 อาจก่อให้เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้วยตนเอง (Multicollinearity) ได้ ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงเหลือตัวแปรอิสระ 2 ด้าน ได้แก่ ด้านทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว และด้านบริการเสริมด้านต่าง ๆ

ตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุของตัวแปรองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

องค์ประกอบการท่องเที่ยว โดยจักรยาน	B	Std. Error	Beta	T	P	Collinearity Statistic	
						Tolerance	VIF
ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว	0.157	0.049	0.327	3.178	0.002*	0.235	4.264
บริการเสริมด้านต่าง ๆ	0.52	0.52	0.117	1.009	0.313	0.184	5.434
ค่าคงที่	4.370	0.141		31.027	0.000*		

Multiple R = 0.240a R Square = 0.057 Adjust R Square = 0.047 Std. Error = .323 *P < 0.05

จากตารางที่ 4 พบว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยาน ได้แก่ ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยวและความสามารถในการเข้าถึง ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนของผู้ตอบแบบสอบถามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 องค์ประกอบการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เรียงลำดับจากมากที่สุด ได้แก่ ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว (Beta = 0.327) และบริการเสริมด้านต่าง ๆ (Beta = 0.117) ตามลำดับ ทั้งนี้การวิเคราะห์และตรวจสอบค่า Tolerance และค่า VIF ของตัวแปรพยากรณ์ พบว่า ค่า Tolerance ของตัวแปรพยากรณ์ทุกตัวแปร มีค่าอยู่ระหว่าง 0.073-0.235 และค่า VIF มีค่าอยู่ 4.264 -5.434 นอกจากนี้ผลการวิจัยยังพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adjusted R square) เท่ากับ 0.047 แสดงว่า องค์ประกอบ การท่องเที่ยวยุคโดยจักรยานส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน ร้อยละ 4.70

สรุปผลการศึกษา

นักท่องเที่ยวชาวไทย Gen Z ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและภูมิลำเนาที่แตกต่างกันมีผลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยานในภาพรวมไม่ต่างกัน ความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้านย่อย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทุกรายด้านย่อย ไม่แตกต่างกัน องค์ประกอบการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยาน ได้แก่ ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยวและความสามารถในการเข้าถึง ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนของผู้ตอบแบบสอบถามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 องค์ประกอบการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน เรียงลำดับจากมากที่สุด ได้แก่ ความสามารถในการเข้าถึง ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว และบริการเสริมด้านต่าง ๆ ดังนั้นหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ควรให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมและสนับสนุนปัจจัยดังกล่าวเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน

การอภิปรายผลการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวยุคโดยจักรยาน

จากผลการวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้การท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนของนักท่องเที่ยว Gen Z พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานสาธารณะในเขตเมืองเก่าเชียงใหม่ (เจตทวิ มาร์ค, 2563) ที่พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานสาธารณะ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 26 – 35 ปี โดยส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา และมีภูมิลำเนาอยู่ในทวีปยุโรปมากที่สุด นอกจากนี้ ในปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมและความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ พบว่า ร้อยละ 51 ของผู้เดินทางทุกวัยจากทั่วโลกต่างเลือกที่จะลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์โดย

การจำกัดระยะทางที่เดินทาง โดยนักท่องเที่ยว Gen Z ร้อยละ 63 จะใช้วิธีเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นเมื่อเดินทางมาถึงจุดหมายแล้ว โดยการเช่ารถไฮบริดหรือรถยนต์ไฟฟ้า ใช้บริการขนส่งสาธารณะ เดิน หรือปั่นจักรยาน (Booking.com, 2019) ผู้เดินทางชาวไทยได้นำแนวทางการปฏิบัติเพื่อความยั่งยืนเข้ามาปรับใช้ในการเดินทาง โดยผู้เดินทางชาวไทย ร้อยละ 95 วางแผนการเดินทางเพื่อให้สามารถเดิน ปั่นจักรยาน หรือใช้ระบบขนส่งสาธารณะได้ (Booking.com, 2024) จากผลการวิจัยเรื่องนี้ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและภูมิสำเนาที่แตกต่างกันของนักท่องเที่ยวต่อการรับรู้ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในภาพรวมไม่ต่างกัน อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวมีความตั้งใจจะเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นหลัก จึงให้ความสำคัญกับองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางจักรยานเช่น ความปลอดภัย หรือน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว มากกว่าปัจจัยด้านเพศ หรือ ภูมิสำเนา ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Chang and Chang (2009) ที่พบว่า นักท่องเที่ยวจักรยานได้หวั่น ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย สถานที่ท่องเที่ยว และภูมิประเทศที่ท้าทายเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด ในขณะที่ผู้ใช้เส้นทางจักรยานในท้องถิ่นให้ความสำคัญกับความปลอดภัย เส้นทางจราจร และจักรยานน้อยที่สุด

องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืนเรียงลำดับจากมากที่สุด ได้แก่ ความสามารถในการเข้าถึง ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว และบริการเสริมด้านต่าง ๆ ตามลำดับ เนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางราง หรือ รถประจำทาง กับขนส่งทางจักรยานได้อย่างสะดวก โดยกิจกรรมที่จักรยานตามเส้นทางประวัติศาสตร์ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีหลากหลายเส้นทาง นักท่องเที่ยวสามารถหาเช่าจักรยานได้ที่บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟ และจุดท่องเที่ยวต่างๆ เช่น บริเวณตลาดเจ้าพรหม และย่านเกสท์เฮาส์ ไดโนอัตราคันละประมาณ 30-70 บาทต่อวัน (ธนรัตน์ รัตนพงศ์ธระ และคณะ, 2561)

องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยว Gen Z ได้แก่ ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว และบริการเสริมด้านต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับข้อค้นพบของ Lee et al. (2012a) ที่พบว่า การให้บริการอาหารและร้านสะดวกซื้อ (Catering services) ช่วยเติมพลังและสร้างความมั่นใจในการเดินทาง การมีที่พักรองรับ (Lodging facilities) ทำให้การปั่นจักรยานท่องเที่ยวระยะยาวนั้นเป็นไปได้โดยสะดวก แต่ในขณะเดียวกัน นักท่องเที่ยวโดยจักรยานของได้หวั่นยังให้ความสำคัญกับสภาพภูมิอากาศที่สบาย (Comfortable climate) ซึ่งช่วยทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึกผ่อนคลายและปลอดภัย และเส้นทางที่มีพื้นผิวถนนที่ราบเรียบ (Smooth pavement) นั้นช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าผลการวิจัยเรื่องนี้ จะสะท้อนว่านักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นด้านปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนอยู่ในระดับมาก แต่จากการสำรวจพื้นที่ คณะผู้วิจัย พบว่า การปั่นจักรยานตามถนนรอบเมืองเก่าที่เป็นกลุ่ม

ขนาดกลางขึ้นไป โดยเฉพาะบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา นักท่องเที่ยวต้องใช้เวลา รมั้ดระวังรอบคอบเป็นอย่างมาก เนื่องจากความไม่สะดวกและปลอดภัยในบางช่วงของเส้นทางที่มักมีการจราจรหนาแน่น มีรถ巴士ขนาดใหญ่เข้าออกอยู่เสมอ สภาพเลนจักรยานที่ไม่สม่ำเสมอตลอดเส้นทาง การขาดสัญญาณไฟบริเวณสี่แยกและจุดกลับรถต่างๆ เป็นต้น สอดคล้องกับผลการวิจัยที่ผ่านมา พบว่าเส้นทางท่องเที่ยวในเขตแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ยังขาดเส้นทางจักรยานตามมาตรฐานสากล (ธนรัตน์ รัตนพงศ์ธระ และคณะ, 2561) เพื่อส่งเสริมการจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน การจัดการเส้นทางจักรยานและการกั้นเลนจักรยานอย่างสม่ำเสมอตลอดเส้นทาง และการกำหนดจุดจอดจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสม จึงเป็นสิ่งที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว รวมทั้งยังเป็นการป้องกันล่วงหน้าไม่ให้ผู้ใช้งานจักรยานรุกรานพื้นที่ทางธรรมชาติหรือทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และพื้นที่ทางประวัติศาสตร์โดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Pekdemir et al. (2024) ที่สำรวจวัตถุประสงค์และรูปแบบการเดินทางของระบบบริการจักรยานสาธารณะขนาดเล็กในเมืองอิสตันบูล ประเทศตุรกี โดยพบว่า แม้อิทธิพลของสวนสาธารณะ พื้นที่อยู่อาศัย และสถานศึกษา จะมีความแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง แต่ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะสถานีรถไฟและลานจอดรถมีผลกระทบที่สำคัญต่อการเดินทางที่เน้นการใช้ระบบขนส่งเป็นหลัก ทั้งนี้ได้มีการเสนอแนะแนวทางสำหรับการพัฒนาระบบบริการจักรยานสาธารณะ (Bike-Sharing System) ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยการวางตำแหน่งสถานีให้เหมาะสมในอนาคต เพื่อส่งเสริมการใช้งานสำหรับการเดินทางเพื่อการพักผ่อนหรือการเดินทางทั่วไป

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมศิลปากร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร องค์การภาคเอกชนและกลุ่มจักรยาน ควรสร้างความร่วมมือกันโดยการบูรณาการจัดการปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ ทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว ความสามารถในการเข้าถึง และบริการเสริมด้านต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานและสร้างความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน

2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสำรวจความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการและความปลอดภัยทางจักรยาน เช่น เลนจักรยาน สภาพการจราจร และความปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาช่องทางการบริการและให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวด้วยการพัฒนาแอปพลิเคชันการให้บริการท่องเที่ยวโดยจักรยานแบบครบวงจร และการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและผู้ใช้จักรยาน

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทั้งภาครัฐ ภาคท้องถิ่น ภาคเอกชน และนักท่องเที่ยว ในการจัดการการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้งในด้านการบริการเสริมต่าง ๆ และเชื่อมโยงทรัพยากรท่องเที่ยว

2. การออกแบบกิจกรรมหรือเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว Gen Z และนักท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย ทุกเพศทุกวัย หรือกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติ เช่น การจัดโปรแกรมปั่นจักรยานตามรอยประวัติศาสตร์ และการจัดโปรแกรมปั่นจักรยานในชุมชนเพื่อสัมผัสวัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างสร้างสรรค์
2. การส่งเสริมการตลาดท่องเที่ยวโดยจักรยานกลุ่มนักท่องเที่ยว Gen Z
3. แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำด้วยการท่องเที่ยวโดยจักรยาน
4. การพัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยานหรือใช้เทคโนโลยีบอกข้อมูลอัตโนมัติเพื่อบอกทาง (Signage & Wayfinding)

เอกสารอ้างอิง

- กรมการท่องเที่ยว. (2565). รายงานสถิติการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. <https://www.dot.go.th>
- กรมการท่องเที่ยว. (2568). รายงานประจำปี 2564: การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในประเทศไทย. <https://www.dot.go.th>
- เจตทวิ มาร์ค. (2563). ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานสาธารณะในเขตเมืองเก่าเชียงใหม่ [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่]. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. https://archive.lib.cmu.ac.th/full/T/2563/enci11063jetm_full.pdf
- ธนรัตน์ รัตนพงศ์ธระ, เสรี วงษ์มณฑา, ชุณณะ เตชคณา และณัฐพล ประดิษฐ์ผลเลิศ. (2561). การศึกษาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรมในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย, 10(1), 65-80.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2566). สถานการณ์ท่องเที่ยวหลังโควิด-19 และพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวไทย. <https://www.bot.or.th/th/news-and-media/news/2566/n-0166.html>
- ประยูร พรหมจันทร์. (2566). พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงจักรยานของนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ในจังหวัดเชียงราย. วารสารการจัดการการท่องเที่ยวไทย, 18(2), 45-60.

- พนกฤษ อุตมกิตติ. (2557). การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการ Veridian E-Journal*, 7(2), 561-569.
- มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย. (2565). *ทิศทางการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในยุคหลังโควิด-19*.
<https://tei.or.th/data/green-tourism-report-2022.pdf>
- รุ่งรัตน์ วรรณะอยู่. (2563). องค์ประกอบการท่องเที่ยวปั่นจักรยานและความพึงพอใจที่ส่งผลต่อความตั้งใจเชิงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวปั่นจักรยาน: กรณีศึกษาเขตธนบุรี [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สฤกษ์ ช่อประเสริฐ. (2559). การรับรู้การสนับสนุนจากองค์กรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเป็นสมาชิกที่ดีต่อองค์กรของพนักงานบริษัทสินค้าแฟชั่นชั้นนำ จำกัด [สารนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม]. มหาวิทยาลัยศรีปทุม <https://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/5549>
- สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล. (2559). *สุขภาพคนไทย 2559: ดายดี วิถีที่เลือกได้*. อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- สุภัญชลี อ้นไชยะ. (2555). รูปแบบความสัมพันธ์ของปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจโรงแรมของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม]. มหาวิทยาลัยศรีปทุม. <https://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/5033>
- สุรพงษ์ คงสัตย์ และธีรชาติ ธรรมวงศ์. (2551). *การหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC)*.
<https://www.mcu.ac.th/article/detail/14329>
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211.
- Booking.com. (2019). *Gen Z and the Future of Sustainable travel*. <https://news.booking.com/gen-z-and-the-future-of-sustainable-travel>
- Booking.com. (2024). *Sustainable travel 2024*. <https://news.booking.com/th>
- Brundtland Commission. (1987). *Our Common Future*. Oxford University Press.
- Chang, H. L., & Chang, H. W. (2009) Exploring recreational cyclists' environmental preferences and satisfaction: Experimental study in Hsinchu Technopolis. *Environmental and Planning B: Planning and Design*, 36(2), 319-335.
- Cochran, W. G. (1977). *Sampling Techniques* (3rd Edition). John Wiley & Sons.
- Dann, G. M. S. (1981). Tourist motivation: An appraisal. *Annals of Tourism Research*, 8(2), 187–219.
- Dimock, M. (2019). *Defining generations: Where Millennials end and Generation Z begins*. Pew Research Center.
<https://www.pewresearch.org/short-reads/2019/01/17/where-millennials-end-and-generation-z-begins/>

- Gössling, S. (2013). *Sustainable tourism: A global perspective*. Routledge.
- Gössling, S., & Hall, C. M. (2019). Sustainable Tourism: A Global Perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(3), 443-455.
- Kim, J. H., & Hall, C. M. (2020). The role of psychological and cultural factors in the sustainable cycling tourism experience. *Tourism Management*, 78.
- Lee, C. F, Chen, P.T, & Huang. H. I. (2012a). Attributes of Destination Attractiveness in Taiwanese Bicycle Tourism: The Perspective of Active Experienced Bicycle Tourists. *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*, 15(3), 275-297.
- Lee, H., Mjelde, J. W., & Kim, T. K. (2012b). Estimating the effectiveness of designating bicycle tourism destinations: Case study in Korea. *Tourism Management*, 33(1), 28-38.
- Lumsdon, L., & Page, S. J. (2022a). Cycling Tourism: Influences, Experiences and the Way Ahead. *Current Issues in Tourism*, 25(2), 245-261.
- Lumsdon, L., & Page, S. J. (2022b). *Tourism and transport: Modes, networks, and flows*. Routledge.
- Oliver, R. L. (1980). A cognitive model of the antecedents and consequences of satisfaction decisions. *Journal of Marketing Research*, 17(4), 460-469.
- Pearce, P. L. (1988). *The Ulysses factor: Evaluating visitors in tourist settings*. Springer.
- Pekdemir, I. M., Altintasi, O. & Ozen, M. (2024). Assessing the Impact of Public Transportation, Bicycle Infrastructure, and Land Use Parameters on a Small-Scale Bike-Sharing System: A Case Study of Izmir, Türkiye. *Sustainable cities and Society*, 101(2024).
- Pieters, R., Bijmolt, T., Van Heerde, H. J., & Verhoef, P. C. (2020). Cycling Tourism and Destination Branding. *Tourism Management*, 76(1).
- Pucher, J., & Buehler, R. (2010). Cycling towards sustainability. *Transport Reviews*, 30(6), 641-671.
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Streimikiene, D., Svagzdiene, B., Jasinskas, E., & Simanavicius, A. (2021). Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review. *Sustainability*, 13(14).
- United Nations World Tourism Organization (UNWTO). (2019a). *International tourism highlights, 2019 edition*. UNWTO.
- United Nations World Tourism Organization (UNWTO). (2019b). *Sustainable Tourism for Development*. UNWTO.