



รายงานการวิจัย  
รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ  
อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

Tourism Logistics Model Management: Cycling for Health along  
the Railway Line, Tongsong Nakhon Si Thammarat Province.

ธีรนนท์ วัฒนโยธิน  
นุชากร คงยะฤทธิ

Tiranan Wattanayotin  
Nuchakorn Kongyarit

คณะเทคโนโลยีการจัดการ  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย

ได้รับสนับสนุนทุนวิจัยจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย  
งบประมาณเงินรายได้ ประจำปี พ.ศ.2562

# รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

ชื่อผู้วิจัย      ธีรนนท์ วัฒนโยธิน และนุชากร คงยะฤทธิ  
สังกัด            คณะเทคโนโลยีการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย  
                          วิทยาเขตนครศรีธรรมราช

## บทคัดย่อ

จากการวิจัยเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน พร้อมทั้งเสนอแนะให้เกิดรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยสอบถามข้อมูลจากนักท่องเที่ยว จำนวน 400 ชุด ซึ่งศึกษาองค์ประกอบ 7 ด้าน คือ 1) ด้านกรไหลทางกายภาพ 2) ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร 3) ด้านการไหลทางการเงิน 4) ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก 5) ด้านสถานที่ 6) ด้านความปลอดภัย และ 7) ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว และค่าสถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ด้วยโปรแกรม SPSS พบว่า การนำเสนอรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ ได้นำเสนอเส้นทาง 6 เส้นทาง โดยมีเส้นทางระยะสั้น ไม่เกิน 10 กิโลเมตร ระยะปานกลางระหว่าง 11-20 กิโลเมตร และระยะไกลตั้ง 21-30 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่จะปั่นจักรยานในระยะกลาง โดยมีเส้นทางสภาพถนนที่ดี และธรรมชาติตลอดเส้นทางที่สวยงามไม่ว่าจะเป็นลำธาร น้ำตก ภูเขาที่มีความอุดมสมบูรณ์ และจากการแจกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.62, S.D. = 0.74$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.23, S.D. = 0.68$ ) รองลงมาด้านสถานที่ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.17, S.D. = 0.76$ ) และน้อยที่สุดด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร ( $\bar{X} = 3.09, S.D. = 0.66$ ) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน และสร้างการรับรู้ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยาน พร้อมทั้งการค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์ การสื่อสารข้อมูลที่นักท่องเที่ยวสามารถศึกษาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวที่จะปั่นจักรยานไปได้ อย่างถูกต้อง ตามที่ได้วางแผนในการปั่นจักรยานไว้

**คำสำคัญ:** รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยว, โลจิสติกส์การท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

# Tourism Logistics Model Management: Cycling for Health along the Railway Line, Tungsong Nakhon Si Thammarat Province.

Tiranan Wattanayotin and Nuchakorn Kongyarit

Faculty of Management Technology, Rajamangala University of Technology Srivijaya,  
Nakhonsrithamarat.

## Abstract

The purposes of this research are to Tourism Logistics Model Management: Cycling for Health along the Railway Line, Tungsong Nakhon Si Thammarat Province and to suggest ways of health tourism logistics along the TungSong district railway line in Nakhon Si Thammarat province. Distributed to 400 tourists, questionnaires included seven components: (1) physical flow, (2) information flow, (3) financial flow, (4) equipment and facilities, (5) location, (6) safety, and (7) forms of activities and tourist attractions. The data were analyzed by means of percentage, means, and standard deviations using the SPSS program. The results showed that the presentation of health tourism logistics by cycling along the train routes consisted of six routes with short distances of less than 10 kilometers, moderate distances between 11-20 kilometers, and long distances of 21-30 kilometers. Most routes were cycling at medium distances with good road conditions and nature along the beautiful path such as streams, waterfalls, and abundant mountains. The findings obtained from the distribution of questionnaires revealed that tourists had a high level of opinion ( $\bar{x} = 4.62$ ; S.D. = 0.74). Regarding each aspect, forms of activities and tourist attractions were found at the highest level ( $\bar{x} = 4.23$ ; S.D. = 0.68), followed by location at the high level ( $\bar{x} = 4.17$ ; S.D. = 0.76), and information flow at the moderate level ( $\bar{x} = 3.09$ ; S.D. = 0.66). The information flow should be urgently improved to promote cycling tourism for health, create access awareness to tourist destinations by cycling together with searching for information from websites, and communicate information that cyclists can accurately study the tourist sites to ride as planned in cycling.

**Keywords:** Tourism Logistics Model, Tourism Logistics, Health Tourism

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาโครงการวิจัยเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ครั้งนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีจากได้รับได้รับความสนับสนุนงบประมาณรายได้ประโยชน์ประจำปี 2562 จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิทยาเขตนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ และได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจากนักท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ/เอกชน และผู้ประกอบการในแหล่งท่องเที่ยว อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช จนกระทั่งงานวิจัยเสร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์และเจ้าหน้าที่ทุกท่าน ที่ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ขอขอบคุณกำลังใจและช่วยเหลือสนับสนุนในทุกๆด้าน จากคุณพ่อ คุณแม่ สมาชิกในครอบครัวของผู้ศึกษาที่ได้ให้คำปรึกษา ให้คำแนะนำในทุกด้านที่ผลักดันให้การศึกษาวิจัยนี้เสร็จสมบูรณ์

ท้ายที่สุดนี้ ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลของการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ไม่มากนักน้อยต่อผู้สนใจโดยทั่วไป หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขออน้อมรับและขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ธรินันท์ วัฒนโยธิน  
นุชากร คงยะฤทธิ์  
สิงหาคม 2563





# สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย	หน้า (ก)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(ข)
กิตติกรรมประกาศ	(ค)
สารบัญ	(ง)
สารบัญตาราง	(ฉ)
สารบัญภาพ	(ช)

<b>บทที่</b>	<b>หน้า</b>
<b>1 บทนำ</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5 กรอบทฤษฎีหรือกรอบแนวคิดในการวิจัย	3
1.6 นิยามศัพท์	4
<b>2 แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>5</b>
2.1 แนวคิด ทฤษฎีโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	5
2.2 แนวคิดรูปแบบการท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	8
2.3 แนวคิดการจัดการเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว	12
2.4 ความรู้เกี่ยวกับจักรยานและเส้นทางท่องเที่ยว	13
2.5 แนวคิด ทฤษฎี พฤติกรรมนักท่องเที่ยวกับสภาพแวดล้อม	18
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	22
<b>3 ระเบียบวิธีการวิจัย</b>	<b>25</b>
3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	25
3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	26
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	26
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย	27
<b>4.ผลการวิเคราะห์</b>	<b>29</b>
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้ค่าความถี่และค่าร้อยละ (Percentage)	30

4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับ รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา(Descriptive Statistics) การหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)	34
4.3 รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช	40
4.4 ข้อเสนอแนะในการพัฒนารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช	46
<b>5 สรุปผลการศึกษา การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ</b>	<b>47</b>
5.1 สรุปผลการศึกษา	47
5.2 การอภิปรายผล	49
5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากวิจัย	51
5.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	51
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>52</b>
<b>ภาคผนวก</b>	<b>54</b>
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	55
<b>ประวัติผู้วิจัย</b>	<b>61</b>

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	29
4.2 ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ	29
4.3 ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ	29
4.4 ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา	30
4.5 ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	30
4.6 ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามท่านมีประสบการณ์การปั่นจักรยานมานานเท่าใด	31
4.7 ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่าน	31
4.8 ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามท่านปั่นจักรยานใน 1 สัปดาห์กี่วัน	31
4.9 ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามท่านมีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในข้อใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	32
4.10 ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะทางในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่านต่อวัน มีระยะทางเท่าใด	32
4.11 ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามลักษณะเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ท่านเลือกปั่นจักรยานเป็นอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	33
4.12 ตารางที่ 4.12 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช	33
4.13 ตารางที่ 4.13 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านการไหลทางกายภาพ	34
4.14 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร	34
4.15 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านการไหลทางการเงิน	34

ตารางที่	หน้า
4.16 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	36
4.17 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านสถานที่	36
4.18 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านความปลอดภัย	37
4.19 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว	38
4.20 ข้อเสนอแนะในการพัฒนารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่หงส์ จังหวัดนครศรีธรรมราช	45



## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 กรอบแนวคิด ทฤษฎี สมมุติฐานในการวิจัย	3
2.1 แสดงกรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว	5
2.2 แสดงการแบ่งขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชุมชน	6
4.1 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานสถานีนีรโไฟบ้านไผ่ใหญ่ ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง	39
4.2 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานสถานีนีรโไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ถ้ำตลอด	40
4.3 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานสถานีนีรโไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สถานีนีรโไฟช่องเขา	41
4.4 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานสถานีนีรโไฟชุมทางทุ่งสง ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง	42
4.5 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานสถานีนีรโไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ฝายน้ำล้นวังหีบ	43
4.6 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานสถานีนีรโไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สวนสาธารณะหนองเสม็ด	44





# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน(Logistic & Supply Chain) เป็นหลักการบริหารจัดการแบบประสานความร่วมมือกันระหว่างกิจกรรมต่างๆ ทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวไม่มีข้อผิดพลาดตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปลายทาง และเกิดความพอใจสูงสุด ซึ่งความสำคัญของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว คือ การจัดรูปแบบการเดินทางให้นักท่องเที่ยวเกิดความสะดวก รวดเร็ว และถึงที่หมายโดยปลอดภัย สร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีการประสานงานระหว่างกิจกรรมในโซ่อุปทานของธุรกิจ ทั้งในส่วนของภาครัฐ/เอกชน ผู้ประกอบการในพื้นที่ อันจะนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ และมองว่าการพัฒนาการท่องเที่ยว การจัดการการท่องเที่ยวนั้นต้องมองให้ลึกและครอบคลุมในทุกๆ องค์ประกอบย่อย โดยมองว่าแต่ละองค์ประกอบมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน

ประเทศไทยมีทรัพยากรและแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ที่หลากหลายไม่ว่าจะเป็นความสวยงามของธรรมชาติ มรดกทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวที่มีความพิเศษเฉพาะตัวและแหล่งท่องเที่ยวประเภทอื่นๆ จึงทำให้ได้รับความสนใจและแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้จำแนกทรัพยากรการท่องเที่ยวตามลักษณะความสนใจของนักท่องเที่ยวได้เป็น 3 ประเภท คือ 1.แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความงดงามทางธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เด่น สวยงามและมีคุณค่าต่อการเข้าไปศึกษาหรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ 2.ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถาน โบราณวัตถุ และศาสนา เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์หรือประโยชน์ของมนุษย์ทั้งที่เป็นมรดกในอดีต และเป็นสิ่งที่ได้เสริมสร้างเพิ่มในปัจจุบัน 3.ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นในรูปแบบของการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคม ซึ่งปฏิบัติยึดถือสืบทอดต่อกันมา (มนัส สุวรรณ.2544 :76-78)ซึ่งภายใต้ความต้องการของประเทศไทยในการสร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนากับการอนุรักษ์จึงทำให้กระแสสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ส่วน คือ 1.กระแสความต้องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ 2.กระแสความต้องการของนักท่องเที่ยวในการศึกษาเรียนรู้และ 3.กระแสความต้องการพัฒนาคน จึงทำให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ที่ป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเน้นองค์ประกอบหลัก 4 ประการคือ องค์ประกอบด้านพื้นที่ องค์ประกอบด้านการจัดการ องค์ประกอบด้านกิจกรรมและกระบวนการ และองค์ประกอบด้านการมีส่วนร่วม (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย,2560)

จังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นจังหวัดที่มีเนื้อที่กว้างใหญ่ทางภาคใต้ของประเทศรองจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจเป็นจำนวนมากและมีความหลากหลายทางแหล่งประวัติ ศาสตร์วัฒนธรรม ประเพณีเก่าแก่ที่สืบทอดมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานรวมทั้งมีทรัพยากรทางธรรมชาติและลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นและต้องการให้นักท่องเที่ยวได้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงโดยได้ใช้เวลาท่องเที่ยวที่มีอย่างจำกัดในการเรียนรู้ศิลปวัฒนธรรมในท้องถิ่นได้อย่างลึกซึ้งและคุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว อีกทั้งยังใช้การท่องเที่ยวเป็นตัวกระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่นเพื่อช่วยในการแก้ปัญหาความยากจน อีกทั้งยังเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมของท้องถิ่นโดยให้มีการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

ดังนั้น การปั่นจักรยานเป็นกิจกรรมนันทนาการทางเลือกรูปแบบหนึ่งสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งได้เริ่มแพร่หลายและเป็นที่นิยม ในทุกเพศทุกวัย เนื่องจากการปั่นจักรยานเป็นการออกกำลังกายที่สามารถใกล้ชิดกับเส้นทางธรรมชาติ ส่งผลให้ผู้เดินทางมีความรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับธรรมชาติ มีความรักในความสวยงามของธรรมชาติและสถานที่ไปโดยอัตโนมัติ นับเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ดีอีกวิธีหนึ่ง นอกจากนี้การเดินทางด้วยจักรยานยังมีข้อดีหลายด้าน เมื่อเทียบกับการเดินทางวิธีอื่นๆ ทั้งในแง่ผลกระทบต่อสังคมโดยรวม เมื่อพิจารณาด้านพื้นที่แล้วจักรยานส่งผลดีต่อการคมนาคม ใช้พื้นที่ในการสัญจรไปมาในแหล่งท่องเที่ยววันน้อย อีกทั้งยังช่วยลดการสร้างมลภาวะทางอากาศและเสียงที่สร้างผลเสียให้กับสิ่งแวดล้อม ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เหมาะสมสำหรับใช้เดินทางท่องเที่ยว

ในท้องถิ่น รวมทั้งใช้ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งการท่องเที่ยวโดยจักรยานมีทั้งรูปแบบของการรวมตัวกันของนักปั่นจักรยานแล้วจัดทริปกันในช่วงเช้า-เย็น หรือช่วงวันเสาร์ อาทิตย์หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ ปั่นไปยังสถานที่ต่างๆ เป็นการปั่นเพื่อชมธรรมชาติ วิธีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนนั้น นอกจากนี้ยังเป็นการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของหน่วยงานราชการ อาทิ การปั่นจักรยานท่องเที่ยว น้ำตก ชุมชน ปลูกป่า ที่นิยมจัดทริปสั้นๆ เพื่อเป็นการนำนักท่องเที่ยวสัมผัสวิถีชีวิตและเรียนรู้วัฒนธรรมในชุมชน แต่การจัดการเส้นทางจักรยานของกลุ่มนักปั่นจักรยานที่ปั่นกันอยู่ในปัจจุบันนั้น มักจะใช้เส้นทางซ้ำๆ กันในแต่ละกลุ่ม ทำให้เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวจึงยังไม่ได้มีการพัฒนาและยังไม่ครอบคลุมกับทรัพยากรวัฒนธรรมที่มีอยู่หลากหลายและกระจายตัวอยู่เต็มพื้นที่

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราชเพื่อพัฒนาเส้นทางจักรยานที่มีอยู่แล้วให้ครอบคลุมทรัพยากร วัฒนธรรมในพื้นที่ พร้อมทั้งให้เกิดรูปแบบเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

## 2.วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

1. เพื่อศึกษารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราช
2. เพื่อเสนอแนะรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราช

## 3.ขอบเขตของโครงการวิจัย

ผลการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพให้มีความยั่งยืน และให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการประชาสัมพันธ์เพื่อเป็นทางเลือกให้กับนักปั่นจักรยานที่ต้องการเข้ามาท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

### 1.ขอบเขตพื้นที่

ทำการศึกษาพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราช เท่านั้น

### 2.ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักปั่นจักรยานท่องเที่ยว โดยการแจกแบบสอบถาม ด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ จำนวน 400 ชุด

### 3.ขอบเขตเนื้อหา

การวิจัยเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราชมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจข้อมูลเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน โดยการศึกษาเริ่มจากการวิเคราะห์สภาพทั่วไป โครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบ คือ ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร ด้านการไหลทางกายภาพ ด้านการไหลทางการเงิน ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านสถานที่ ด้านความปลอดภัย ด้านรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจ พร้อมทั้งเสนอแนะรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุงการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราช

#### 4.ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.ทำให้ทราบรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช
- 2.สามารถเสนอแนะรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช
- 3.หน่วยงานภาครัฐ/เอกชน สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการเผยแพร่ข้อมูล ประชาสัมพันธ์ ตลอดจนสามารถใช้เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพต่อไปในอนาคตได้

#### 5.ทฤษฎี สมมุติฐาน (ถ้ามี) และกรอบแนวคิดของโครงการวิจัย



ภาพที่1 กรอบแนวคิด

## 6.นิยามศัพท์

โลจิสติกส์การท่องเที่ยว (Tourism Logistics) หมายถึง การจัดการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่างๆ (Activities) เพื่อให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาดและยังทำให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุดซึ่งครอบคลุม 3 เรื่อง คือ การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของ (Physical flow) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการรับจ่ายเงิน (Financial flow)

รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยว หมายถึง การกำหนดสถานที่ในพื้นที่ต่างๆ เป็นเส้นทางที่สามารถใช้จักรยานสัญจรจากจุดเริ่มต้นไปถึงจุดปลายทางได้ และประทับใจในการเดินทาง

สถานที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ หมายถึง บริเวณพื้นที่ทำกิจกรรมการท่องเที่ยว ทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี กิจกรรมนันทนาการและกีฬา โบราณสถาน ประวัติศาสตร์ ที่ทำให้มีสภาพจิตใจที่สดชื่น มีความสุขกับการท่องเที่ยวเพื่อสร้างสุขภาพที่ดีตามเส้นทางรถไฟ อำเภอดงหลวง จังหวัดนครศรีธรรมราช





## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

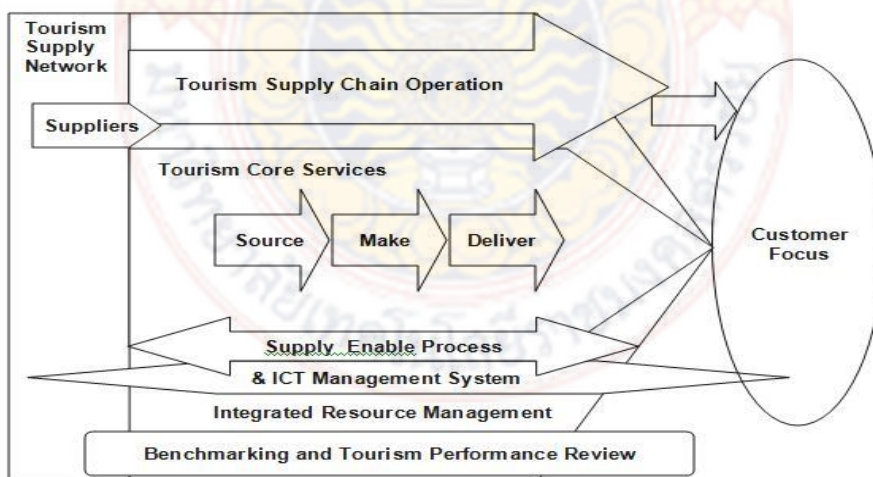
งานวิจัยเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1.แนวคิด ทฤษฎีโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
- 2.แนวคิดรูปแบบการท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- 3.แนวคิดการจัดการเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว
- 4.ความรู้เกี่ยวกับจักรยานและเส้นทางท่องเที่ยว
- 5.แนวคิด ทฤษฎี พฤติกรรมนักท่องเที่ยวกับสภาพแวดล้อม
- 6.งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 1.แนวคิด ทฤษฎีโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

แนวคิดเรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Tourism logistics) คล้ายคลึงกับเรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว (Tourism and Transport) แต่ครอบคลุมกว้างกว่าโดยโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวครอบคลุมสามเรื่องใหญ่คือการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของ (Physical flow) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการรับจ่ายเงิน (Financial flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของเท่านั้น(คมสัน สุริยะ,2551)

แนวคิดในการศึกษาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวของมิ่งสรรพ์และคมสัน (2551) มิ่งสรรพ์ ชาวสอาด และ คมสัน สุริยะ (2551) ได้สร้างกรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวไว้ในบทความเรื่องการวิเคราะห์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวระดับเมืองท่องเที่ยว (เชียงใหม่) ซึ่งเป็นบทที่ 5 ในหนังสือเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในลุ่มแม่น้ำโขง 3จัดพิมพ์โดยสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยมีเนื้อความหลักดังนี้



Source: Kaosa-ard, Mingsam and Komsan Suriya. 2008. An Analysis of Tourism Logistics in Tourism City. Chapter 5 in Integrated Development of Sustainable Tourism in the Mekong Region 3. Chiang Mai: Social Research Institute, Chiang Mai University.

ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (มิ่งสรรพ์และคมสัน ,2551 )การศึกษาโลจิสติกส์การท่องเที่ยว



ปัจจัยที่จะส่งเสริมให้บริการท่องเที่ยวดีขึ้นในอนาคตจากการเรียนรู้จากบริการท่องเที่ยวแห่งอื่นหรือจากประสบการณ์การให้บริการท่องเที่ยวที่ผ่านมา(Benchmarking and Tourism Performance Review)กรอบที่ควรพิจารณาโลจิสติกส์ท่องเที่ยวสิ่งที่ควรทราบของกรอบการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) 3 ส่วน คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) ดังนี้

1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึงการเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทางเป็นต้น
2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ในที่นี้หมายถึงการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น
3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึงการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยวและการซื้อตั๋วเดินทางต่างๆการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ
  - 3.1. ขั้นการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว
  - 3.2. ขั้นการอยู่ในเมืองท่องเที่ยว
  - 3.3. ขั้นการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

### 1.1การจัดการโลจิสติกส์กับความจงรักภักดีต่อแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยว

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการพิจารณาถึงความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการจัดการโลจิสติกส์กับความจงรักภักดีต่อแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยวเป็นการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ได้รับการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการดำเนินงาน 3 ประเด็นดังนี้ (เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ, 2555 อ้างอิงในชัยวัช ทองอินทร์, 2549)

การไหลเวียนทางกายภาพ (Physical Flows)เป็นการดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดการเดินทางของนักท่องเที่ยว การจัดการสัมภาระของนักท่องเที่ยวการจัดการทางด้านที่พักโปรแกรมท่องเที่ยวการรักษาความปลอดภัยซึ่งนักท่องเที่ยวควรจะได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการดำเนินการดังกล่าว

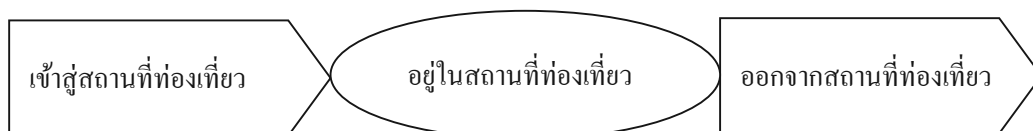
การไหลเวียนทางด้านการเงิน (Financial Flows)เป็นการจัดการทางด้านการเงินซึ่งรวมถึงการชำระเงินการแลกเปลี่ยนเงินตราและการขอคือภาษีต่างๆซึ่งนักท่องเที่ยวควรจะได้รับความสะดวกในการให้บริการดังกล่าว

การไหลเวียนทางด้านสารสนเทศ (Information Flows)เป็นการจัดการด้านข้อมูลข่าวสารนับตั้งแต่ข้อมูลที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกสถานที่ท่องเที่ยวจนถึงข้อมูลที่ได้รับเมื่อมาถึงแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆโดยนักท่องเที่ยวควรเข้าถึงข้อมูลต่างๆเหล่านี้ได้อย่างสะดวกรวดเร็วและได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง

คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับการจัดการโลจิสติกส์ทั้ง 3 ด้านย่อมมีผลต่อความพึงพอใจและจงรักภักดีต่อแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยวที่แตกต่างกันดังนั้นการศึกษาถึงโครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุดังกล่าวจึงเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการพัฒนาที่เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการท่องเที่ยวและเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวให้ตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

### 1.2 การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน

ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชนแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้



ภาพที่ 2.2 การแบ่งขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชุมชน

ในแต่ละชั้นตอนมีการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ที่เกี่ยวข้องของการท่องเที่ยวอยู่ 3 ประเภทคือการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) การเคลื่อนที่ดังกล่าวมุ่งตรงไปยังนักท่องเที่ยวเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ทั้ง 3 ด้านมีรายละเอียดดังนี้

การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึงการเดินทางของนักท่องเที่ยวการขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยวและความสะดวกสบายในการเดินทางเป็นต้น

การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึงการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวบอกรายละเอียดแนะนำสถานที่คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่และคำเตือนให้ระวังภัยเป็นต้น

การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึงการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยวเครื่องเบิกเงินสดการใช้บัตรเครดิตและการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นต้นในการศึกษานี้มีประเด็นของการวิเคราะห์เรื่องระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชนครอบคลุม 3 เรื่องดังนี้

ประเด็นที่ 1 การไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ประเภทใดที่มีความสำคัญมากที่สุดในแต่ละชั้นตอนของระบบโลจิสติกส์ (เข้าสู่อยู่และออกจาก)

ประเด็นที่ 2 การค้นหาปฏิบัติที่ดี (Good practices) ในระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชนประเด็นที่ 3 ความสามารถในการนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน

### 1.3 ธุรกิจการขนส่ง

ธุรกิจการขนส่ง (Transportation) เป็นธุรกิจสำคัญในการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวจากจุดเริ่มต้นจนถึงปลายทาง การขนส่งจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมื่อการคมนาคมขนส่งได้รับการพัฒนาทำให้นักท่องเที่ยวสามารถมีเวลามากขึ้นในการเดินทางท่องเที่ยวเพราะเสียเวลาน้อยลงและช่วยส่งเสริมให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้นมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

#### ความหมายของการขนส่ง

**การขนส่ง** หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้าย บุคคล สัตว์หรือสิ่งของ ด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งตามความประสงค์ของมนุษย์ ถ้าเป็นการขนส่งคนเรียกว่า การขนส่งผู้โดยสาร แต่ถ้าเป็นการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของก็เรียกว่า การขนส่งสินค้า

#### ความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารหมายถึงการจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคลด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งจากที่แห่งหนึ่งตามความประสงค์ของบุคคลนั้นๆซึ่งประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ

1. เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
2. เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องเป็นไปตามความประสงค์ของบุคคลผู้ที่ต้องการขนส่ง

#### 2.3.1 ประเภทของการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารแบ่งตามลักษณะของการเดินทางได้ 3 ประเภท คือ

1. การขนส่งผู้โดยสารทางบก แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่
  - 1.1 การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์
  - 1.2 การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ
2. การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ
3. การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

## 2. แนวคิดรูปแบบการท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

### 2.1 รูปแบบการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวไทยได้รับการกระตุ้นให้ตื่นตัวเป็นอย่างมาก และด้วยเหตุนี้เอง จึงทำให้มีการจัดรูปแบบการท่องเที่ยวภายในประเทศให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มความแปลกใหม่ที่น่าสนใจและสามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวได้อย่างดี การจัดรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทยนั้น ได้แบ่งออกไปตามปัจจัยหลายๆ อย่าง ซึ่งทำให้การท่องเที่ยวเกิดขึ้นในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป รูปแบบการท่องเที่ยวได้จัดแบ่งไว้ มีดังนี้(ณัฐพันธ์ เดชะพันธ์, 2556)

#### 2.1.1 รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism)

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวไปในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ เกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างผู้เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อมุ่งเน้นการปลูกจิตสำนึกที่ดีในการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศทางทะเล อย่างมีความรับผิดชอบ และเกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อมุ่งเน้นการปลูกจิตสำนึกที่ดีในการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geo-Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีลักษณะเป็นหินผา ลานหินทราย อุโมงค์ โพรง ถ้ำน้ำลอด ถ้ำหินงอกหินย้อย เพื่อชมความงามและศึกษาภูมิทัศน์ต่างๆ บนพื้นผิวโลกที่เกิดการเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าจะเป็นหิน ดิน แร่ต่างๆ และฟอสซิล เพื่อให้เกิดความรู้และได้รับประสบการณ์ที่แปลกใหม่บนพื้นฐานของจิตสำนึกในการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อการรักษาสภาพแวดล้อม โดยประชาชนในท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Ago Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในพื้นที่เกษตรกรรม ไร่ สวน ฟาร์มปศุสัตว์ สวนสมุนไพร เพื่อชมความงาม และเกิดการเรียนรู้และประสบการณ์ โดยมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อการรักษาสภาพแวดล้อมของสถานที่นั้นๆ

การท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (Astrological Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อชมและศึกษาปรากฏการณ์ทางดาราศาสตร์ และเรียนรู้ระบบสุริยจักรวาล เช่น สุริยุปราคา จันทรุปราคา ในดาวตก และการดูดาวจักราศี ให้เกิดความรู้ ความประทับใจ ความทรงจำ และประสบการณ์ โดยต้องมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อรักษาสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมของท้องถิ่นนั้นๆ ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การศึกษาในครั้งนี้หากมองตามรูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ(Natural Based Tourism) การท่องเที่ยวในวงวิจัยนี้ จะถูกจัดอยู่ในประเภทการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

#### 2.1.2 รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special interest tourism)

การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Healthy Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนและเรียนรู้วิธีการรักษาสุขภาพกายและใจในแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรม ให้เกิดความเพลิดเพลินและสุนทรียภาพ ซึ่งอาจจัดอยู่ในรูปแบบการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและความงาม (Healthy Beauty and Spa) โดยนักท่องเที่ยวจะต้องมีจิตสำนึกในการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม ท้องถิ่นและประชาชนในท้องถิ่นนั้นๆ จะมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวด้วย

การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษาและศาสนา (Edu-meditation) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการทัศนศึกษา แลกเปลี่ยนเรียนรู้ปรัชญาทางศาสนา สัจธรรมแห่งชีวิต ด้วยการฝึกสมาธิ โดยจะได้รับประสบการณ์และความรู้ที่แปลกใหม่ และทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น ต้องมีจิตสำนึกในการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น และประชาชนในท้องถิ่นนั้นๆ มีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ซึ่งการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ จะมีนักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่มุ่งเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมและภูมิปัญญาไทย ไม่ว่าจะเป็นการทำอาหารไทย การนวดแผนไทย เป็นต้น



การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย (Ethnic Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตความเป็นอยู่และวัฒนธรรมของชนกลุ่มน้อยหรือชนเผ่าต่างๆ เพื่อประสบการณ์ และความรู้ใหม่ๆ ด้วยการมีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการเล่นกีฬาให้ได้รับความเพลิดเพลิน ความสนุกสนาน ความตื่นเต้นเร้าใจ ซึ่งก่อให้เกิดผลดีต่อทั้งร่างกายและจิตใจ ไม่ว่าจะเป็นการดำน้ำ ตกปลา กอล์ฟ สกีน้ำ กระดานโต้คลื่น เป็นต้นด้วยการมีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

การท่องเที่ยวแบบผจญภัย (Adventure Travel) เป็นการท่องเที่ยวที่สนุก ตื่นเต้น เร้าใจ ผจญภัยในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติในแบบพิเศษ ซึ่งจะสร้างความทรงจำ ความประทับใจและได้ประสบการณ์ใหม่ๆ จากการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ (Home and Farm Stay) เป็นการท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่ชอบใช้ชีวิตร่วมกับผู้ที่อยู่ในท้องถิ่นนั้นๆ แบบใกล้ชิด เพื่อที่จะเรียนรู้วิถีชีวิตและวัฒนธรรม รวมทั้งภูมิปัญญาท้องถิ่น ด้วยการมีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

การท่องเที่ยวพำนักระยะยาว (Long Stay) เป็นการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่ต้องการใช้ชีวิตในบั้นปลาย หรือผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวในต่างแดนเป็นเวลานานๆ อย่างน้อย 1 เดือน

การท่องเที่ยวแบบให้รางวัล (Incentive Travel) เป็นการท่องเที่ยวที่ถูกจัดขึ้นเพื่อเป็นการสมนาคุณแก่ผู้ประสบความสำเร็จในการทำยอดขายได้ตามเป้าหมาย โดยกลุ่มผู้แทนบริษัทต่างๆ จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าที่พัก และค่าอาหารระหว่างเดินทาง ในระยะเวลา 2-7 วันซึ่งจะเป็นการนำเที่ยวชมสถานที่ต่างๆ หรืออาจมีการผสมผสานกับการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่นๆ

การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อบริการให้กับผู้ที่เข้าร่วมประชุมที่มีการจัดรายการนำเที่ยวในรูปแบบต่างๆ ทั่วประเทศ ซึ่งมีทั้งแบบเที่ยววันเดียว และแบบเที่ยวพักรีสอร์ท 2-4 วัน โดยมีการคิดราคาแบบเหมารวมค่าอาหารและค่าบริการ โดยการนำเที่ยวจะมีก่อนประชุม (Pre-tour) หรือหลังประชุม (Post-tour)

การท่องเที่ยวแบบผสมผสาน เป็นการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง ที่ผู้จัดรายการนำเที่ยว ได้คัดสรรรูปแบบการท่องเที่ยวมาอย่างดีแล้ว เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวได้รับความแตกต่างจากการเดินทางท่องเที่ยวในระยะยาวหลายวัน

จากรูปแบบการท่องเที่ยว 2 ประเภทที่ถูกจัดในประเทศไทยส่วนใหญ่คือ (1)รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติและวัฒนธรรม (2)การท่องเที่ยวในรูปแบบพิเศษ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศในงานวิจัยนี้ จึงถูกมองว่ามีกิจกรรมการท่องเที่ยวและสามารถถูกจัดประกอบไปด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวทั้ง 2 แบบ เนื่องจากสภาพภูมิประเทศที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวหลายรูปแบบให้มาเที่ยวได้

### 2.1.3 แรงจูงใจทางการท่องเที่ยว

แรงจูงใจการท่องเที่ยว (Tourism Motivation) หมายถึง สิ่งที่กระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเดินทางออกท่องเที่ยวเพื่อสนองความต้องการของตน ตามปกตินักท่องเที่ยวจะเดินทางหรือไม่ ย่อมขึ้นอยู่กับแรงจูงใจ 4 ประการ คือ

สิ่งจูงใจทางกายภาพ (Physical Motivation) ได้แก่ สิ่งจูงใจที่เกี่ยวกับการพักผ่อนร่างกาย การเล่นกีฬา การสันทนาการตามชายหาด การหย่อนใจ ด้วยการบันเทิงและสิ่งจูงใจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการรักษาสุขภาพ

สิ่งจูงใจทางวัฒนธรรม (Culture Motivation) ได้แก่ ความปรารถนาที่อยากรู้จักกับผู้อื่น เช่น เองราวที่เกี่ยวกับดนตรี ศิลปะ นาฏศิลป์ และศาสนา เป็นต้น

สิ่งจูงใจระหว่างบุคคล (Interpersonal Motivation) ได้แก่ ความปรารถนาที่อยากจะได้พบคนใหม่ๆ

สิ่งจูงใจทางด้านสถานภาพและชื่อเสียง (Status and Prestige Motivation) ได้แก่ ความต้องการพัฒนาตนเอง และแสดงความสำคัญของตนเอง เช่น การเดินทางทำธุรกิจ การประชุม และการศึกษา เป็นต้น

#### 2.1.4 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

บุษบา สิทธิการ และสิริวัฒนา ไจมา (2552) ได้มีแนวคิดที่ว่าทรัพยากรการท่องเที่ยวหลากหลายประเภทที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้เดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว ณ นั้น ควรมีลักษณะสำคัญอย่างน้อย 6 องค์ประกอบ หรือ 6A ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Attraction) กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activity) ประเภทของแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับปัจจัยด้านระยะเวลาและระยะทางเข้าถึง การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) ที่พักแรม (Accommodation) การบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Services)

ทรัพยากรท่องเที่ยว (Attraction) หมายถึง ทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้หรือมีลักษณะชวนตา ชวนใจ มีเสน่ห์เฉพาะตัว อันมีสาเหตุมาจากมีความงดงามตามธรรมชาติ เช่น ชายหาดขาว แนวปะการังที่มีสีสันสวยงาม รวมทั้งปลาชนิดต่างๆ ป่าที่มีพันธุ์ไม้มีนาชาติ หรือความงดงามที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ทะเลสาบ รีสอร์ทในหุบเขา

เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) หมายถึง การที่จะดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวในการเดินทางมาเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยว หากนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและใกล้ชิด ถึงแม้แหล่งท่องเที่ยวมีความสวยงามแต่ขาดความสะดวกในการเข้าถึง นักท่องเที่ยวจะไม่เดินทางไปเที่ยวชม หน่วยงานที่รับผิดชอบแหล่งท่องเที่ยวจำเป็นต้องดำเนินการจัดสร้างการคมนาคมที่สะดวกสบาย

สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง สิ่งที่นักท่องเที่ยวต้องการได้รับ คือ ความสะดวกสบายในการท่องเที่ยว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว มีการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานขึ้นในแหล่งท่องเที่ยว เช่น ไฟฟ้า ประปา ถนน ระบบการสื่อสารต่างๆ

ที่พักแรม (Accommodation) หมายถึง สิ่งที่นักท่องเที่ยวมีความต้องการคือ ที่พักแรม เนื่องจากการเดินทางไปท่องเที่ยว ณ นั้นบางครั้งอาจมีการนอนพักค้างภายในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวควรมีการจัดบริการ ที่พักแรมภายในแหล่งท่องเที่ยวด้วย

กิจกรรม (Activity) หมายถึง กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในแหล่งท่องเที่ยว เช่น การเดินป่า การล่องแก่ง การพายเรือ หรือกิจกรรมการร่ำรำ การจัดงานรื่นเริง การบายศรีสู่ขวัญ เป็นต้น

การบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Service) ในแหล่งท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีบริการด้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว เช่น ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ธนาคาร ATM โรงพยาบาล และปั้มน้ำมัน เป็นต้น

องค์ประกอบที่กล่าวมา 6 ประการดังกล่าว เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการท่องเที่ยวแบบมวลชน (Mass Tourism) เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ต้องการความสะดวกต่างๆ ภายในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งแตกต่างจากกลุ่มนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มผู้สนใจเฉพาะ เช่น กลุ่มอนุรักษ์ กลุ่มนักผจญภัย กลุ่มนักวิชาการ นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะไม่ให้ความสนใจกับสิ่งอำนวยความสะดวกนัก เนื่องจากกลุ่มบุคคลดังกล่าวต้องการศึกษาแหล่งท่องเที่ยวที่มีสภาพใกล้เคียงกับธรรมชาติและวัฒนธรรมชาติเดิม

ปัจจัยที่สนับสนุนให้ลูกค้าเกิดความพอใจและตัดสินใจเลือกซื้อบริการมี ดังนี้

1.แหล่งท่องเที่ยวหรือทรัพยากรท่องเที่ยว หมายถึง สถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมและวัฒนธรรมประเพณี ที่สามารถดึงดูดความสนใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยี่ยม

2.การคมนาคมเมื่อผู้ซื้อเดินทางมาซื้อบริการถึงที่ผลิต การคมนาคมขนส่งทั้งจากต่างประเทศและภายในประเทศต้องสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทั้ง 3 ทาง คือ ทางบกมีถนนที่พาหนะต่างๆ ผ่านเข้าออกได้สะดวกหรือมีบริการรถไฟทางน้ำมีท่าเทียบเรือ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ทางอากาศมีท่าอากาศยานทันสมัย มีสายการบินมาลงมาก

3.พิธีการเข้าเมืองและบริการข่าวสาร มีการผ่อนคลาเยระเบียบพิธีการเข้าเมืองให้สะดวก รวดเร็วมีบริการให้ข่าวสาร บริการจองที่พัก บริการขนส่งถึงที่พัก เป็นต้น



4.ที่พัก มีโรงแรมระดับต่างๆ ให้เลือก มีอัตราค่าที่พักเหมาะสมกับคุณภาพ สะอาดและมีบริการตามมาตรฐานสากล

5.ร้านอาหาร นอกจากมีอาหารให้เลือกหลายชนิดแล้ว จะต้องถูกสุขลักษณะมีบริการที่สุภาพและมีการกำหนดราคาอาหารให้แน่นอน

6.บริการนำเที่ยว มีบริการจัดนำเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ โดยมีมัคคุเทศก์ที่มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง มีอรรถาธิบายไม่ตรี และมีความรับผิดชอบต่อนักท่องเที่ยว

7.สินค้าที่ระลึก จะต้องมีความคุณภาพ กำหนดราคา รวมทั้งการส่งเสริมการใช้วัสดุพื้นบ้าน การออกแบบสินค้าให้มีเอกลักษณ์ รวมทั้งการบรรจุหีบห่อที่สวยงาม

8.การโฆษณาเผยแพร่ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นกรรมวิธีที่จะทำให้แหล่งท่องเที่ยวของเราเป็นที่รู้จักและสนใจของนักท่องเที่ยวทั้งจากต่างประเทศและภายในประเทศ

## 2.4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยว

### 1. ปัจจัยภายใน

1.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism Resources) เป็นสิ่งดึงดูดใจให้ผู้คนเดินทางมาเยือนท้องถิ่นนั้นๆ มีทั้งสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น และงานประเพณีต่างๆ

1.2 ความปลอดภัย (Security) โดยนักท่องเที่ยวจะคำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นประการสำคัญ มาตรการรักษาความปลอดภัยจึงต้องมีประสิทธิภาพ

1.3 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) โดยปกติแล้วรัฐจะเป็นผู้ลงทุน เช่น ถนน สนามบิน สถานีรถไฟ ไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร ฯลฯ

1.4 สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) เช่น การคมนาคม พืชการเข้า-ออกเมือง ฯลฯ

1.5 สินค้าของที่ระลึก (Souvenirs) ต้องมีการควบคุมคุณภาพ กำหนดราคา การส่งเสริมการใช้วัสดุพื้นบ้าน การออกแบบสินค้าให้มีเอกลักษณ์ รวมทั้งการบรรจุหีบห่อที่สวยงาม

1.6 การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ (Advertising and Public Relation) เป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทำให้แหล่งท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักและสนใจของนักท่องเที่ยว

1.7 ภาพลักษณ์ (Image) เป็นตัวกำหนดกลุ่มนักท่องเที่ยว เช่นหากประเทศใดมีภาพลักษณ์ว่า เป็นดินแดนแห่งความฝันของผู้ชาย นักท่องเที่ยวที่สนใจก็จะเป็นกลุ่มชายรักสนุก

### 2. ปัจจัยภายนอก

2.1 สภาวะเศรษฐกิจและการเมืองของโลก การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและสภาพความมั่นคงทางการเมือง จะเป็นตัวกระตุ้นกระแสการเดินทางให้ขยายตัวอย่างกว้างขวาง

2.2 ความนิยมในการท่องเที่ยว ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา มีองค์ประกอบหลายประการที่ช่วยให้รายได้ของครอบครัวสูงขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวลดต่ำลง ทำให้ผู้ที่รักการเดินทางท่องเที่ยวสามารถจัดการรายได้เพื่อการท่องเที่ยวได้ดีขึ้น

2.3 การขยายเส้นทางคมนาคม การคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและประหยัด

2.4 การแลกเปลี่ยนนโยบายทางการเมือง ซึ่งเป็นผลให้เกิดการแข่งขันทั้งด้านการตลาดและการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว

### 3. แนวคิดการจัดการเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว

#### 3.1. การจัดการเส้นทางสัญจร

การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว จากการศึกษาพบว่า ในแต่ละพื้นที่ที่มีการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวนั้น จะมีกรอบแนวคิด โดยเฉพาะในแต่ละพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาทางจักรยานในมุมมองของนักท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางกายภาพและการจัดการจราจร อาทิ งานของ ทรศนะ บุญอยู่ (2548:1) ที่ศึกษาการจัดการทำเส้นทางจักรยาน โดยการมุ่งเน้นพัฒนาทางจักรยาน และระบบการจราจร การสัญจรหรือการใช้เส้นทางจักรยานเพื่อแก้ปัญหาทางด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานและได้กล่าวถึงการพัฒนา รูปแบบของช่องทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่หลายรูปแบบ และปรับตามความเหมาะสมของพื้นที่

ทรศนะ บุญอยู่ (2548:76) ได้ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับเส้นทางจักรยานที่ควรจะมี ได้แก่

1. ช่องจราจรสำหรับเส้นทางจักรยาน (Bicycle Lane) โดยแบ่งประเภทของช่องทางจักรยาน ดังนี้
  - 1.1. ช่องจราจรเฉพาะจักรยาน
  - 1.2. ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องจอดรถยนต์
  - 1.3. ช่องจราจรสำหรับจักรยานทิศทางตรงข้ามกับจราจรหลักบนถนนเดินทางเดียว
  - 1.4. ช่องจราจรสำหรับจักรยานบนไหล่ทาง
  - 1.5. ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบสองทิศทางมีคั่นหินกั้น
  - 1.6. ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบแนะนำสิทธิ์ หมายถึง การมีสัญลักษณ์อนุญาตให้ใช้จักรยานร่วมทางได้
  - 1.7. ช่องจราจรสำหรับจักรยานโดยการขยายช่องจราจร
  - 1.8. ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องเดินรถประจำทาง

2. เครื่องหมายจราจรสำหรับจักรยาน
3. สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับข้างและทางแยก
4. จุดจอดรถจักรยาน
5. สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน เช่น ที่จอดรถจักรยาน

การจัดโครงข่ายเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว คือ เส้นทางที่กำหนดขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถพบเห็นหรือเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ง่าย สะดวกปลอดภัย ได้รับความรู้และความเพลิดเพลินจากการใช้เส้นทางที่จัดขึ้น เส้นทางท่องเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นเองจากการที่นักท่องเที่ยวหลายๆ กลุ่มใช้เส้นทางเดิมซ้ำอยู่เป็นประจำ เส้นทางท่องเที่ยวอาจเป็นเส้นทางรถยนต์ ทางเรือ ทางจักรยานหรือทางอื่นๆ โดยอาจใช้ร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของเมือง หรืออาจเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นมาเฉพาะเป็นพิเศษ โดยมีข้อพิจารณาในการจัดการโครงข่ายเส้นทาง คือ

1. กำหนดโครงข่ายเส้นทาง ควรสำรวจและสังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็นไปในการจัดการโครงข่ายเส้นทาง ควรเริ่มต้นทางการจัดลำดับความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยวและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความต่อเนื่องแหล่งท่องเที่ยวแล้วจึงวางโครงข่ายเชื่อมเข้าด้วยกัน

2. กำหนดโครงข่ายให้เป็นวงจรบรรจบ (Loop) ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่เกิดความเพลิดเพลินไปตลอดทางโดยไม่ต้องย้อนกลับเส้นทางเดิม ที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายและเสียเวลา ข้อดีอีกประการหนึ่งคือ สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มย่อยที่ต้องการทิ้งพาหนะของตนเองไว้จุดเดิม อาจจัดให้มีการเดินทางใน 2 ลักษณะ เช่น เริ่มด้วยการเดินเท้าไประยะหนึ่ง แล้วเปลี่ยนเป็นสัญจรทางเรือในขากลับ ซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้พักผ่อนขากลับหรืออาจตัดแปลงทางเดียว โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดแยกกันอยู่ตามความเหมาะสม

3. การจัดโครงข่ายเส้นทางให้มีทางเลือก การกำหนดเส้นทางอาจกำหนดขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากน้อยแตกต่างกัน

- 4.ควบคุมโครงข่ายเส้นทางและรูปแบบการสัญจร เพื่อมิให้เกิดความสับสนกับผู้ใช้เส้นทาง การเดินทางเข้าถึงจุดหมายจะต้องสะดวก
- 5.ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดเส้นทางอย่างสม่ำเสมอด้วยระบบป้ายหรือวิธีอื่นๆ เพื่อบอกทิศทาง ตำแหน่ง ระยะทาง
- 6.จัดประเภทของพาหนะตามสภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศ ทำให้เกิดความเหมาะสม และความน่าสนใจแตกต่างกัน
- 7.ปรับปรุงบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงข่ายเส้นทาง มักอยู่ในย่านชุมชนให้เข้าถึงได้ง่ายและมีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บริการ เช่น ที่จอดรถ ที่พักคอย ห้องน้ำ เป็นต้น
- 8.ควรต่อเนื่องกับเส้นทางท่องเที่ยวภายนอกพื้นที่ เส้นทางท่องเที่ยวไม่ควรจำกัดอยู่ แค่เพียงนักท่องเที่ยวหลายหลากความต้องการ
- 9.จัดสิ่งอำนวยความสะดวกตามสมควร ร้านอาหาร ร้านของชำ ของที่ระลึก จุดพักคอย จุดนัดหมาย ห้องน้ำ ถึงขยะ ไฟฟ้าแสงสว่าง และโทรศัพท์
- 10.บริการทางด้านข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับพื้นที่ เช่น แผ่นประกาศ เอกสารแจกหรือเจ้าหน้าที่ให้ข้อมูล ข้อมูลเกี่ยวกับที่พัก ร้านอาหาร การสัญจร เป็นต้น
- 11.ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของสิ่งก่อสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวก ควบคุมดูแลให้สอดคล้องกับความสะดวกในการให้บริการ
- 12.การดูแลรักษาสถานที่และส่วนบริการต่างๆ ให้สะอาดเรียบร้อยและใช้งานได้อยู่ตลอดเวลา เป็นสิ่งสำคัญที่สุดอีกประการหนึ่งที่จะละเลยไม่ได้

#### 4. ความรู้เกี่ยวกับจักรยานและเส้นทางท่องเที่ยว

##### 4.1. ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยว

###### 4.1.1 แนวคิดด้านการจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว

1.เส้นทางท่องเที่ยวในเมือง เส้นทางท่องเที่ยวโดยการเดินเท้า เป็นวิธีการท่องเที่ยวที่ใช้ได้สำหรับเมืองเกือบทุกเมือง และเป็นวิธีที่ค่อนข้างอิสระสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มเล็กและกลุ่มใหญ่ เนื่องจากการเดินเท้าไม่มีการกำหนดระยะเวลา นักท่องเที่ยวสามารถหยุดแวะตามจุดสนใจได้ตามต้องการ และหยุดพักนานเท่าใดก็ได้ ทำให้สามารถเห็นรายละเอียดของสภาพบ้านเมือง วิถีชีวิตของคนเมืองต่างๆ เป็นวิธีการที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะแก่เมืองและเป็นการออกกำลังกายด้วย ในขณะที่เดียวกันการจัดทำทางเดินเท้าในเมืองสามารถทำได้ง่ายใช้พื้นที่ไม่มาก ลงทุนน้อย และประชากรของเมืองได้รับประโยชน์จากการมีทางเดินเท้า เหตุผลสำคัญในการพัฒนาทางเดินเท้าในเมืองคือ การขยายและพัฒนาพื้นที่ในบริเวณศูนย์กลางการจับจ่ายใช้สอยหรือสร้างภาพพจน์ใหม่ให้กับเมือง ก่อให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น นิทรรศการ การแสดงเทศกาล และกิจกรรมอื่นๆ โดยต้องเตรียมพื้นที่อำนวยความสะดวก ได้แก่ ทางเดินเท้า ที่นั่ง ที่พักผ่อน ประติมากรรม น้ำพุ ร้านอาหาร ร้านค้า และกิจกรรมยามค่ำคืน ทางเดินนับเป็นตัวเชื่อมโยงความสำคัญมากอันหนึ่ง คนส่วนใหญ่จะเดินทางในทางที่ตรงที่สุด ดังนั้น ถ้ามีการออกแบบทางเดินเท้าให้มีลักษณะสวยงามและมีความน่าสนใจ (เดชา บุญค้ำ, 2552:63) จะช่วยปรับปรุงสภาพแวดล้อม สังคมและพื้นที่ที่เกี่ยวข้องให้ได้รับการพัฒนาด้วยเช่นกัน ประโยชน์ของเส้นทางเดินเท้า ดังนี้ (Richard, 1984:135)

- ส่งเสริมสุขภาพ ฟื้นฟูเศรษฐกิจ และป้องกันไม่ให้อ่านใจกลางเมืองขยายตัวออกไปยังชานเมือง ใช้ในการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อปรับปรุงการเข้าถึงย่านใจกลางเมือง และรักษาสภาพแวดล้อมเมือง
- ช่วยให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้เดินเท้า รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการจับจ่าย
- ลดปัญหาจราจรและปัญหาการกีดขวางทางสัญจรของยานพาหนะ
- ช่วยปรับปรุงลักษณะทางจินตภาพของชุมชนเมืองให้สวยงามและชัดเจนยิ่งขึ้น



- ลมตมภาวะทางเสียงและมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการจราจรบนถนน
- รองรับปริมาณนักท่องเที่ยวและนำนักท่องเที่ยวเข้าสู่สถานที่ได้อย่างสะดวก
- ส่งเสริมความสัมพันธ์ทางสังคมภายในเมืองให้บริการสาธารณะและกิจกรรมต่างๆ ของประชาชน เช่น

การพบปะสังสรรค์ การแสดงต่างๆ เป็นต้น

- ส่งเสริมการอนุรักษ์โบราณสถาน อาคารทางประวัติศาสตร์ ป้องกันไม่ให้โบราณสถานทรุดโทรมอันเนื่องจากแรงสั่นสะเทือนของรถยนต์ เป็นต้น

## 2 เส้นทางประวัติศาสตร์

การท่องเที่ยวในเมืองประวัติศาสตร์ คือรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูงในปัจจุบัน เนื่องจากเมืองประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมเหล่านี้ได้รับการวางแผนในด้านการอนุรักษ์ตลอดจนการพัฒนาให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายขึ้น เช่น การจัดนิทรรศการ เทศกาล การจัดแสดง แสง สี เสียง เพื่อเพิ่มความน่าสนใจให้แก่นักท่องเที่ยว หลักการจัดการเส้นทางท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ มีดังนี้

- นำเสนอวัฒนธรรม ความเชื่อ วิถีชีวิตความเป็นอยู่ รวมถึงธรรมเนียมประเพณี การแต่งกาย ระเบียบแบบแผนในการดำรงชีวิต ศาสนา การได้เข้าไปมีส่วนร่วมในวิถีของท้องถิ่น

- นำเสนอศิลปะท้องถิ่น เช่น ดนตรี การละเล่น การฟ้อนรำ และศิลปหัตถกรรมที่ผลิตขึ้น เช่น ภาพวาด งานประติมากรรม เครื่องมือเครื่องใช้ นอกจากนี้รูปแบบทางสถาปัตยกรรมก็เป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวที่สำคัญ

- นำเสนอกิจกรรมทางเศรษฐกิจ จากการสำรวจความคิดเห็นด้านการท่องเที่ยวที่ประสบความสำเร็จนั้น มีผลจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่นำเสนอของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เช่น การแสดงช้างในป่าเขตร้อนชื้น เทศกาลล่าสัตว์ งานแสดงสินค้า เกษตรกรรม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเทคนิคในการจัดการแหล่งท่องเที่ยว การเที่ยวชมอุตสาหกรรมท้องถิ่น ตลาดชุมชน ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวมาก และเป็นกิจกรรมหนึ่งที่ถูกจัดอยู่ในโปรแกรมการท่องเที่ยวของบริษัทนำเที่ยวทั่วไป

- นำเสนอความแตกต่างของเมืองและชุมชน ความแตกต่างของเมืองและชนบท อาคารบ้านเรือน ความเป็นอยู่ของคนในเมือง ย่านศูนย์กลางเมือง ร้านค้า ร้านอาหาร สิ่งอำนวยความสะดวก สวนสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ และอาคารสาธารณะ เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ชอบการศึกษาเรียนรู้ และซึมซับความรู้สึกที่มีต่อเมืองท่องเที่ยวนั้น การนั่งรถไปตามถนนสายสำคัญภายในเมือง ผ่านสถานที่สำคัญ เมืองท่องเที่ยวบางแห่งยังได้จัดกิจกรรมกลางแจ้งเพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว ซึ่งการแสดงเหล่านี้ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเสมอ

- นำเสนอรูปแบบทางวัฒนธรรมผ่านทางพิพิธภัณฑ์ เป็นการบอกกล่าวเล่าเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ อารยธรรม ชาติพันธุ์ งานศิลปะท้องถิ่น หรือแม้กระทั่งความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี โดยวัตถุประสงค์หลักของพิพิธภัณฑ์นั้นเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนในเมือง และดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ

- นำเสนอประเพณี เทศกาลท้องถิ่น ความเชื่อ ค่านิยมในท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางศาสนา ประเพณี และเทศกาล สิ่งเหล่านี้ล้วนก่อให้เกิดฤดูกาลเที่ยวจากความนิยมของนักท่องเที่ยว

## 3 เส้นทางธรรมชาติ

เส้นทางธรรมชาติเป็นเส้นทางสำคัญสำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพราะเนื่องจากการทำหน้าที่เชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวแล้ว ยังช่วยรักษาทรัพยากรธรรมชาติในแหล่งท่องเที่ยวจากผลกระทบของการเหยียบย่ำ และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ต่างๆ ได้อีกด้วย สามารถเป็นสื่อกลางที่จะทำให้นักท่องเที่ยวเข้าไปเรียนรู้ เพื่อสร้างความเข้าใจและซาบซึ้งต่อธรรมชาติอย่างใกล้ชิดมากขึ้นหลักการจัดการเส้นทางท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีดังนี้

- เส้นทางเดินชมธรรมชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำนักท่องเที่ยวเข้าไปชื่นชมธรรมชาติ ระหว่างการใช้เส้นทางอาจมีการศึกษาเรียนรู้ธรรมชาติบ้าง

- เส้นทางเดินทางระยะไกล เป็นเส้นทางเดินชมธรรมชาติ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแรงของร่างกาย หรือเพื่อการเรียนรู้และเข้าใจความเป็นไปของธรรมชาติ

- เส้นทางสื่อความหมายธรรมชาติ เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อการสื่อความหมาย ให้ความรู้ และ ความเพลิดเพลินแก่นักท่องเที่ยว มีระยะทางยาวไม่มาก ควรเป็นเส้นทางแบบวงรอบ ซึ่งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดเส้นทางควรรวม บรรจบอยู่บริเวณเดียวกัน เส้นทางสื่อความหมายนี้สามารถแบ่งเป็นโดยให้ศึกษาธรรมชาติด้วยตนเอง

- เส้นทางเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยว หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์หลัก ในการนำนักท่องเที่ยวจากจุดหมายหนึ่งไปยังอีกจุดหมายหนึ่งในแหล่งท่องเที่ยว มักออกแบบให้เป็นระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางที่ต้องการอย่างรวดเร็วที่สุด

#### 4 เส้นทางแบบผสมผสาน

หลักการจัดเส้นทางท่องเที่ยวแบบผสมผสาน มีดังนี้

- การกำหนดเส้นทาง ควรสำรวจ และสังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ประกอบกับ แนวโน้มที่ควรจะเป็นในการจัดการเส้นทาง เริ่มต้นจากการพิจารณาดำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ จัดลำดับ ความสำคัญ และความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เข้าด้วยกัน

- การจัดการเส้นทางในลักษณะวงจรรอบ ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดความ พลิิดเพลินตลอดเส้นทาง โดยไม่ต้องย้อนกลับไปเส้นทางเดิม

- การจัดการเส้นทางให้มีความแตกต่าง การกำหนดเส้นทางอาจทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบก็ ได้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลาต่างกันความแตกต่างกันอันเนื่องมาจากความสนใจของนักท่องเที่ยว เช่น เส้นทางสำหรับผู้สนใจศิลปะและวัฒนธรรม อาจพานักท่องเที่ยวไปตามแม่น้ำลำคลองเพื่อดูวิถีชีวิตและสภาพ บ้านเมือง หรืออาจเป็นเส้นทางที่มีความหลากหลายและมีความน่าสนใจหลายด้านอยู่ร่วมกัน

- การจัดประเภทพาหนะตามสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ แต่ละเส้นทางอาจใช้พาหนะในการ เดินทางต่างกัน ทำให้เกิดความน่าสนใจแตกต่างกัน ตามสภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ และลักษณะเฉพาะของเมือง นั้นๆ

- ความต่อเนื่องกับเส้นทางภายนอกเมือง เส้นทางท่องเที่ยวไม่ควรจำกัดอยู่เพียงภายในเมืองเท่านั้น แต่ ควรต่อเนื่องกับเส้นทางท่องเที่ยวภายนอกเมืองในแหล่งธรรมชาติ

กล่าวโดยสรุป เส้นทางท่องเที่ยวตามแนวคิดด้านการจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว มี 4 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางท่องเที่ยวในเมือง เป็นเส้นทางท่องเที่ยวค่อนข้างอิสระ ไม่มีการกำหนดระยะเวลา นักท่องเที่ยวสามารถ หยุดแวะตามจุดสนใจได้ตามต้องการ เส้นทางประวัติศาสตร์ มีหลักการจัดเส้นทางคือ นำเสนอวัฒนธรรม ความเชื่อ วิถี ชีวิตความเป็นอยู่ ธรรมเนียมประเพณี การแต่งกาย นำเสนอศิลปะท้องถิ่น นำเสนอกิจกรรมทางเศรษฐกิจ นำเสนอ ความแตกต่างของเมืองและชุมชน นำเสนอรูปแบบทางวัฒนธรรมผ่านทางพิพิธภัณฑ์ และนำเสนอเทศกาลงานประเพณี ท้องถิ่น เพื่อดึงดูดใจนักท่องเที่ยว เส้นทางธรรมชาติ เป็นเส้นทางเพื่อสร้างความเข้าใจและซึมซับความเป็นธรรมชาติ และ เส้นทางแบบผสมผสาน โดยมีหลักการจัดการเส้นทางในลักษณะวงจรรอบ ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิด ความเพลิดเพลินและความน่าสนใจที่หลากหลายรวมอยู่ด้วยกัน ซึ่งองค์ความรู้นี้สามารถนำไปเป็นกรอบแนวคิดในการ พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขง (อัจฉรี จันทมูล, 2557)

#### 4.1.2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้บริการ

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการใช้จ่ายรายวันของผู้ขับขี่ ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น ประเภทต่างๆ ดังนี้

- 1.ระยะของการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานเหมาะสมกับระยะทางที่สั้น
- 2.การเดินทางส่วนบุคคล เป็นการเดินทางที่เหมาะสมกับการใช้จักรยาน
- 3.สภาพแวดล้อมที่มีต่อการใช้จ่ายรายวัน เช่น อากาศร้อน แห้งแล้ง อากาศหนาว เย็น ฝนตก หิมะตก ลม

แรง เป็นต้น



4. ภูมิประเทศ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของผู้ขับขี่ เนื่องจากสภาพพื้นที่ที่เป็นที่ลาดชันและมีระยะทางไกล จะต้องใช้พลังงานในการขับขี่ขึ้นเนินมาก และเมื่อขึ้นลงเนินก็จะมีความเร็วมากต้องใช้ความสามารถในการบังคับรถ และลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเนินเขา ก็จะทำให้ระยะการมองเห็นของผู้ขี่จักรยานและผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ลดลง

5. ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ ช่วยเวลาของวันและสัปดาห์ สภาพสถานีขนส่งสาธารณะ อายุและรายได้ของผู้ขี่ขี่จักรยาน การใช้ที่ดินและความหนาแน่นของประชากร ข้อจำกัดของการเดินทางโดยรถยนต์ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่มีอยู่ ร้านขาย/เช่าจักรยาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลแตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่และประชากร

โดยทั่วไปสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวของผู้ใช้จักรยาน ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยาน คือ ค่าใช้จ่าย ความสะดวก และเวลาที่สัมพันธ์กับระยะทาง แต่สำหรับการขี่จักรยานไปทำงานปัจจัยที่มีอิทธิพลลำดับแรก คือ ค่าใช้จ่าย ความสะดวก ส่วนเส้นทางที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการเดินทางและความสะดวก ส่วนผู้ที่ไม่ได้ขี่จักรยานเพื่อเดินทางไปทำงานจะพิจารณาถึงความสะดวก เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายตามลำดับ

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาถึงสภาพแวดล้อมและความพึงพอใจในการเลือกใช้เส้นทางจักรยานของผู้ขี่ขี่จักรยานดังต่อไปนี้

- ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขี่ขี่ ได้แก่ เพศ อายุ การประกอบอาชีพ และประสบการณ์ในการขี่จักรยาน

- อุปกรณ์และข้อจำกัดต่างๆ ได้แก่ ประเภทของจักรยาน การเป็นเจ้าของยานพาหนะ และระยะการเดินทาง

- ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความปลอดภัย ปริมาณจราจร ความเร็วของการจราจร คุณภาพของผิวทาง ภูมิประเทศ ความลาดชัน ป้ายหยุดรถ เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สัญญาณจราจร ความต้องของเส้นทางเส้นทางลัด และสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ขี่ขี่จักรยาน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ามีปัจจัยต่างๆ มากมายที่จะทำให้การตัดสินใจของผู้ขี่ขี่จักรยานเลือกใช้การเดินทางรูปแบบนี้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วยกัน

#### 4.1.3. การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยาน

อุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานอาจเกิดขึ้นได้จากความประมาท ความเลินเล่อ ไม่รอบคอบของผู้ขี่ขี่เองและผู้สัญจรร่วมอยู่บนถนน หรืออาจเกิดจากสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ขี่ขี่รถจักรยาน ฉะนั้น การคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจรสามารถทำได้ ดังนี้

การพัฒนาการออกแบบเพื่อที่จะนำไปสู่ความปลอดภัยของผู้ขี่ขี่รถจักรยาน

1. จัดทางรถจักรยานให้มีความชัดเจน ถ้ามีพื้นที่พอสำหรับจัดทางจักรยาน ก็ควรทำทางจักรยานให้เป็นสัดส่วน ควรมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และมีอยู่ทั้งสองข้างทาง ตรงบริเวณทางข้ามต่างๆ ก็ควรออกแบบให้ผู้ขี่ขี่จักรยานสามารถมองเห็นการจราจรได้อย่างทั่วถึง และผู้ใช้รถใช้ถนนก็สามารถมองเห็นรถจักรยานด้วย

2. ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ร่วมกับคนเดินเท้า ในกรณีที่ทางเท้ามีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตรก็สามารถจะใช้ทางจักรยานร่วมกับทางเท้าได้ แต่ยกเว้นในสภาพพื้นที่ที่มีความลาดชันมากก็ไม่ควรจัดทางจักรยานร่วมกับทางเท้า เนื่องจากความเร็วของรถจักรยานจะทำให้คนเดินเท้ารู้สึกไม่ปลอดภัย ควรทำสปีเพื่อแบ่งสัดส่วนของทางเท้าและทางจักรยานให้ชัดเจน หรือจะทำเป็นขอบกั้นแยกระหว่างทางเท้ากับทางจักรยานก็ได้ ก็จะทำให้ทางจักรยานนั้นถูกจำกัดพื้นที่เกินไป

3. ลดความเร็ว และการเคลื่อนตัวของยานพาหนะอื่นๆ การลดความเร็วของรถยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขี่ขี่รถจักรยาน ในถนนที่รถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผู้ขี่จักรยานจะสามารถขี่ขี่บนถนนได้อย่างปลอดภัย ถ้ารถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง ยังสามารถขี่ขี่จักรยานบนถนนได้ แต่ควรมีการทำทาง

จักรยานที่มีความกว้างพอเหมาะสม ถ้ารถยนต์มีความเร็วมากกว่า 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องแยกทางจักรยานออกมาจากทางรถยนต์ บริเวณทางเลี้ยวหรือทางแยกต่างๆ สามารถลดความเร็วของรถยนต์ได้ โดยการทำให้ทางเลี้ยวของถนนให้ลดลงก็จะช่วยลดอันตรายของผู้ขี่จักรยานได้

4.การออกแบบและตัดแปลงที่เหมาะสมบริเวณวงเวียนต่างๆ บริเวณวงเวียนต่างๆ ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่เตือนให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ลดความเร็วลงเพื่อความปลอดภัย หรือควรแยกทางจักรยานออกจากถนนบริเวณวงเวียน วงเวียนที่มีรัศมีขนาดเล็กจะมีความปลอดภัยมากกว่าวงเวียนที่มีขนาดใหญ่

5.มีเครื่องหมายเตือนสำคัญที่สังเกตเห็นได้ง่ายบริเวณทางแยกต่างๆ มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยานเมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยก เพื่อเตือนให้ผู้ขี่จักรยานให้ระมัดระวังที่มาจากเส้นทางอื่น มีการทาสีให้เป็นเส้นทางเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและรถยนต์โดยรถยนต์ไม่สามารถล้ำเส้นเข้ามาได้ แต่ในบริเวณที่อนุญาตให้รถยนต์เล่นผ่านทางจักรยานได้ก็มีการทาสีให้เป็นเส้นประ

6.มีผิวทางจักรยานที่ดี ไม่ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทางจักรยานทั่วไปควรมีผิวทางที่เรียบสม่ำเสมอ และมีระบบระบายน้ำที่ดีมีน้ำท่วมขัง

7.มีที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสม การจัดการจอดรถจักรยานควรอยู่ใกล้กับจุดหมายปลายทาง มีความสะดวกในการเข้าใช้งาน เมื่อจอดรถจักรยานแล้วมีความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และมีพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ

#### 4.1.4. ประโยชน์และคุณค่าของจักรยาน

จักรยานเป็นกีฬาที่ได้รับความนิยมขึ้นเรื่อยๆ การขี่จักรยานเป็นกิจกรรมการออกกำลังกายเสริมสร้างสมรรถภาพร่างกายให้แข็งแรง รถจักรยานสามารถใช้เป็นทั้งพาหนะในชีวิตประจำวันและเป็นกีฬาเพื่อการแข่งขันที่สนุกสนานสร้างความสามัคคีในหมู่คณะ การใช้จักรยานเพื่อการเรียนการสอนในโรงเรียนเป็นการวางรากฐานทางกีฬาทลอดจนการใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่า ทั้งยังช่วยประหยัดพลังงานให้กับเยาวชนเป็นอย่างดี ประโยชน์โดยทั่วไปของจักรยาน มีดังนี้

- มีความสนุกสนาน
- เกิดความรักสามัคคีในหมู่คณะ
- ขับขี่มีวินัยในตัวเอง มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่
- มีความอดทนต่อความเมื่อยล้าที่เกิดจากการขับขี่และการแข่งขัน
- มีความมุ่งมั่นและพยายามเอาชนะใจตัวเอง
- ลดการบาดเจ็บจากการออกกำลังกาย
- การจราจรไม่ติดขัด และลดมลภาวะของอากาศและเสียง
- การขี่จักรยานทำให้สมรรถภาพร่างกายแข็งแรง

การขี่จักรยานทำให้สมรรถภาพร่างกายแข็งแรง เนื่องจากการถีบจักรยานต้องใช้แรงจาก ขา ลำตัว และแขน บังคับการเลี้ยวซ้าย-ขวา การโน้มแรงลงน้ำหนักไปที่บันไดจักรยานจะต้องใช้แรงอย่างมาก ความสัมพันธ์ระหว่างแขนเพื่อบังคับแฮนด์รถจักรยาน ลักษณะนี้จะเกิดขึ้นจากการขี่จักรยานอย่างต่อเนื่อง เป็นการเคลื่อนไหวที่ร่างกายได้ออกกำลังกาย ฝึกการทำงานของหัวใจและหลอดเลือดให้ทำงานตามหลักการออกกำลังกาย ร่างกายใช้พลังงานมากขึ้น ซึ่งจะต้องขี่จักรยานอยู่เป็นประจำจึงจะได้ผลดี นอกจากนั้นการขี่จักรยานยังมีผลต่อจิตใจ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1.มีความสนุกสนาน การขี่จักรยานทำให้เกิดความสนุกสนาน เนื่องจากจะต้องขี่และทรงตัว ในขณะที่มีความเร็วที่ทำให้รู้สึกตื่นเต้นเมื่อทรงตัวได้ดี เช่น ในคนที่ฝึกหัดจักรยานใหม่ๆ หรือการทรงตัวขณะขี่ช้า นอกจากนั้นการขี่จักรยานท่องเที่ยวไปตามสถานที่ต่างๆ ยังไปการทัศนศึกษาไปในตัวด้วยเช่นกัน

2.เกิดความรักสามัคคีในหมู่คณะ จักรยานเป็นกีฬาที่ทำให้เกิดความรักในหมู่คณะ เช่น ชี้อัจฉริยะเพื่อรวมพลังเพื่อการกุศล การช่วยงานสังคม การรณรงค์ต่อต้านยาเสพติด การจับกลุ่มขี่จักรยาน เพื่อการออกกำลังกายตามสวนสาธารณะ

3.มีวินัยในตัวเอง ผู้ขี่จักรยานและผู้ที่เกี่ยวข้องกับจักรยานจะต้องมีวินัยในตัวเองสูง การฝึกซ้อมตรงเวลา การรักษาสภาพร่างกายเมื่อต้องฝึกซ้อมให้พร้อมอยู่เสมอ การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบต่างๆ แต่งกายให้เหมาะสมกับการประกอบกิจกรรม การฝึกนิสัยให้สวมใส่หมวกป้องกันศีรษะ ลดการเกิดอุบัติเหตุ การรักษากฎจราจรในการขี่และการใช้เส้นทางร่วมกัน (ธนพล แก้ววงษ์ ,2552)

## 5.แนวคิด ทฤษฎี พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวมีองค์ประกอบที่สำคัญ 7 ข้อ คือ

1.เป้าหมาย หมายถึง พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทุกๆ พฤติกรรมจะต้องมีเป้าหมายในการกระทำ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มอนุรักษ์ต้องการเกียรตินิยม โดยการแสดงให้เห็นว่าตนเดินทางท่องเที่ยวโดยที่สภาพแวดล้อมในสถานที่ที่ตนเดินทางยังคงสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศอยู่

2.ความพร้อม หมายถึง ความมีวุฒิภาวะและความสามารถในการทำกิจกรรมเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มที่รักการผจญภัย นิยมการปีนเขา ปีนหน้าผา ซึ่งจะต้องมีความพร้อมทั้งสภาพร่างกายและจิตใจจึงจะสามารถทำกิจกรรมนั้นได้

3.สถานการณ์ หมายถึง เหตุการณ์หรือโอกาสที่เอื้ออำนวยในการเลือกทำกิจกรรมเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการ เช่น การท่องเที่ยวตามหมู่เกาะ ควรกระทำในยามคลื่นสงบ

4.การแปลความหมาย หมายถึง วิธีการคิดแบบต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการที่พอใจมากที่สุด สถานการณ์หนึ่งๆ เช่น เวลาเที่ยงตรงเป็นเวลาที่น่าท่องเที่ยวสมควรหยุดพักรับประทานอาหารกลางวัน

5.การตอบสนอง หมายถึง การตัดสินใจกระทำกิจกรรมที่ตนได้ตัดสินใจเลือกแล้ว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวตัดสินใจที่จะท่องเที่ยวในช่วงวันหยุด ดังนั้น นักท่องเที่ยวจะต้องวางแผนการเดินทาง และดำเนินการล่วงหน้า ตั้งแต่การกำหนดสถานที่ท่องเที่ยว การเดินทาง การจองที่พัก เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง

6.ผลลัพธ์ที่ตามมา หมายถึง ผลจากการกระทำหนึ่งๆ อาจได้ผลตามที่คาดไว้หรือตรงกันข้าม เช่น นักท่องเที่ยวได้มีการกำหนดการเดินทางเพื่อมาพักผ่อนวันหยุดในประเทศไทย แต่ในช่วงนั้นเกิดการชุมนุมที่สนามบิน ทำให้สนามบินต้องปิดทำการ เครื่องบินไม่สามารถลงจอดได้ มีผลลัพธ์ที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถบรรลุผลตามที่คาดหมายไว้ได้

7.ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง คือ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่กระทำลงไปไม่บรรลุตามเป้าหมายที่ต้องการ จึงต้องกลับมาแปลความหมาย ไตร่ตรอง เพื่อเลือกหาวิธีใหม่มาตอบสนองความต้องการ หรืออาจจะล้มเลิกความต้องการไป เพราะเห็นเป็นสิ่งที่เกินความสามารถ เช่น การก่อวินาศกรรมที่เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย ทำให้นักท่องเที่ยวที่ตั้งใจในการเดินทาง หรืออาจเปลี่ยนเส้นทางไปสถานที่อื่นที่มีความปลอดภัยกว่า

พฤติกรรมนักท่องเที่ยวถูกกำหนดจากสิ่งกระตุ้น ความปรารถนา ความต้องการและความคาดหวังของบุคคลต่างๆ ในสังคมที่มีต่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยว สิ่งต่างๆ เหล่านี้ ได้แก่

1.สิ่งกระตุ้นในการเดินทาง เช่น สิ่งต่างๆ ที่กระตุ้นความต้องการของนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น การแนะนำจากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานรัฐบาล

2.ข้อกำหนดของบุคคลในสังคม เป็นลักษณะของข้อบังคับในการตั้งวัตถุประสงค์ของการเดินทางของนักท่องเที่ยวในรูปแบบที่แตกต่างกัน



3.การเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบภายนอก กำหนดความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวในการให้บริการของผู้ประกอบการ ภาพพจน์ของแหล่งท่องเที่ยว ประสบการณ์ที่ผ่านมาของนักท่องเที่ยว ข้อจำกัดทางด้านราคาและเวลา เป็นต้น

## 5.2. พฤติกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชน

กิจกรรมหรือพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการสร้างและการผลักดันให้เกิดการรวมกลุ่มการทำกิจกรรมการวางแผนงานและการร่วมกันสร้างความเป็นหนึ่งเดียวกันในชุมชนโดยการลดปัญหาและความต้องการร่วมกันของคนในชุมชนให้เป็นไปตามความปรารถนาในทางเดียวกันและก่อให้เกิดผลประโยชน์ของคนส่วนใหญ่มากที่สุด

การมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าองค์ประกอบอื่นๆเนื่องจากผู้คนในชุมชนจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อการพัฒนาและปรับปรุงโดยตรงความหมายของชุมชนสำหรับการพัฒนาและปรับปรุงถนนเพื่อการท่องเที่ยวนี้ประกอบด้วย ผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวผู้ดำเนินการสถานที่ท่องเที่ยว เจ้าของสถานที่ท่องเที่ยว หน่วยงานราชการและเอกชนที่อยู่โดยรอบเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบเส้นทางนั้นๆรวมถึงนักท่องเที่ยวที่เข้าเยี่ยมชมสถานที่เหล่านั้นการมีส่วนร่วมของชุมชนจะทำให้ผู้วางแผนทราบความต้องการของผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนอย่างรอบด้านซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางอีกทั้งเป็นการประสานความร่วมมือและสร้างความเข้าใจที่ตรงกันที่มีต่อโครงการด้วย

### 1.ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว

ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว การบริการพื้นฐานต่างๆที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยวซึ่งมีอยู่ในพื้นที่นั้นๆ ที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการเช่น ระบบไฟฟ้าประปาสถานพยาบาลสถานีตำรวจ ศูนย์บริการผู้มาเที่ยว ที่นั่งพักผ่อนรอพบกลุ่มผู้มาเที่ยวห้องน้ำสาธารณะ ถึงขยะ ป้ายบอกทางร้านอาหาร เป็นต้นสถาบันวิจัยใหม่คณะรัฐศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (สื่อการเรียนรู้ด้วยตนเองจากนวัตกรรมการท่องเที่ยวไทย . 2550: เล่มที่ 12) ได้กล่าวไว้ว่า “น้ำไหลไฟสว่างทางดี” เป็นตัวบ่งชี้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนและบ่งบอกถึงความสำคัญของระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการหรือที่เรียกว่า “โครงสร้างพื้นฐาน” ของชุมชน

### 2.ระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ระบบโครงสร้างพื้นฐานหมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานต่างๆได้แก่ถนนสะพานทางเดินเท้าชลประทาน ระบบไฟฟ้าโทรคมนาคมที่เทศบาล ตำบลให้บริการแก่ประชาชนโดยองค์การบริหารส่วนตำบลมีภารกิจที่ต้องหาแนวทางการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่และรองรับการเจริญเติบโตของชุมชนในอนาคตการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นมีดังนี้

- การมีถนนโครงข่ายเชื่อมระหว่างชุมชนในเขตเทศบาลและตำบลข้างเคียงเพื่อใช้ในการขนส่งและสัญจรติดต่อกันในด้านอื่นๆ
- การมีสะพานสำหรับข้ามแม่น้ำลำคลองอย่างเพียงพอ
- การมีทางเท้าให้ประชาชนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางเท้า
- การมีระบบชลประทานอย่างเพียงพอต่อการทำเกษตรกรรม
- การมีระบบไฟฟ้าที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและไฟฟ้าแสงสว่างสาธารณะที่เพียงพอเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- การมีระบบประปาที่สะอาดปลอดภัยและเพียงพอต่อการอุปโภคและบริโภค
- การมีระบบโทรคมนาคมที่ทั่วถึงและเพียงพอสำหรับประชาชนในพื้นที่เพื่อให้ทันต่อข้อมูลข่าวสารที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในยุคปัจจุบันและอนาคต



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเอื้ออำนวยความเป็นอยู่ที่ดีและประโยชน์สุขของสังคม ตามนโยบาย และแผนพัฒนาที่ปรับเปลี่ยนโดยมูลเหตุจากปัจจัยภายในและนอกประเทศ อาทิวิกฤติเศรษฐกิจ ภัยพิบัติ และตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมขณะเดียวกัน ยังจำเป็นต้องบำรุงรักษา หรือขยายขีดความสามารถ โครงสร้างพื้นฐานเดิมให้ใช้งานได้และเกิดประโยชน์สูงสุด โครงสร้างพื้นฐานในอนาคตต้องมุ่งใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และยั่งยืน

### 3.สาธารณูปโภค (Public Utilities)

การประกอบ การ เพื่อ ประโยชน์ แก่ ประชาชน ทั่วไป เช่น ไฟฟ้า น้ำประปาโทรคมนาคม ถนน รถไฟสาธารณูปการ (Public Facilities) โดยประเภทของงาน สาธารณูปโภคแบ่งได้ดังนี้

-ด้านระบบไฟฟ้าเป็นงานบริการด้านวิศวกรรมสร้างโครงข่ายวางระบบไฟฟ้า ให้ประชาชนได้ใช้ถึงบ้าน

-ด้านระบบน้ำประปาเป็นงานบริการด้านน้ำเพื่อให้ใช้อย่างทั่วทุกพื้นที่

-ด้านโทรคมนาคมเป็นการสร้างโครงข่ายด้านสื่อสารเพื่อความสะดวกติดต่อสื่อสารต่อกัน

-ด้านถนนเป็นงานด้านคมนาคมเพื่อความสะดวกในการไปมาหาสู่กันและการขนส่งสินค้า

-ด้านรถไฟเป็นงานบริการด้านคมนาคมขนส่งอีกด้านหนึ่ง

### 4.สาธารณูปการ

บริการเพื่อสาธารณะ ซึ่งดำเนินการโดยองค์กรของรัฐหรือเอกชน โดยการควบคุมของรัฐบาลซึ่งได้แก่บริการในเรื่องเคหะ การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม การอนามัยความปลอดภัยสันติภาพการ และบริการอื่น ๆ ตามความต้องการของประชาชนและเป็นกิจการที่ไม่หวังผลกำไรโดยประเภทของสาธารณูปการมีหลาย ประเภทและชนิด ซึ่งพอจะสรุปผลได้ดังนี้

-การบริการ ได้แก่ ศาล ศาลากลางเทศบาล สถานที่ราชการอื่น ๆ เช่น ที่ทำการไปรษณีย์ สำนักงานแรงงาน

-วัฒนธรรมได้แก่ ห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม โรงละคร ห้องฟ้างำลอง

-การศึกษาได้แก่ โรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย

-การอนามัย ได้แก่ โรงพยาบาลสถานอนามัย ศูนย์สาธารณสุข

-เคหะการ ได้แก่ โครงการเคหะการ

-สันติภาพได้แก่ สวนสาธารณะสนามกีฬา

### 5.3. สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว

สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว (Facility) หมายถึงบริเวณพื้นที่และโครงสร้างหรือ สิ่งปลูกสร้างต่างๆที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมของผู้มาเยือนและกิจกรรมในการบริหารจัดการพื้นที่ที่กำหนดให้มีแนวทางการดำเนินงานการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

1 มีป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว ทั้งถนนหลัก ถนนสายรองเป็นระยะรวมทั้งทำป้ายบอกชื่อสถานที่ ชื่อพันธุ์ไม้ และจัดให้มีที่พักริมทาง

2 จัดที่พักให้มีความสะอาดเป็นสัดส่วน มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สามารถที่ใช้งานได้อย่างเหมาะสม

3 มีสถานที่ประกอบอาหารเป็นสัดส่วน สะอาดถูกสุขลักษณะจัดให้มีการแยกขยะมี บ่อน้ำทิ้ง มีการควบคุมแมลงรบกวนและแมลงนำโรคที่ถูกต้อง

4 วางแผนจัดการท่องเที่ยวในชุมชนและจัดทำทะเบียนสมาชิกที่มีความพร้อมในการให้บริการ โดยมีการอบรม ศึกษาดูงานเพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในชุมชน

5 จัดให้มีศูนย์บริการข้อมูลการท่องเที่ยวชุมชนเพื่อบริการนักท่องเที่ยวด้านการแนะนำสถานที่ทั่วไปของแหล่งท่องเที่ยวและข้อปฏิบัติในการท่องเที่ยวชุมชน

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว หมายถึง เป็นสรรพสิ่งที่รองรับการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัยแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ

1. สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวโดยตรง เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางที่เข้ามาเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะประกอบด้วย 2 ประเภท คือการอำนวยความสะดวกด้านการเข้าออกประเทศได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนถ่ายกระเป๋าเดินทาง การตรวจตราหนังสือเดินทาง การตรวจค้นสิ่งของติดตัว การต่อวีซ่า และการให้บริการท่องเที่ยว เป็นการอำนวยความสะดวกในระหว่างการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ได้แก่ บริการขนส่งภายในแหล่งท่องเที่ยว บริการที่พักแรม บริการอาหารและบันเทิงบริการนำเที่ยวและมีคัคทุเทศก์ และบริการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

2. สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวโดยอ้อมเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในประเทศแล้ว แม้จะไม่มีนักท่องเที่ยวรัฐบาลก็ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้แก่ประชาชนของตนเอง เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานในการดำรงชีวิตประจำวันส่วนการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวถือผลพลอยได้ประกอบด้วย 3 ด้านคือ

2.1 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นต่อการยังชีพของประชาชนเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในความเป็นอยู่และส่งผลเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวด้วย ได้แก่ การสื่อสาร การไฟฟ้าการประปาการคมนาคมการสุขภาพการศึกษา และการสาธารณสุขเป็นต้น

2.2 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่รัฐบาลให้ความปลอดภัยทั้งร่างกายทรัพย์สินและการเดินทางแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวด้วยการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมและความเดือดร้อนต่างๆที่จะเกิดขึ้น เช่น การโจรกรรม ปล้นจี้ชิงทรัพย์ การก่อความไม่สงบและความปลอดภัยจากบริการการท่องเที่ยว เป็นต้น

2.3 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านอื่นๆ ที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมหรือสนับสนุนเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยวเช่น การบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การบริการเสริมความงามและการบริการรักษาพยาบาล เป็นต้น

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคเพื่อเตรียมความพร้อมประเทศให้มีศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งให้อำนาจอำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม

## 6.งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

(อิรณันท์ วัฒนโยธิน,นุชากร คงยะฤทธิ์ และคณะ,2560) จากการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ความสอดคล้องของศักยภาพ ความต้องการ และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศของหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนผู้ประกอบการ จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวที่ตีมากขึ้น โดยสอบถามข้อมูลจากนักท่องเที่ยว จำนวน 400 ชุด และสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐ/เอกชน และผู้ประกอบการ จำนวน 12 ราย ซึ่งมีพื้นที่ 6 อำเภอ คือ อำเภอบ้านลาด อำเภอบ้านคา อำเภอเมือง อำเภอศรีนครินทร์ อำเภอพรหมคีรี และอำเภอลานสกา พบว่า จากการแจกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวมีระดับความคิดเห็นมาก 6 ด้าน ได้แก่ ด้านการไหลทางกายภาพ ( $\bar{x} = 3.58, S.D.=0.875$ ) ด้านบุคลากร ( $\bar{x} = 3.50, S.D.= 0.899$ ) ด้านสิ่งดึงดูดใจ ( $\bar{x} = 3.47, S.D.= 0.910$ ) ด้านประสบการณ์/กลับมาเที่ยวซ้ำ ( $\bar{x} = 3.47, S.D.= 0.924$ ) ด้านการไหลทางข้อมูลข่าวสาร ( $\bar{x} = 3.45, S.D.= 0.891$ ) และด้านสถานที่ ( $\bar{x} = 3.45, S.D.=0.878$ ) ตามลำดับ และนักท่องเที่ยวมีระดับความคิดเห็นปานกลาง 2 ด้าน ได้แก่ การไหลทางการเงิน ( $\bar{x} = 3.35, S.D.=0.841$ )และด้านการให้บริการ ( $\bar{x} = 3.08, S.D.=0.749$ ) ตามลำดับ และจากการประเมินศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกด้านการไหลทางกายภาพ รองลงมาด้านบุคลากร ในส่วนของผู้ประกอบการนั้นต้องการให้หน่วยงานภาครัฐเข้ามาส่งเสริม พัฒนาคู่มือด้านการให้บริการ และในส่วนของหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ให้ความสำคัญด้านการไหลทางกายภาพ อย่างไรก็ตามมีการพบว่า ระดับความคิดเห็นต่อองค์ประกอบศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน แต่จะสอดคล้องกับหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ทั้งนี้เนื่องจากอาจจะมองประเด็นประโยชน์ที่ส่วนงานนั้น จะได้รับเป็นลำดับแรก จึงทำให้มองประเด็นแตกต่างกัน

(โชติพงษ์ บุญฤทธิ์, อมรรัตน์ บุญสว่าง, และคณะ,2559) การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วมเป็นการศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนต้องการและนำเสนอรูปแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาในรูปแบบของอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดีเพื่อนำไปสู่การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยการสำรวจการสัมภาษณ์เชิงลึกและการใช้แบบสอบถามการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และนำมาสรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะของงานวิจัยจากการศึกษาพบว่า 1) ปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลาในนักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุดรองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยานความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยานสภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานมีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อยสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานและเส้นทางจักรยานปั่นจักรยานไม่มีความดึงดูดใจเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมที่ทำ ณ จุดจอดพัก คือการพูดคุยรองลงมาคือการถ่ายรูปและการรับประทานอาหาร 2) การศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนต้องการโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่าพ.ศ. 2559 จังหวัดสงขลามีนโยบาย"สงขลามาสนุก" สนับสนุนปั่นจักรยานสนุกได้ทั้งปีในด้านการจัดการควรมีบุคลากรที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยานโครงสร้างพื้นฐานเลนจักรยานป้ายชี้ทางและควรมีกิจกรรมเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีให้แหล่งท่องเที่ยวด้วยในส่วนของภาคธุรกิจเกี่ยวกับโรงแรมควรให้ความสะดวกเกี่ยวกับสิทธิพิเศษเกี่ยวกับที่พักอาหารและให้ข้อมูลเส้นทางปั่นเข้าถึงนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศมากขึ้น 3) การนำเสนอข้อมูลรูปแบบเส้นทางจักรยานที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาซึ่งได้จากการศึกษาปัญหาและต้นแบบเส้นทางจักรยานที่ชุมชนต้องการประกอบด้วยนำเสนอข้อมูลดังนี้คือแผนภาพอินโฟกราฟิก (infographic) เส้นทางจักรยาน 3 เส้นทางได้แก่ (1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท, (2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – แก้วเส้ง – ถนนไทรบุรี , (3) บ้านป่า



เปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอกและสารคดี “Let's Ride in Songkhla” 4) การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาพบว่านักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจด้านความแตกต่างทางลักษณะภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมมากที่สุดรองลงมาคือสถานที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับทะเลอ่าวไทยมีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลายมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆทางการท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆสิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อดึงดูดใจกลุ่มนักท่องเที่ยวมากขึ้นได้แก่การประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆได้อย่างทั่วถึงและปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยวต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ที่มีประสิทธิภาพโดยภาพรวมนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจเส้นทางจักรยานในระดับมาก (4.02)

(เอราวัณ โปธิสุตตันท์ ,2557) การศึกษาเรื่องแนวทางการจัดทำเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเทศบาลตำบลบางคล้า พฤติกรรมและความต้องการของชุมชนและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาในพื้นที่ เพื่อเสนอแนวทางในการจัดสภาพแวดล้อมทางการท่องเที่ยวและเส้นทางการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสำรวจแบบสอบถามจากประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวอย่างละ 100 คน

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าปัญหาของเทศบาลบางคล้า 1. ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพบริเวณเทศบาลตำบลบางคล้า เขตเทศบาลตำบลบางคล้าจังหวัดฉะเชิงเทราพบว่าผังเมืองรวมเมืองบางคล้ามีทำเลที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มีสภาพธรรมชาติและวิถีชีวิตที่หลากหลาย และจากการที่มีพื้นที่เกษตรกรรมกระจายอยู่ทั่วไป ดังนั้นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่คือ เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรและวัฒนธรรม โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงได้แก่ ตลาดน้ำบางคล้า เกาะลัด วัดโพธิ์บางคล้า พระสถูปพระเจ้าตากสินมหาราช เป็นต้น 2.ควรมีการจัดรูปแบบเส้นทางการสัญจรให้สอดคล้องกับพื้นที่เพราะพื้นที่ที่มีการเดินทางหนาแน่นมากที่สุดเป็นพื้นที่บริเวณพาณิชย์กรรม และพื้นที่ท่องเที่ยวตลาดน้ำและเกาะลัด ในปัจจุบันถนนสามารถรองรับปริมาณจราจรที่มีอยู่ได้ แต่หากในอนาคตมีการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นของการท่องเที่ยว อาจทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ เนื่องจากถนนไม่สามารถขยายได้เพราะมีการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนเต็มพื้นที่บริเวณสองข้างทางแล้ว จึงต้องมีการบริหารจัดการที่ดี และทางด้านการท่องเที่ยวยังขาดการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน 3.ควรมีจัดระบบบริหารจราจรบริเวณพื้นที่ชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ อาทิ ตลาดน้ำบางคล้า วัดโพธิ์บางคล้า ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสิน และ ฯลฯ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว อาทิ ที่จอดรถ ระบบป้าย ห้องสุขา เป็นต้น ควรมีการประชาสัมพันธ์ พัฒนากิจกรรมและเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เกิดความประทับใจ

(พนกฤษ อุดมกิตติ ,2556) การศึกษาเกี่ยวกับการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชันกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่เขตตลิ่งชันเป็นพื้นที่ที่มีประวัติศาสตร์และพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาจนถึงปัจจุบันและมรดกทางวัฒนธรรมที่หลากหลายทั้งทรัพยากรวัฒนธรรมประเภทวัดตลาดน้ำชุมชนชาวสวนและพิพิธภัณฑ์ที่มีคุณค่าทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ศิลปะหรือเทคนิคจิตวิญญาณ(ความเชื่อ/ความศรัทธา) และคุณค่าต่อวิถีชีวิตชุมชนรวมทั้งมีการจัดการการท่องเที่ยวของตลาดน้ำที่ดีมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวสูง นอกจากนี้จากการสำรวจเส้นทางและการศึกษาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เขตตลิ่งชันที่ผ่านมาพบว่ามีเส้นทางภายในพื้นที่ที่มีความปลอดภัยสูงสามารถเข้าถึงวิถีชีวิตชาวสวนได้ดังนั้นพื้นที่นี้จึงมีความเหมาะสมที่จะนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้แต่มีปัญหาคือการท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมมีการใช้ทรัพยากรวัฒนธรรมอย่างไม่ทั่วถึง



ดังนั้นแนวทางการพัฒนาการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่เขตตลิ่งชันต้องคำนึงถึงการใช้ทรัพยากร วัฒนธรรมในพื้นที่ให้ทั่วถึงด้วยโดยใช้ตลาดน้ำตลิ่งชันตลาดน้ำคลองลัดมะยมตลาดน้ำวัดสะพานตลาดน้ำวัดตลิ่งชัน และชุมชนชาวสวนวัดจำปาเป็นศูนย์กลางการบูรณาการการท่องเที่ยวด้วยจักรยานอันจะกระจายตัวทุกพื้นที่เขตตลิ่งชันซึ่งจุด บริการเหล่านี้ล้วนมีทรัพยากรวัฒนธรรมโดยรอบและมีความพร้อมทั้งทางด้านบุคลากรและศักยภาพทางด้านการ ท่องเที่ยวอยู่แล้วหากแต่ต้องมีการจัดการแบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการ ประชาสัมพันธ์เพิ่มขึ้นอย่างมีระบบเพื่อการท่องเที่ยวที่ดีและยั่งยืน

(ณัฐพันธุ์ เตชะพันธุ์, 2556) การศึกษาแนวทางการพัฒนาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของ ดอยฮาง กรณีศึกษาดอยฮาง ตำบลดอยฮาง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของดอยฮาง โดยศึกษา ประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของดอยฮาง โดยใช้เกณฑ์วัดประสิทธิภาพด้าน Physical Flow และ Information Flow เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของดอยฮาง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย การศึกษานี้ เป็นการศึกษาค้นคว้าเบื้องต้น วิธีการศึกษาและการวิเคราะห์นั้นใช้วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่ม ตัวอย่างจากภาครัฐและผู้ประกอบการธุรกิจ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จำนวน 4 ราย ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นวิธีการ ในการเก็บข้อมูล และนำข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์ด้วยกระบวนการอธิบาย บรรยาย เพื่อที่จะได้มาเพื่อความจริง

ผลการศึกษาพบว่า ประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของดอยฮาง ซึ่งประกอบด้วย มิติทั้ง 6 มิติของ ประสิทธิภาพดังนี้ (1)ด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวอยู่ในเกณฑ์ดี (2)ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในเกณฑ์ควรปรับปรุง (3)ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในเกณฑ์ควรปรับปรุง (4)ด้านที่พักแรมอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (5)ด้านกิจกรรมอยู่ใน เกณฑ์ดี และ(6)ด้านบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในเกณฑ์ควรปรับปรุง อย่างไรก็ตามดอยฮางยังต้องมีการปรับปรุง หลายจุด เช่นให้มีการเพิ่มการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวภายในดอยฮาง โดยให้มีการติดป้ายบอกทางเข้าไปยังแหล่ง ท่องเที่ยว เพิ่มป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ อีกทั้งควรมีการพัฒนาปรับปรุงในด้านเส้นทางคมนาคมให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย และควรปรับปรุงในเรื่องการประสานงานระหว่างองค์กรภายในโซ่อุปทานการท่องเที่ยว เพื่อให้สถานที่ท่องเที่ยวของ ดอยฮางเป็นที่สนใจและเป็นที่ยอมรับในวงกว้างมากขึ้นต่อไป

(เกกิงศักดิ์ ชัยชาญ, 2555) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันอำเภอวังน้ำ เขียวจังหวัดนครราชสีมาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงยกระดับความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวให้ดียิ่งขึ้น สอบถามข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่มคือนักท่องเที่ยวชุมชนผู้ประกอบการและผู้นำชุมชนในตำบลวังน้ำเขียวตำบลไทย สามัคคีตำบลอุดมทรัพย์ตำบลวังหมีตำบลระเริงรวม 5 พื้นที่รวมทั้งสิ้น 570 ตัวอย่างผลการวิจัยพบว่านักท่องเที่ยวพึง พอใจปานกลางต่อองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันในภาพรวมในรายด้านส่วนใหญ่พึงพอใจน้อยถึงปาน กลางโดยด้านการไหลทางกายภาพได้รับความพึงพอใจต่ำสุดในระดับน้อยเนื่องจากมีรายการย่อยของด้านถึง 5 รายการ ได้รับความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุดได้แก่ระบบขนส่งมวลชนความปลอดภัย ณ สถานีขนส่งการเดินทางท่องเที่ยวโดย ขนส่งมวลชนความพร้อมของบริษัททัวร์และการเดินทางในกรณีฉุกเฉินและเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง องค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่นำมาสู่การกลับมาเที่ยวซ้ำพบว่าความพึงพอใจ ต่อองค์ประกอบเกือบทุกด้านมีความสัมพันธ์ต่อการกลับมาเที่ยวซ้ำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สำหรับกลุ่ม ชุมชนเห็นว่าการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาชุมชนหลายด้านและมีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การ ท่องเที่ยวในระดับปานกลางกลุ่มผู้ประกอบการพึงพอใจในระดับมากกลุ่มผู้นำชุมชนเห็นว่ามีความพร้อมอยู่ในระดับปาน กลางความคิดเห็นด้านความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดีขึ้นกลุ่มต่างๆมีความเห็น ว่ามีความพร้อมระดับหนึ่งและให้ข้อเสนอแนะไปในทางเดียวกันได้แก่การทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ ง่ายสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยการรวมกลุ่มของบุคคลหรือหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่และบทบาทต่างๆกันการจัดการ ประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งในและนอกชุมชนการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดเวลามีหน่วยงานที่มีหน้าที่ รับผิดชอบด้านนี้โดยตรงและมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาวิธีการดำเนินงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว การจัดการรูปแบบเส้นทางท่องเที่ยว และจักรยานท่องเที่ยว ดังหัวข้อต่อไปนี้

- 3.1 การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย

#### 1. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

##### 1.1 การกำหนดประชากร

ประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้ คือนักท่องเที่ยวปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่สูง จังหวัดนครศรีธรรมราช เท่านั้น

##### 1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง และการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการกำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น ( Non - probability ) ของนักปั่นจักรยาน จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญ โดยใช้สูตรการคำนวณของคอคแรน (Cochran) ซึ่งในกรณีที่ไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนที่ระดับความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 0.05% และมีระดับความเชื่อมั่น 95% เป็นจำนวน 400 ชุด และสูตรนี้ใช้กรณีที่ไม่ทราบขนาดของประชากรที่แน่นอน และต้องการประมาณค่าเฉลี่ยของประชากร ดังต่อไปนี้

ใช้สูตรคำนวณ ดังนี้

$$\text{กรณีทราบสัดส่วนของประชากร ใช้สูตร } n = \frac{p(1-p)Z^2}{e^2}$$

$$\text{และกรณีไม่ทราบค่าสัดส่วนของประชากร } p=0.5 \text{ ใช้สูตร } n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

$n$  = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

$p$  = สัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร

$e$  = ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มกลุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

$z$  = ค่า  $z$  ที่ระดับความเชื่อมั่นหรือระดับนัยสำคัญ

ถ้าระดับความเชื่อมั่น 95% หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า  $Z=1.96$

ถ้าระดับความเชื่อมั่น 99% หรือระดับนัยสำคัญ 0.01 มีค่า  $Z=2.58$

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

ใช้ขนาดตัวอย่างอย่างน้อย 400 คน จึงจะสามารถประมาณค่าร้อยละ โดยมีความผิดพลาดไม่เกินร้อยละ 0.05% ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ระดับ 95% เพื่อความสะดวกการประเมินผลและการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง ซึ่งถือได้ว่าผ่านเกณฑ์ตามที่เงื่อนไขกำหนด คือไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง

## 2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) ซึ่งมีการแจกแบบสอบถามแก่นักปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว จำนวน 400 คน ด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญกับนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว ซึ่งแบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

**ส่วนที่1** เป็นคำถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

**ส่วนที่2** เป็นคำถามเกี่ยวกับองค์ประกอบรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอรุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยกำหนดกรอบเนื้อหาครอบคลุมประเด็นศักยภาพที่ศึกษา 7 ด้าน ได้แก่

- ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร
- ด้านการไหลทางกายภาพ
- ด้านการไหลทางการเงิน
- ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
- ด้านสถานที่
- ด้านความปลอดภัย
- ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว

มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่ามีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ ประกอบด้วย

- ระดับ 5 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมากที่สุด
- ระดับ 4 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมาก
- ระดับ 3 หมายถึง ระดับความคิดเห็นปานกลาง
- ระดับ 2 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อย
- ระดับ 1 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

**ตอนที่3** เป็นแบบสอบถามปลายเปิด เพื่อเป็นข้อมูลเสนอแนะรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอรุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

## 3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ผู้ศึกษาดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

- 1.ศึกษาค้นคว้าแนวคิดจากเอกสารและรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพเส้นทางและจักรยานท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถาม โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแบบสอบถามประมวลความรู้
- 2.นำแนวคิดที่ได้จากการศึกษามาสร้างแบบสอบถาม
- 3.เสนอแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เพื่อขอคำแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิ

4. นำแบบสอบถามมาทำการตรวจสอบความเที่ยงตรง

5. ทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกับพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา และนำข้อมูลที่ได้จากการทดสอบมาใช้คำนวณหาค่าความเชื่อ (Reliability)

6. นำแบบสอบถามที่ได้จากการทดลองใช้ มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นโดยการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ตามวิธีของครอนบาค (Cronbach Coefficient Alpha) โดยมีค่าความเชื่อมั่นอยู่ในเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- ค่าความเชื่อมั่นตั้งแต่ 0.59 ลงไป หมายถึง ค่าความเชื่อมั่นอยู่ในระดับต่ำ
- ค่าความเชื่อมั่นตั้งแต่ 0.60 - 0.77 หมายถึง ค่าความเชื่อมั่นอยู่ในระดับปานกลาง
- ค่าความเชื่อมั่นตั้งแต่ 0.78 ขึ้นไป หมายถึง ค่าความเชื่อมั่นอยู่ในระดับสูง

7. นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

8. นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์และนำผลที่ได้มาสร้างเป็นรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟ จังหวัดนครศรีธรรมราช

9. สรุปผลที่ได้จากการวิเคราะห์

10. จัดทำรายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

ผู้ศึกษาวิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยตามขั้นตอน 2 แบบ ดังนี้

จากที่กล่าวมาข้างต้นเครื่องมือรวบรวมข้อมูล ทำให้ทราบถึงเครื่องมือต่างๆ นำไปใช้รวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการที่หลากหลายดังนี้

เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) จากการศึกษาเอกสาร ตำรา บทความ หนังสือของการท่องเที่ยว เว็บไซต์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงงานวิจัยการจัดการรูปแบบเส้นทางจักรยาน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อใช้ประกอบงานวิจัยครั้งนี้

เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) จากการศึกษาข้อมูลภาคสนาม โดยแจกแบบสอบถามแก่นักปั่นจักรยาน ด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ จำนวน 400 ชุด

#### 4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการแจกแบบสอบถาม ด้วยการสุ่มแบบบังเอิญกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นจริงและเข้าใจความหมายของข้อความคำถามแต่ละข้อตรงกัน โดยเขียนกรอกข้อมูลด้วยตนเอง และสอบถามข้อข้องใจในระหว่างการตอบแบบสอบถามพูดคุย และตรวจสอบความสมบูรณ์ของคำตอบทุกฉบับ เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนซึ่งจะนำไปวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ใช้สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS)

ผู้วิจัยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ย ซึ่งกำหนดช่วงห่างของคะแนนจากคะแนนสูงสุดที่ระดับ 5 คะแนน และคะแนนต่ำสุดที่ระดับ 1 คะแนน ดังนั้นหาช่วงห่างของคะแนนได้ดังนี้ สำหรับเกณฑ์การแปลความหมายค่าระดับ ค่าคะแนนเฉลี่ย ผู้วิจัยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยโดยกำหนดช่วงห่างของคะแนน ดังนี้



$$\text{ความกว้างของแต่ละระดับ} = \frac{\text{คะแนนมากที่สุด} - \text{คะแนนต่ำที่สุด}}{\text{จำนวนระดับ}}$$

$$\text{ความกว้างของแต่ละระดับ} = \frac{5 - 1}{5} = 0.8$$

ดังนั้น เกณฑ์แปลผลตามเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยด้วยการจัดช่วงระดับคะแนนดังนี้

ค่าเฉลี่ย	หมายถึง	แปลความหมาย
4.21 – 5.00	หมายถึง	ระดับความคิดเห็นมากที่สุด
3.41 – 4.20	หมายถึง	ระดับความคิดเห็นมาก
2.61 – 3.40	หมายถึง	ระดับความคิดเห็นปานกลาง
1.81 – 2.60	หมายถึง	ระดับความคิดเห็นน้อย
1.00 – 1.80	หมายถึง	ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด



## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาครั้งนี้ เรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และ ตารางประกอบคำอธิบาย โดยแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูล ออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ (Percentage)

2. ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อองค์ประกอบรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) การหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3. รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

4. ข้อเสนอแนะในการพัฒนารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช



## ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

### 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ (Percentage)

#### ตอนที่ 4.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	264	66.00
หญิง	136	34.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 264 คนคิดเป็นร้อยละ 66.00 และเพศหญิง จำนวน 136 คิดเป็นร้อยละ 34.00

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	8	2.00
21-30 ปี	32	8.00
31-40 ปี	56	14.00
41-50 ปี	146	36.50
51-60 ปี	110	27.50
61 ปีขึ้นไป	48	12.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 41 – 50 ปี จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.50 รองลงมาอายุ 51-60 ปี จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.50 และน้อยที่สุด คือ อายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	4	1.00
รับราชการ	98	24.50
เกษตรกร	12	3.00
เจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ	129	32.25
ลูกจ้าง/รับจ้างทั่วไป	18	4.50
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/บริษัทเอกชน	67	16.75
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	40	10.00
อื่นๆ (โปรดระบุ) .....	32	8.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.25 รองลงมาคือ รับราชการ 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.50 และน้อยที่สุดคือนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	12	3.00
มัธยมศึกษา	15	3.75
ปวช./ปวส.	26	6.50
ปริญญาตรี	290	72.50
ปริญญาโท	57	14.25
อื่นๆ (โปรดระบุ) .....	0	0.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 290 คน คิดเป็นร้อยละ 72.50 รองลงมา ระดับปริญญาโท 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25 และน้อยที่สุดระดับประถมศึกษาจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	0	0.00
5,001 - 10,000 บาท	4	1.00
10,001 - 15,000 บาท	40	10.00
15,001 - 20,000 บาท	63	15.75
20,001 - 25,000 บาท	141	36.25
25,001 - 30,000 บาท	100	25.00
30,001 บาทขึ้นไป	52	13.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 - 25,000 บาท จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 36.25 รองลง 25,001-30,000 บาท จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.00 และน้อยที่สุดคือ ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 0 คน ซึ่งไม่มีผู้ตอบแบบสอบถาม



ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามท่านมีประสบการณ์การปั่นจักรยานมานานเท่าใด

ท่านมีประสบการณ์การปั่นจักรยาน มานานเท่าใด	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	74	18.50
1-2 ปี	148	37.00
3-4 ปี	98	24.50
5-6 ปี	28	7.00
มากกว่า 5 ปี	52	13.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยาน 1-2 ปี จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.00 รองลง 3-4 ปี จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.50 และน้อยที่สุดคือ 5-6 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่าน

ช่วงเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่าน	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเช้า 05.00 – 08.00 น	351	87.60
ช่วงสาย 09.00 – 12.00 น	0	0.00
ช่วงบ่าย 13.00 – 15.00 น	0	0.00
ช่วงเย็น 16.00 – 19.00 น	49	12.40
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกช่วงเวลาในการปั่นจักรยาน ณ เวลาช่วงเช้า 05.00 – 08.00 น จำนวน 351 คน คิดเป็นร้อยละ 87.60 รองลง ช่วงเย็น 16.00 – 19.00 น จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.40 และน้อยที่สุดอยู่ในช่วงเวลา ช่วงสาย 09.00 – 12.00 น และ ช่วงบ่าย 13.00 – 15.00 น จำนวน 0 คน ซึ่งไม่มีผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามท่านปั่นจักรยานใน 1 สัปดาห์กี่วัน

ท่านปั่นจักรยานใน 1 สัปดาห์กี่วัน	จำนวน	ร้อยละ
1-2 วัน	139	34.75
3-4 วัน	153	38.25
5-6 วัน	98	24.50
ทุกวัน	10	2.50
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ปั่นจักรยานใน 1 สัปดาห์ 3-4 วัน จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 รองลง 1-2 วัน จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 34.75 และน้อยที่สุดปั่นจักรยานทุกวัน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามท่านมีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในข้อใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ท่านมีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ในข้อใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ
เพื่อชื่นชมธรรมชาติ วิถีชุมชน	137	12.38
เพื่อออกกำลังกายสร้างสุขภาพที่แข็งแรง	314	28.36
เพื่อท่องเที่ยว	106	9.58
เพื่อทำกิจกรรมปั่นจักรยาน	231	20.87
เพื่อพบปะเพื่อนฝูง	178	16.08
เพื่อพักผ่อน ผ่อนคลายความเครียด	65	5.87
เพื่อผจญภัยในการท่องเที่ยว	31	2.79
เพื่อประสบการณ์การออกกำลังกายใหม่	26	3.35
เพื่อตามกระแสนิยม	8	0.72
อื่น ๆ (โปรดระบุ)	0	0.00
<b>รวม</b>	<b>1,107</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายสร้างสุขภาพที่แข็งแรง จำนวน 314 คน คิดเป็นร้อยละ 28.36 รองลงมาเพื่อทำกิจกรรมปั่นจักรยาน จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 และน้อยที่สุดคือการปั่นจักรยานตามกระแสนิยม จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 0.72

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะทางในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่านต่อวันมีระยะทางเท่าใด

ระยะทางในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ของท่านต่อวันมีระยะทางเท่าใด	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 กิโลเมตร	91	22.70
11-20 กิโลเมตร	174	43.60
21-30 กิโลเมตร	82	20.40
31- 40 กิโลเมตร	33	8.30
41-50 กิโลเมตร	12	3.00
มากกว่า 51 กิโลเมตร	8	2.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกระยะเวลาทางการปั่นจักรยานในระยะทาง 11-20 กิโลเมตร จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.60 รองลงมาน้อยกว่า 10 กิโลเมตร จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.70 และน้อยที่สุดคือการปั่นจักรยานที่มีระยะทางมากกว่า 51 กิโลเมตร จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวน (ความถี่) ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามลักษณะเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ท่านเลือกปั่นจักรยานเป็นอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ลักษณะเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ท่านเลือกปั่นจักรยานเป็นอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ
เส้นทางมีสภาพถนนดี	339	29.76
เส้นทางมีระยะทางที่เหมาะสม	182	15.98
เส้นทางมีลำธาร/น้ำตก	224	19.67
เส้นทางมีตลาดหรือร้านอาหาร	57	5.00
เส้นทางมีสถานที่จุดชมวิว/ถ่ายรูป	236	20.72
เส้นทางมีสถานที่ชุมชน	79	6.94
เส้นทางมีวัด/ศาลเจ้า	22	1.93
<b>รวม</b>	<b>1,139</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกลักษณะเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพที่มีเส้นทางที่มีสภาพถนนดี จำนวน 339 คน คิดเป็นร้อยละ 29.76 รองลงมาเส้นทางมีสถานที่จุดชมวิว/จุดถ่ายรูป จำนวน 236 คน คิดเป็นร้อยละ 20.72 และน้อยที่สุดคือเส้นทางมีวัด/ศาลเจ้า จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 1.93

4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่หง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) การหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกู่หง จังหวัดนครศรีธรรมราช

รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	$\bar{X}$	S.D.	แปลความหมาย
1. ด้านการไหลทางกายภาพ	3.63	0.74	มาก
2. ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร	3.09	0.66	ปานกลาง
3. ด้านการไหลทางการเงิน	3.38	0.75	ปานกลาง
4. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	3.28	0.78	ปานกลาง
5. ด้านสถานที่	4.17	0.76	มาก
6. ด้านความปลอดภัย	3.58	0.83	มาก
7. ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว	4.23	0.68	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.62</b>	<b>0.74</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.12 จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอรุ่งแสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.62, S.D.=0.74$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.23, S.D.=0.68$ ) รองลงมาด้านสถานที่ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=4.17, S.D.=0.76$ ) และน้อยที่สุดด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร ( $\bar{X}=3.09, S.D.=0.66$ ) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งควรมีการปรับปรุงอย่างรวดเร็วที่สุดเพื่อส่งเสริมรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน อำเภอรุ่งแสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านการไหลทางกายภาพ

ด้านการไหลทางกายภาพ	$\bar{X}$	S.D.	แปลความหมาย
1. เส้นทางมีความเหมาะสมในการปั่นจักรยานท่องเที่ยว	4.37	0.64	มากที่สุด
2. เส้นทางปั่นจักรยานมีป้าย สัญลักษณ์บอกทางอย่างชัดเจน	3.71	0.82	มาก
3. สภาพของเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกเหมาะสม เช่น เส้นทางไม่ชำรุด ไม่มีหลุม เป็นต้น	3.96	0.71	มาก
4. การแบ่งเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างชัดเจน	2.49	0.77	น้อย
รวม	3.63	0.74	มาก

จากตารางที่ 4.13 จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านการไหลทางกายภาพ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.62, S.D.=0.77$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า เส้นทางมีความเหมาะสมในการปั่นจักรยานท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.37, S.D.=0.74$ ) รองลงมาสภาพของเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกเหมาะสม เช่น เส้นทางไม่ชำรุด ไม่มีหลุม เป็นต้น มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.96, S.D.=0.71$ ) และน้อยที่สุดการแบ่งเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างชัดเจน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X}=2.49, S.D.=0.74$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน และสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยในการปั่นจักรยานอีกด้วย

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร

ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร	$\bar{X}$	S.D.	แปลความหมาย
1. ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ	2.73	0.70	ปานกลาง
2. ศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารในแหล่งท่องเที่ยว	3.20	0.61	ปานกลาง
3. แผนที่การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว	2.57	0.65	น้อย
4. การประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว	3.86	0.68	มาก
รวม	3.09	0.66	ปานกลาง



**จากตารางที่ 4.14** จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.09, S.D. = 0.66$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า การประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.86, S.D. = 0.68$ ) รองลงมาศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารในแหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.20, S.D. = 0.61$ ) และน้อยที่สุดแผนที่การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.57, S.D. = 0.65$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปีนจักรยาน และสร้างการรับรู้ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยาน พร้อมทั้งการค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์ การสื่อสารข้อมูลที่นักปั่นจักรยานสามารถศึกษาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวที่จะปั่นจักรยานไปได้อย่างถูกต้อง ตามที่ได้วางแผนในการปั่นจักรยานไว้

**ตารางที่ 4.15** แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านการไหลทางการเงิน

ด้านการไหลทางการเงิน	$\bar{X}$	S.D.	แปลความหมาย
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความเหมาะสม	3.98	0.83	มาก
2. ค่าที่พัก-สถานที่ที่มีความเหมาะสม	3.20	0.71	ปานกลาง
3. ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสมกับราคาและบริการที่ได้รับ	3.49	0.65	มาก
4. การบริการชำระเงินผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น QR CODE หรือ Prompt pay เป็นต้น	2.86	0.82	ปานกลาง
<b>รวม</b>	<b>3.38</b>	<b>0.75</b>	<b>ปานกลาง</b>

**จากตารางที่ 4.15** จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านการไหลทางการเงิน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.38, S.D. = 0.75$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความเหมาะสม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.98, S.D. = 0.83$ ) รองลงมาราคาอาหาร เครื่องดื่ม มีความเหมาะสมกับราคาและบริการที่ได้รับ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.49, S.D. = 0.65$ ) และน้อยที่สุดการบริการชำระเงินผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น QR CODE หรือ Prompt pay เป็นต้น มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.86, S.D. = 0.82$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุง เพื่อเพิ่มช่องทางในการชำระเงินให้เกิดความสะดวกในการใช้จ่ายในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวให้มากที่สุด และยังเป็นส่งเสริมการเข้าสู่ยุคไร้เงินสด สร้างความสะดวกในการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	S.D.	แปลความหมาย
1. จุดบริการพร้อมให้บริการนักปั่นจักรยาน เช่น เช็คลมจักรยาน เครื่องมือสำหรับเปลี่ยนหรือซ่อมจักรยาน และราวแขวนจักรยาน	3.67	0.84	มาก
2. จุดบริการน้ำดื่มสาธารณะที่เหมาะสม	2.63	0.81	ปานกลาง
3. ห้องน้ำ – ห้องสุขาที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้บริการ	3.04	0.79	ปานกลาง
4. จำหน่ายอาหาร-เครื่องดื่มที่เพียงพอต่อความต้องการ	3.76	0.69	มาก
<b>รวม</b>	<b>3.28</b>	<b>0.78</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ 4.16 จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.28, S.D. = 0.78$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า จำหน่ายอาหาร-เครื่องดื่มที่เพียงพอต่อความต้องการ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.76, S.D. = 0.69$ ) รองลงมาจุดบริการพร้อมให้บริการนักปั่นจักรยาน เช่น เช็คลมจักรยาน เครื่องมือสำหรับเปลี่ยนหรือซ่อมจักรยาน และราวแขวนจักรยาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.67, S.D. = 0.84$ ) และน้อยที่สุดจุดบริการน้ำดื่มสาธารณะที่เหมาะสม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.63, S.D. = 0.81$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงในการเพิ่มจุดบริการน้ำดื่มที่มากขึ้น นอกจากนี้ยังมีอยู่แล้วหนึ่งจุด เพื่อให้ครอบคลุมการให้บริการต่อนักปั่นจักรยาน ผู้ออกกำลังกายหรือจะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้ใช้บริการอย่างทั่วถึงมากขึ้น

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านสถานที่

ด้านสถานที่	$\bar{X}$	S.D.	แปลความหมาย
1. สถานที่จอดรถจักรยานเพียงพอและเหมาะสม	4.12	0.89	มาก
2. สถานที่มีความพร้อมในการให้บริการนักปั่นจักรยานที่เหมาะสม	4.24	0.75	มากที่สุด
3. จุดบริการให้นักปั่นจักรยานนั่งพักผ่อนที่เพียงพอ	3.98	0.72	มาก
4. สถานที่มีความสะอาดและสะดวกสบายในการเข้าถึงของนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว	4.33	0.69	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.17</b>	<b>0.76</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.17 จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านสถานที่ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.17, S.D. = 0.76$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า สถานที่ที่มีความสะอาดและสะดวกสบายในการเข้าถึงของนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.33, S.D. = 0.69$ ) รองลงมาสถานที่มีความพร้อมในการให้บริการนักปั่นจักรยานที่เหมาะสม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.24, S.D. = 0.75$ ) และน้อยที่สุดจุดบริการให้นักปั่นจักรยานนั่งพักผ่อนที่เพียงพอ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

( $\bar{X}=3.98, S.D.=0.72$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงในการเพิ่มจุดนั่งพักผ่อน หรือให้มีบริเวณลาน เพื่อจอดพักอย่างเหมาะสม จะเป็นการส่งเสริมการเข้าถึงของนักปั่นจักรยานมากขึ้น

**ตารางที่ 4.18** แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านความปลอดภัย

ด้านความปลอดภัย	$\bar{X}$	S.D.	แปล ความหมาย
1. ความปลอดภัยของเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว	3.86	0.82	มาก
2. ความปลอดภัยของจุดจอดจักรยาน ป้องกันการสูญหาย ในแหล่งท่องเที่ยว	3.82	0.87	มาก
3.ป้ายเตือนสำหรับผู้ขี่จักรยาน เช่น ทางแยก ทางโค้ง จุดอันตราย เป็นต้น	3.41	0.73	มาก
4. ศูนย์รับแจ้งเหตุหรือข้อมูลการติดต่อแจ้งเหตุระหว่าง การท่องเที่ยวหรือสถานที่ท่องเที่ยว	3.24	0.90	ปานกลาง
<b>รวม</b>	<b>3.58</b>	<b>0.83</b>	<b>มาก</b>

**จากตารางที่ 4.18** จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านความปลอดภัย มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.58, S.D.=0.83$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ความปลอดภัยของเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.86, S.D.=0.82$ ) รองลงมาความปลอดภัยของจุดจอดจักรยาน ป้องกันการสูญหายในแหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.82, S.D.=0.87$ ) และน้อยที่สุดศูนย์รับแจ้งเหตุหรือข้อมูลการติดต่อแจ้งเหตุระหว่างการท่องเที่ยวหรือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X}=3.24, S.D.=0.90$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อให้มีความปลอดภัยในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวมากขึ้น โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักปั่นจักรยานท่องเที่ยวกันเยอะ เป็นการอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยที่สำคัญอย่างยิ่ง

**ตารางที่ 4.19** แสดงค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความคิดเห็นด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว

ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว	$\bar{X}$	S.D.	แปล ความหมาย
1.เส้นทางเชื่อมโยงกับสวนสาธารณะหรือพื้นที่ในชุมชน วิถีชุมชน	4.00	0.74	มาก
2.เส้นทางเชื่อมโยงกับตลาดหรือแหล่งค้าขายในพื้นที่ชุมชน	4.08	0.67	มาก
3.เส้นทางมีทัศนียภาพที่สวยงามและมีเอกลักษณ์ของสถานที่ ที่เหมาะสมให้ท่องเที่ยว	4.45	0.65	มากที่สุด
4.เส้นทางมีความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติดึงดูดให้นักปั่น จักรยานเข้ามาท่องเที่ยว เช่น ชมภูเขา น้ำตก ลำธาร	4.39	0.67	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.23</b>	<b>0.68</b>	<b>มากที่สุด</b>

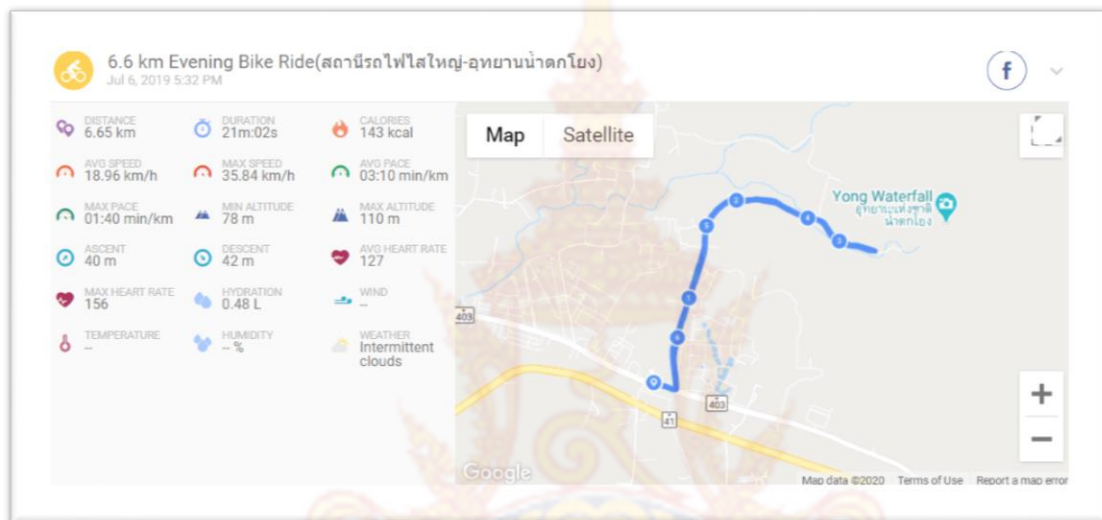
**จากตารางที่ 4.19** จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจ การท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.23, S.D. = 0.68$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า เส้นทางมีทัศนียภาพที่สวยงามและมีเอกลักษณ์ของสถานที่ที่เหมาะสมให้ท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.45, S.D. = 0.65$ ) รองลงมาเส้นทางมีความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติดึงดูดให้นักปั่นจักรยานเข้ามาท่องเที่ยว เช่น ชมภูเขา น้ำตก ลำธาร มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.39, S.D. = 0.67$ ) และน้อยที่สุดเส้นทางเชื่อมโยงกับสวนสาธารณะหรือพื้นที่ในชุมชน วิถีชุมชน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.00, S.D. = 0.74$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงในการจัดเส้นทางปั่นจักรยานให้มีความหลากหลายของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นสวนสาธารณะ เพื่อพักผ่อน เส้นทางตลาดชุมชนหรือเส้นทางชุมชนที่เห็นความเป็นอยู่ของผู้คนในชุมชน เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชนที่เพิ่มขึ้น เส้นทางที่มีอยู่แล้วเป็นรูปแบบเส้นทางที่ดี แต่ก็ต้องมีการจัดเส้นทางที่เพิ่มขึ้นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกด้วย





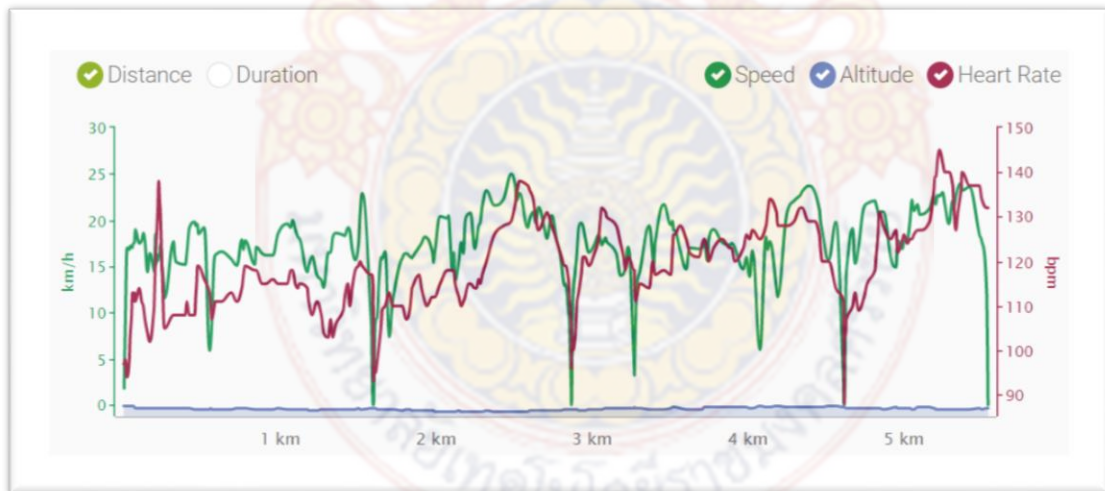
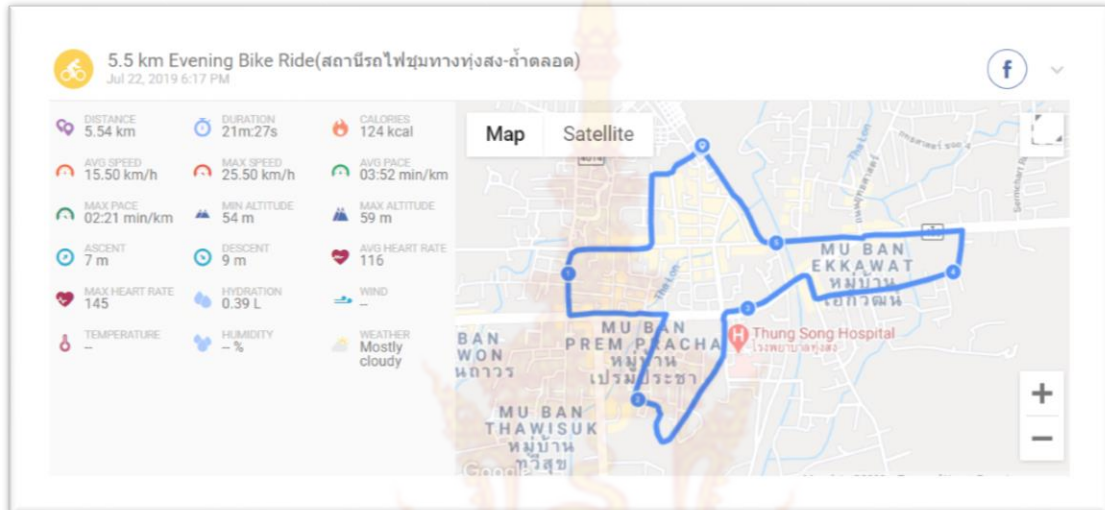
#### 4.3 รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

**เส้นทางที่1** การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟบ้านไสใหญ่ ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางตรง ทำให้ง่ายต่อการปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทางถือได้ว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่ดีอีกเส้นทางหนึ่ง ในการปั่นจักรยาน จะปั่นผ่านวัดไตรวิทยา ร้านปาร์คในโยง ร้านค้าชุมชน ตลอดสองข้างทางจะผ่านชุมชน และนักปั่นจักรยานจะได้ชื่นชมธรรมชาติ ชมสายน้ำที่ไหลผ่านตามเส้นทางปั่นจนถึงอุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง เป็นระยะทาง 6.6 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 21 นาที ในระดับความเร็วที่ 19 km/h และยังสามารถเผาผลาญแคลอรี 143 kcal เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับนักปั่นจักรยานที่เริ่มปั่นจักรยาน



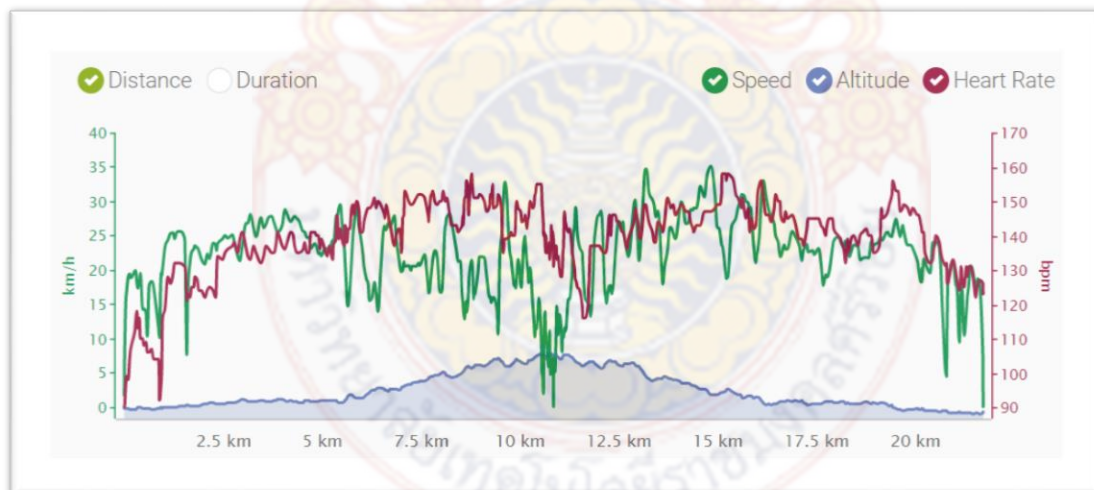
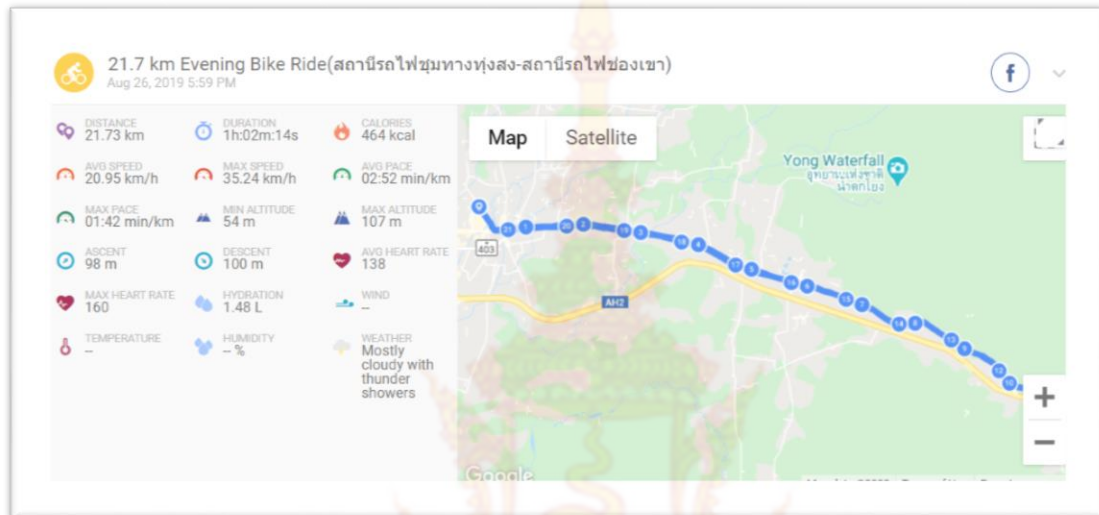
ภาพที่4.1 เส้นทางปั่นจักรยานสถานีรถไฟบ้านไสใหญ่ ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง

**เส้นทางที่2** การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ถ้ำตลอด เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง มีเส้นทางคดเคี้ยว ผ่านชุมชน ตลอดเส้นทางถือได้ว่าเป็น เส้นทางปั่นจักรยานที่ดี ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านวัดชัยชุมพล ร้านค้าชุมชน ร้านกาแฟ จนถึงถ้ำตลอด ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีร้านอาหารตลอดเส้นทาง การปั่นจักรยาน แต่เส้นทางเส้นนี้ต้องระมัดระวังมาก เพราะเป็น เส้นทางที่ปั่นจักรยานในเขตชุมชนที่มีการจราจรหนาแน่น ระยะทาง 5.5 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 21 นาที ในระดับความเร็วที่ 15 km/h และยังสามารถเผาผลาญแคลอรี 124 kcal เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับ นักปั่นจักรยานที่เริ่มปั่นจักรยาน แต่ต้องมีความระมัดระวังให้มากขึ้น



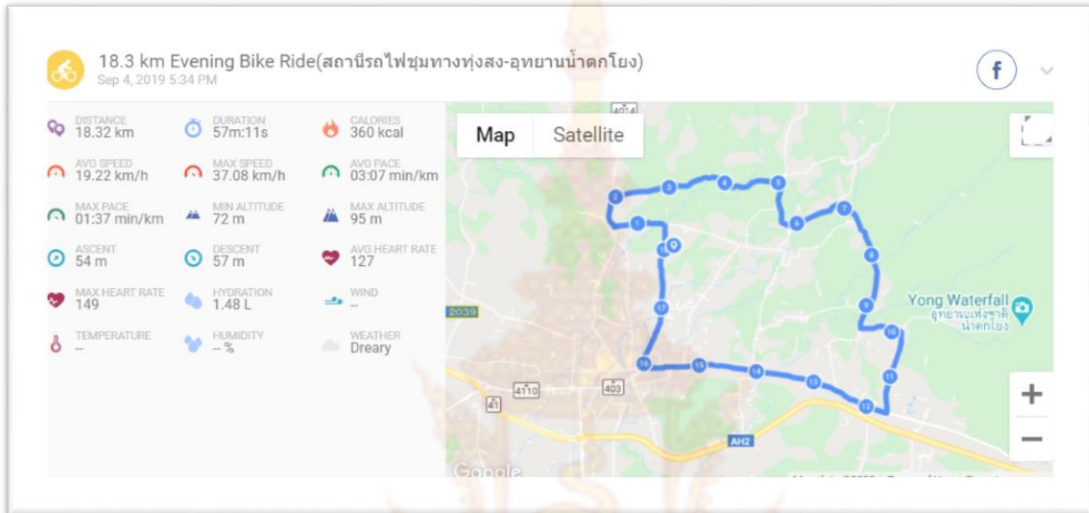
ภาพที่4.2 เส้นทางปั่นจักรยานสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ถ้ำตลอด

**เส้นทางที่3** การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สถานีรถไฟช่องเขา เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางจะเป็นเส้นตรง ทำให้ง่ายต่อการปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทางถือได้ว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่ดี ตลอดสองข้างทางจะปั่นจักรยานผ่านชุมชน ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านศาลเจ้าแม่กวนอิม ร้านค้าชุมชน ร้านอาหาร ร้านกาแฟ สถานีรถไฟบ้านไสใหญ่ จนถึง สถานีบ้านช่องเขา ระยะทาง 22 กิโลเมตร ใช้เวลาในการปั่นจักรยานประมาณ 1 ชั่วโมง ในระดับความเร็วที่ 20 km/h และยังสามารถเผาผลาญแคลอรี 464 kcal เป็นเส้นทางระยะปานกลางที่เหมาะสมกับนักปั่นจักรยานที่ปั่นจักรยานต่อเนื่อง สม่่าเสมอในการปั่นจักรยาน แต่ต้องมีความระมัดระวังให้มากขึ้น



ภาพที่4.3 เส้นทางปั่นจักรยานสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สถานีรถไฟช่องเขา

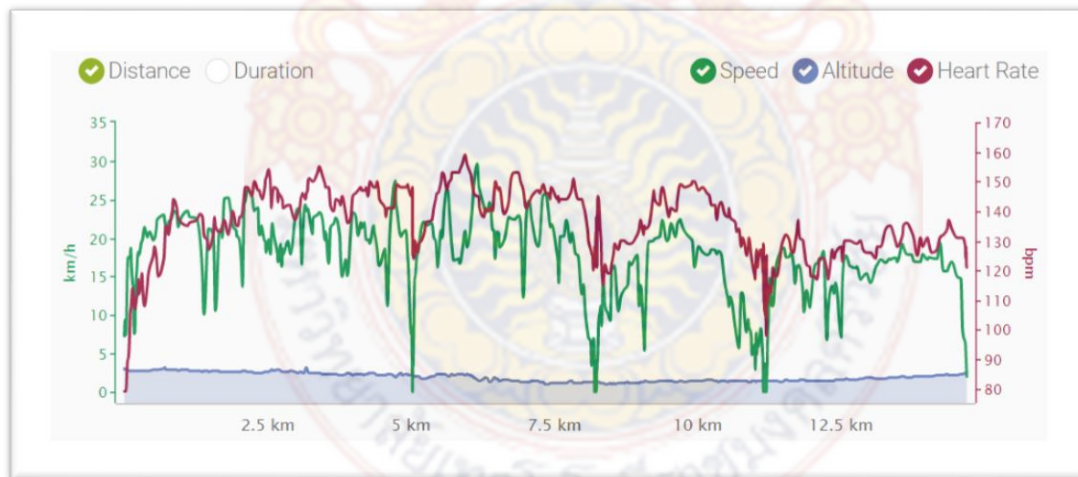
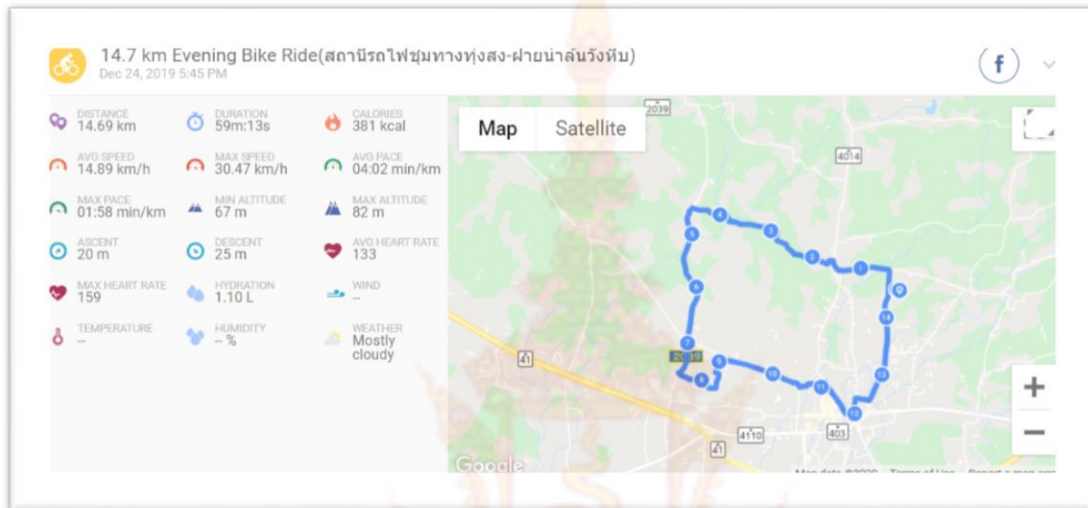
**เส้นทางที่4** การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางคดเคี้ยว ตลอดสองข้างทางมีความสวยงามของธรรมชาติ ลำธาร เนินเขาเล็กๆ ที่สลับกันไปตลอดเส้นทาง ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านวัดราษฎร์ประดิษฐ์ ร้านค้าชุมชน ร้านอาหาร ร้านกาแฟ จนถึงอุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร ใช้เวลาในการปั่นจักรยานประมาณ 1 ชั่วโมง ในระดับความเร็วที่ 19 km/h และยังสามารถเผาผลาญแคลอรี 360 kcal เป็นเส้นทางระยะปานกลางที่เหมาะสมกับนักปั่นจักรยานที่ปั่นจักรยานต่อเนื่อง สม่่าเสมอในการปั่นจักรยาน



ภาพที่4.4 เส้นทางปั่นจักรยานสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง

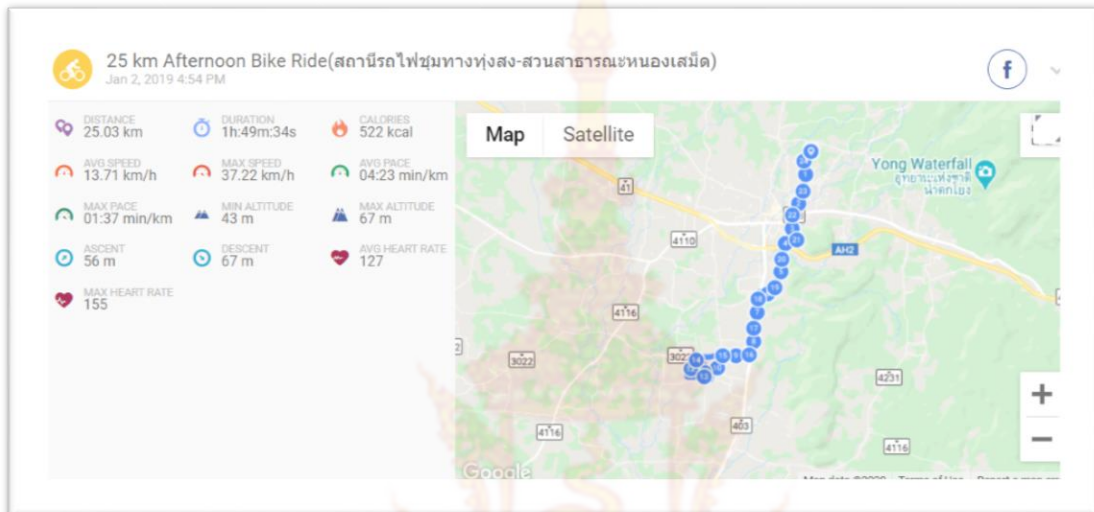


**เส้นทางที่5** การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ฝายน้ำล้นวังหีบ เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นตรง ตลอดสองข้างทางมีความสวยงามของธรรมชาติ ลำธาร เนินเขาเล็กๆ ที่สลับกันไปตลอดเส้นทาง ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านองค์การบริหารส่วนตำบลนาหลวงเสน ตลาดนัดชุมชน ร้านค้าชุมชน น้ำตกหนานปลิว จนถึงฝายน้ำล้นวังหีบ ระยะทาง 14.7 กิโลเมตร ใช้เวลาในการปั่นจักรยานประมาณ 1 ชั่วโมง ในระดับความเร็วที่ 15 km/h และยังสามารถเผาผลาญแคลอรี 381 kcal เป็นเส้นทางระยะปานกลางที่เหมาะสมกับนักปั่นจักรยานที่ปั่นจักรยานต่อเนื่อง สม่่าเสมอในการปั่นจักรยาน



ภาพที่4.5 เส้นทางปั่นจักรยานสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ฝายน้ำล้นวังหีบ

**เส้นทางที่6** การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน ตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สวนสาธารณะหนองเสม็ด เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง มีเส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นตรง ผ่านชุมชน ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านสวนหลวง ร.5 ร้านค้าชุมชน ร้านอาหาร จนถึงสวนสาธารณะหนองเสม็ด แต่เส้นทางเส้นนี้ต้องระมัดระวังมาก เพราะเป็นเส้นทางที่ปั่นจักรยานในเขตชุมชนที่มีการจราจรหนาแน่น ระยะทาง 25 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 1.50 นาที ในระดับความเร็วที่ 13.7 km/h และยังสามารถเผาผลาญแคลอรี 522 kcal เป็นเส้นทางระยะไกลที่เหมาะสมกับนักปั่นจักรยานที่ปั่นจักรยานต่อเนื่อง สม่่าเสมอในการปั่นจักรยานแต่ต้องมีความระมัดระวังให้มากขึ้น



ภาพที่4.6 เส้นทางปั่นจักรยานสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สวนสาธารณะหนองเสม็ด

4.4 ข้อเสนอแนะในการพัฒนารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกงสูง จังหวัดนครศรีธรรมราช

ปัญหาที่พบ	ข้อเสนอแนะ
1. การสื่อสารข้อมูลในการท่องเที่ยว ป้ายหรือเส้นทางท่องเที่ยวที่มากขึ้น	ควรมีสื่อกลางในการรวบรวมข้อมูลเพื่อประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะเป็นกาส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้นหาข้อมูลที่สะดวก และสามารถเข้าถึงข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว สามารถวางแผนการเดินทาง ที่พักหรือกระทิงค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เหมาะสม
2. อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่เพียงพอ	ควรมีการบริหารจัดการพื้นที่จ่อรถที่เพียงพอ พร้อมอุปกรณ์ที่สามารถอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม เช่น ราวแขวนจักรยาน ที่นั่งพักผ่อน และมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยเพื่อรองรับนักปั่นจักรยานท่องเที่ยวเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ต้องขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการ และหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนในพื้นที่
3. การแบ่งเส้นทางจักรยานในพื้นที่	ควรมีการแบ่งเส้นทางปั่นจักรยาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ยังเป็การส่งเสริมสุขภาพ ส่งเสริมการปั่นจักรยานในพื้นที่ ลดมลภาวะ และลดปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืน โดยการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น เทศบาล ตำบล ซึ่งเป็นการบูรณาการอย่างยั่งยืนในพื้นที่

ตารางที่4.20 ข้อเสนอแนะในการพัฒนารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอกงสูง จังหวัดนครศรีธรรมราช

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเรื่อง รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอท่างสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน พร้อมทั้งเสนอแนะให้เกิดรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอท่างสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างสุขภาพอย่างยั่งยืน

#### 5.1 สรุปผล

##### ตอนที่1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 264 คน คิดเป็นร้อยละ 66 มีอายุ 41 – 50 ปี จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.50 โดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.25 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 290 คน คิดเป็นร้อยละ 72.50 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 25,000 บาท จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 36.25 โดยส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยาน 1-2 ปี จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37 ซึ่งเลือกช่วงเวลาในการปั่นจักรยาน ณ เวลา ช่วงเช้า 05.00 – 08.00 น จำนวน 351 คน คิดเป็นร้อยละ 87.6 ในการปั่นจักรยาน 1 สัปดาห์ 3-4 วัน จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 โดยมีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายที่แข็งแรง จำนวน 314 คน คิดเป็นร้อยละ 28.36 ซึ่งเลือกระยะทางในการปั่นจักรยานในระยะทาง 11-20 กิโลเมตร จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.60 และเลือกลักษณะเส้นทางในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพที่มีเส้นทางที่มีสภาพถนนดี จำนวน 339 คน คิดเป็นร้อยละ 29.76

##### ตอนที่2 รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอท่างสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

จากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด พบว่า รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอท่างสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=4.62, S.D.=0.74$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.23, S.D.=0.68$ ) รองลงมาด้านสถานที่ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=4.17, S.D.=0.76$ ) และน้อยที่สุดด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร ( $\bar{X}=3.09, S.D.=0.66$ ) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งควรมีการปรับปรุงอย่างรวดเร็วที่สุดเพื่อส่งเสริมรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยานอำเภอท่างสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

ด้านการไหลทางกายภาพ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.62, S.D.=0.77$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า เส้นทางมีความเหมาะสมในการปั่นจักรยานท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.37, S.D.=0.74$ ) รองลงมาสภาพของเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกเหมาะสม เช่น เส้นทางไม่ขรุขระ ไม่มีหลุม เป็นต้น มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.96, S.D.=0.71$ ) และน้อยที่สุดการแบ่งเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างชัดเจนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X}=2.49, S.D.=0.74$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยาน และสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยในการปั่นจักรยานอีกด้วย



ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.09, S.D.=0.66$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า การประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.86, S.D.=0.68$ ) รองลงมาศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารในแหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.20, S.D.=0.61$ ) และน้อยที่สุดแผนที่การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.57, S.D.=0.65$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพป็นจรรย์าน และสร้างการรับรู้ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยาน พร้อมทั้งการค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์ การสื่อสารข้อมูลที่นักปั่นจักรยานสามารถศึกษาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวที่จะปั่นจักรยานไปได้อย่างถูกต้อง ตามที่ได้วางแผนในการปั่นจักรยานไว้

ด้านการไหลทางการเงิน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.38, S.D.=0.75$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความเหมาะสม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.98, S.D.=0.83$ ) รองลงมาราคาอาหาร เครื่องดื่ม มีความเหมาะสมกับราคาและบริการที่ได้รับ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.49, S.D.=0.65$ ) และน้อยที่สุดค่าบริการชำระเงินผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น QR CODE หรือ Prompt pay เป็นต้น มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.86, S.D.=0.82$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุง เพื่อเพิ่มช่องทางการชำระเงินให้เกิดความสะดวกในการใช้จ่ายในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวให้มากที่สุด และยังเป็นส่งเสริมการเข้าสู่ยุคไร้เงินสด สร้างความสะดวกในการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.28, S.D.=0.78$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า จำหน่ายอาหาร-เครื่องดื่มที่เพียงพอต่อความต้องการ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.76, S.D.=0.78$ ) รองลงมาจุดบริการพร้อมให้บริการนักปั่นจักรยาน เช่น เช็คลมจักรยาน เครื่องมือสำหรับเปลี่ยนหรือซ่อมจักรยาน และราวแขวนจักรยาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.67, S.D.=0.84$ ) และน้อยที่สุดจุดบริการน้ำดื่มสาธารณะที่เหมาะสมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.63, S.D.=0.81$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงในการเพิ่มจุดบริการน้ำดื่มที่มากขึ้น นอกเนื่องจากที่มีอยู่แล้วหนึ่งจุด เพื่อให้ครอบคลุมการให้บริการต่อนักปั่นจักรยาน ผู้ออกกำลังกายหรือจะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้ใช้บริการอย่างทั่วถึงมากขึ้น

ด้านสถานที่ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.17, S.D.=0.76$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า สถานที่มีความสะอาดและสะดวกสบายในการเข้าถึงของนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.33, S.D.=0.69$ ) รองลงมาสถานที่มีความพร้อมในการให้บริการนักปั่นจักรยานที่เหมาะสม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.24, S.D.=0.75$ ) และน้อยที่สุดจุดบริการให้นักปั่นจักรยานนั่งพักผ่อนที่เพียงพอ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.98, S.D.=0.72$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงในการเพิ่มจุดนั่งพักผ่อน หรือให้มีบริเวณลานเพื่อจอดพักอย่างเหมาะสม จะเป็นการส่งเสริมการเข้าถึงของนักปั่นจักรยานมากขึ้น

ด้านความปลอดภัย มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.58, S.D.=0.83$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ความปลอดภัยของเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.86, S.D.=0.82$ ) รองลงมาความปลอดภัยของจุดจอดจักรยาน ป้องกันการสูญหายในแหล่งท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.82, S.D.=0.87$ ) และน้อยที่สุดศูนย์รับแจ้งเหตุหรือข้อมูลการติดต่อแจ้งเหตุระหว่างการท่องเที่ยวหรือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.24, S.D.=0.90$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อให้มีความปลอดภัยในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวมากขึ้น โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักปั่นจักรยานท่องเที่ยวกันเยอะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยที่สำคัญอย่างยิ่ง

ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.23, S.D.=0.68$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า เส้นทางมีทัศนียภาพที่สวยงามและมีเอกลักษณ์ของสถานที่ที่เหมาะสมให้ท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.45, S.D.=0.65$ ) รองลงมาเส้นทางมีความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติดึงดูดให้นักปั่นจักรยานเข้ามาท่องเที่ยว เช่น ชมภูเขา น้ำตก ลำธาร มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.39, S.D.=0.67$ ) และน้อยที่สุดเส้นทางเชื่อมโยงกับสวนสาธารณะหรือพื้นที่ในชุมชน วิถีชุมชน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=4.00, S.D.=0.74$ ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุงในการจัดเส้นทางปั่นจักรยานให้มีความหลากหลายของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นสวนสาธารณะ เพื่อพักผ่อน เส้นทางตลาดชุมชนหรือเส้นทางชุมชนที่เห็นความเป็นอยู่ของผู้คนในชุมชน เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชนที่เพิ่มขึ้น เส้นทางที่มีอยู่แล้วเป็นรูปแบบเส้นทางที่ดี แต่ก็ต้องมีการจัดเส้นทางที่เพิ่มขึ้นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกด้วย

เสนอรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน จำนวน 6 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางที่1 สถานีรถไฟบ้านไผ่ใหญ่ ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง เส้นทางจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางตรง ทำให้ง่ายต่อการปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทางถือได้ว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่ดีอีกเส้นทางหนึ่ง ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านวัดไตรวิทยา ร้านปาร์คไนโยง ร้านค้าชุมชน

เส้นทางที่2 สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ถ้ำตลอด เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง มีเส้นทางคดเคี้ยว ผ่านชุมชน ตลอดเส้นทางถือได้ว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่ดี ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านวัดชัยชุมพล ร้านค้าชุมชน ร้านกาแฟ จนถึงถ้ำตลอด

เส้นทางที่3 สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สถานีรถไฟช่องเขา เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางจะเป็นเส้นตรง ทำให้ง่ายต่อการปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทางถือได้ว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่ดี ตลอดสองข้างทางจะปั่นจักรยานผ่านชุมชน ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านศาลเจ้าแม่กวนอิม ร้านค้าชุมชน ร้านอาหาร ร้านกาแฟ สถานีรถไฟบ้านไผ่ใหญ่ จนถึงสถานีบ้านช่องเขา

เส้นทางที่4 สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง อุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางคดเคี้ยว ตลอดสองข้างทางมีความสวยงามของธรรมชาติ ลำธาร เนินเขาเล็กๆ ที่สลับกันไปตลอดเส้นทาง ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านวัดราษฎร์ประดิษฐ์ ร้านค้าชุมชน ร้านอาหาร ร้านกาแฟ จนถึงอุทยานแห่งชาติน้ำตกโยง

เส้นทางที่5 สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง ฝายน้ำล้นวังหีบ เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นตรง ตลอดสองข้างทางมีความสวยงามของธรรมชาติ ลำธาร เนินเขาเล็กๆ ที่สลับกันไปตลอดเส้นทาง ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านองค์การบริหารส่วนตำบลนาหลวงเสน ตลาดนัดชุมชน ร้านค้าชุมชน น้ำตกหนานปลิว จนถึงฝายน้ำล้นวังหีบ

เส้นทางที่6 สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึง สวนสาธารณะหนองเสม็ด เส้นทางปั่นจักรยานจะเป็นถนนลาดยาง มีเส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน ในการปั่นจักรยานจะปั่นผ่านสวนหลวง ร.5 ร้านค้าชุมชน ร้านอาหาร จนถึงสวนสาธารณะหนองเสม็ด

## 5.2 อภิปรายผล

จากการวิจัยเรื่องรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยาน พร้อมทั้งเสนอแนะให้เกิดรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราชโดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว โดยใช้แบบสอบถาม ด้วยวิธีการสุ่มแบบ

บังเอิญ จำนวน 400 ชุด ซึ่งศึกษาองค์ประกอบ 7 ด้าน คือ 1) ด้านกรไหลทางกายภาพ 2) ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร 3) ด้านการไหลทางการเงิน 4) ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก 5) ด้านสถานที่ 6) ด้านความปลอดภัย และ 7) ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว และค่าสถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ด้วยโปรแกรม SPSS พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 264 คน คิดเป็นร้อยละ 66 มีอายุ 41 – 50 ปี จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 36 โดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 25,000 บาท จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 36 โดยส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยาน 1-2 ปี จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37 ซึ่งเลือกช่วงเวลาในการปั่นจักรยาน ณ เวลา ช่วงเช้า 05.00 – 08.00 น จำนวน 351 คน คิดเป็นร้อยละ 87.6 ในการปั่นจักรยาน 1 สัปดาห์ 3-4 วัน จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 โดยมีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายที่แข็งแรง จำนวน 314 คน คิดเป็นร้อยละ 28.36 ซึ่งเลือกระยะทางในการปั่นจักรยานในระยะทาง 11-20 กิโลเมตร จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.60 และเลือกลักษณะเส้นทางปั่นจักรยานท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพที่มีเส้นทางที่มีสภาพถนนดี จำนวน 339 คน คิดเป็นร้อยละ 29.76 และรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ ได้นำเสนอเส้นทาง 6 เส้นทาง โดยมีเส้นทางระยะสั้น ไม่เกิน 10 กิโลเมตร ระยะปานกลางระหว่าง 11-20 กิโลเมตร และระยะไกล ตั้ง 21-30 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่จะปั่นจักรยานในระยะกลาง โดยมีเส้นทางสภาพถนนที่ดี และธรรมชาติตลอดเส้นทางที่สวยงามไม่ว่าจะเป็นลำธาร น้ำตก ภูเขาที่มีความอุดมสมบูรณ์

ผลจากการศึกษาองค์ประกอบรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.62, S.D.=0.74$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X}=4.23, S.D.=0.68$ ) รองลงมาด้านสถานที่ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=4.17, S.D.=0.76$ ) ด้านการไหลทางกายภาพ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.63, S.D.=0.74$ ) ด้านความปลอดภัย มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.58, S.D.=0.83$ ) ด้านการไหลทางการเงิน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.38, S.D.=0.75$ ) ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X}=3.28, S.D.=0.78$ ) และน้อยที่สุดด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร ( $\bar{X}=3.09, S.D.=0.66$ ) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งควรปรับปรุงตั้งแต่การเก็บรวบรวมข้อมูล แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ตามเส้นทางรถไฟ เพื่อส่งต่อไปยังหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนที่เกี่ยวข้องเข้ามาส่งเสริม พัฒนา ประชาสัมพันธ์ให้มีช่องทางที่หลากหลายขึ้น อาจมีการประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลได้อย่างทั่วถึง เช่น เว็บไซต์ เฟสบุ๊ก หรือช่องทางอื่นๆ ของเทศบาล ตำบลเพื่อให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น และให้นักท่องเที่ยวสามารถค้นหาข้อมูลเส้นทางท่องเที่ยว จุด/สถานที่ปั่นจักรยานท่องเที่ยว และมีข้อมูลในการเดินทางเข้าถึง แหล่งท่องเที่ยว พร้อมทั้งสามารถวางแผนการเดินทางที่พัก จนกระทั่งค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เหมาะสมได้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของจิราพรณ์ พรหมเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และส่วนผสมทางการตลาดต่อการพัฒนาการตลาดเส้นทางจักรยานต่อเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม พบว่า ควรพัฒนาการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น ป้ายโฆษณา นิติยสาร แผ่นพับ เว็บไซต์ และมีการส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยาน ริมฝั่งโขงมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับวีรวรรณ วิโรจน์วรรณ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจนักท่องเที่ยวที่มีต่อเส้นทางจักรยาน และแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานบริเวณบางกระเจ้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ภาพรวมนักท่องเที่ยวมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ส่วนแนวทางการพัฒนาเส้นทาง 7 ประเด็น



คือ 1.ด้านคมนาคม ควรมีการพัฒนาเส้นทางเรียนรู้วิถีธรรมชาติร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน  
2.ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ควรมีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว 3.ด้านความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยวควรมีป้าย  
บอกทางที่ชัดเจนและศูนย์รับแจ้งข้อมูล 4.ด้านความสะอาดของสถานที่ควรให้ประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วม  
ดูแลความสะอาดพื้นที่ตามแหล่งท่องเที่ยว 5.ด้านคุณภาพการบริการและสินค้า ควรกำหนดมาตรฐานการ  
บริการกับผู้ประกอบการ 6.ด้านการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับคนในชุมชน โดยการส่งเสริมความรู้การพัฒนาแหล่ง  
ท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และ 7.ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว ควรใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติและวิถีชีวิตชุมชนที่  
แตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวอื่นมาใช้เป็นจุดขาย

### 5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาวิจัย

1.ควรมีสื่อกลางในการรวบรวมข้อมูลเพื่อประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะเป็  
นการส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้นหาข้อมูลที่สะดวก และสามารถเข้าถึงข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว สามารถวาง  
แผนการเดินทาง ที่พักหรือกระท่อมค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เหมาะสม

2.ควรมีการบริหารจัดการพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ พร้อมอุปกรณ์ที่สามารถอำนวยความสะดวกที่  
เหมาะสม เช่น ราวแขวนจักรยาน ที่นั่งพักผ่อน และมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยเพื่อรองรับนักปั่น  
จักรยานท่องเที่ยวเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ต้องขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการ และหน่วยงาน  
ภาครัฐ/เอกชนในพื้นที่

3.ควรมีการแบ่งเส้นทางปั่นจักรยาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ยังเป็การส่งเสริมสุขภาพ ส่งเสริมการ  
ปั่นจักรยานในพื้นที่ ลดมลภาวะ และลดปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืน โดยการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงาน  
ภาครัฐ/ เอกชนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น เทศบาล ตำบล ซึ่งเป็นการบูรณาการอย่างยั่งยืนในพื้นที่

### 5.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

1.ควรมีการศึกษาความสัมพันธ์ในการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ผู้ประกอบการ  
และชุมชนในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวการปั่นจักรยานเชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่

2.ควรศึกษาการท่องเที่ยวการปั่นจักรยานเพื่อนำมาใช้ในชีวิตประจำวัน ที่สามารถลดมลภาวะ  
ลดการจราจรติดขัด นำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน



## บรรณานุกรม

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2562, จาก <http://thai.tourismthailand.org/>  
คมสัน สุริยะ . (2552) . กรอบแนวคิดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2562,  
จาก [www.tourismlogistic.com](http://www.tourismlogistic.com)
- จิราพรณ์ พรหมเทพ.(2561). แนวทางการพัฒนาการตลาดเส้นทางท่องเที่ยวริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม.วารสารวิชาการบริหารธุรกิจ สมาคมสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งประเทศไทยในพระราชนูปถัมภ์ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯสยามบรมราชกุมารี.ปีที่7 ฉบับพิเศษ ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน ประจำปี 2561.
- จักรรัฐ ผาละและมนสิชา เพชรานนท์.(2559). การศึกษาพฤติกรรมเดินทางของผู้ใช้จักรยานเพื่อหาแนวทางสนับสนุนให้เลือกใช้จักรยานในเขตเมืองขอนแก่น.วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.ปีที่15 ฉบับที่2 กรกฎาคม-ธันวาคม ประจำปี 2559.(103-116)
- ณัฐพันธุ์ เตชะพันธุ์ . (2556) . แนวทางการพัฒนาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของดอยฮาง กรณีศึกษา ดอยฮาง ตำบลดอยฮาง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย. การศึกษาอิสระปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต. สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน. มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
- ทรรศนะ บุญอยู่. (2548) . แนวทางการวางแผนการพัฒนาระบบจักรยานในเมืองภูมิภาค.วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์.มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- ธนพล แก้ววงษ์ . (2552) . แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร.หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธัญรมณ จิรพิสัยสุข.(2554). ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวไทยในเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน จังหวัดเชียงใหม่.หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธินันท์ วัฒนโยธิน, นุชชากร คงยะฤทธิ์และคณะ,2560.แนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จังหวัดนครศรีธรรมราช. (บทความ) Thai Value Chain Management & Logistics Conference (Thai VCML) ครั้งที่17 ,2560 สงขลา.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่2 กรุงเทพฯ:บริษัทเพรส แอนด์ดีไซน์ จำกัด, 2548.
- บุษบา สิทธิการและคณะ. (2552). การพัฒนาบทบาทองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการส่งเสริมและสนับสนุนความพร้อมของเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวโดยชุมชนในกลุ่มภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย.กรุงเทพฯ.สำนักงานคณะวิจัยแห่งชาติ.
- พนกฤษ อุดมกิตติ. (2556) .การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตดลิ่งชั้น กรุงเทพมหานคร.หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม.มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- มิ่งสรรพ์ ขาวสะอาดและคมสัน สุริยะ. (2551) . การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่มแม่น้ำโขง 3. สถาบันวิจัยสังคม. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- รวีวรรณ วิโรจน์วรรณ.(2561). แนวทางในการพัฒนาเส้นทางการปั่นจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว บริเวณพื้นที่ บางกระเจ้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ.วารสารปัญญาภิวัฒน์ ปีที่10 ฉบับที่ 3 ประจำเดือนกันยายน-ธันวาคม ประจำปี 2561.(96-109).
- วิทยา กิริยาลีลากุลและคณะ. (2556). การจัดการเส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศโดยจักรยานในเขตเทศบาลตำบล แสนสุข.สาขาการจัดการธุรกิจและสารสนเทศคณะกรรมการจัดการและการท่องเที่ยว. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อัจฉรี จันทร์มูล. (2557). การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขง. หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิตสาขาวิชาวัฒนธรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- เอราวัศน์ โพธิ์สุตานันท์. (2557). แนวทางการจัดทำเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบางคล้า จังหวัด ฉะเชิงเทรา.หลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะ ครุศาสตร์อุตสาหกรรม.สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ . (2555) . การจัดการโลจิสติกส์สำหรับท่องเที่ยวในอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา. ทนุอุดหนุนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- โชติพงษ์ บุญฤทธิ์.(2560). การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดย กระบวนการมีส่วนร่วม.วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร.ปีที่14 ฉบับที่ 1 ประจำเดือน มกราคม-มิถุนายน ประจำปี 2560.(89-227)
- DePoy, Elizabeth & Gilson, Stephen. (2012). Human Behavior Theory and Application : A Critical Thinking Approach. Sage Publications, Inc
- Richard, G. & Musters, W. (Eds.). (2010). Cultural tourism research method. Wallingford, Oxfordshire , UK: Cambridge, Mass.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก  
แบบสอบถาม







## แบบสอบถาม

### เรื่อง รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

แบบสอบถามชุดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช พร้อมทั้งเสนอแนะรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟที่ตรงต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งคำตอบของท่านจะไม่มีผลกระทบต่อตัวท่าน เพราะผู้วิจัยจะนำเสนอผลวิเคราะห์ในภาพรวม ดังนั้นจึงขอความกรุณาจากท่าน ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความสำคัญยิ่งในการให้ข้อมูลตามความเป็นจริง แสดงความคิดเห็นที่ตรงกับความต้องการของท่านมากที่สุด

ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถามชุดนี้ โดยรายละเอียดของแบบสอบถามประกอบด้วยส่วนคำถาม 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณที่ท่านได้กรุณาเสียเวลาในการตอบแบบสอบถามชุดนี้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าข้อมูลที่ได้รับจากท่านจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวิจัยครั้งนี้ และขอขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำแนะนำ : ให้ผู้ตอบแบบสอบถามทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง

1. เพศ

1) ชาย

2) หญิง

2. อายุ

1) ต่ำกว่า 20 ปี

2) 21 – 30 ปี

3) 31 – 40 ปี

4) 41 – 50 ปี

5) 51 – 60 ปี

6) 61 ปีขึ้นไป

3. อาชีพ

1) นักเรียน/นักศึกษา

2) รับราชการ

3) เกษตรกร

4) เจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ

5) ลูกจ้าง/รับจ้างทั่วไป

6) พนักงานรัฐวิสาหกิจ/บริษัทเอกชน

7) แม่บ้าน/พอบ้าน

8) อื่นๆ.....

4. ระดับการศึกษา

1) ประถมศึกษา

2) มัธยมศึกษา

3) ปวช./ปวส.

4)ปริญญาตรี

4) ปริญญาโท

5) อื่นๆ.....

5. รายได้

1) น้อยกว่า 5,000 บาท

2) 5,001 – 10,000 บาท

3) 10,001 – 15,000 บาท

4) 15,001 – 20,000 บาท

5) 20,001 – 30,000 บาท

6) 30,001 บาทขึ้นไป

6. ท่านมีประสบการณ์การปั่นจักรยานมานานเท่าใด

1) น้อยกว่า 1 ปี

2) 1-2 ปี

3) 3-4 ปี

4) 5-6 ปี

5) มากกว่า 5 ปี

7. ช่วงเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่าน

1) ช่วงเช้า 05.00 – 08.00 น

2) ช่วงสาย 09.00 – 12.00 น

3) ช่วงบ่าย 13.00 – 15.00 น

4) ช่วงเย็น 16.00 – 19.00 น

8. ท่านปั่นจักรยานใน 1 สัปดาห์กี่วัน

1) 1-2 วัน

2) 3-4 วัน

3) 5-6 วัน

4) ทุกวัน

9. ท่านมีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในข้อใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1) เพื่อชื่นชมธรรมชาติ วิถีชุมชน

2) เพื่อออกกำลังกายสร้างสุขภาพที่แข็งแรง

3) เพื่อท่องเที่ยว

4) เพื่อทำกิจกรรมปั่นจักรยาน

5) เพื่อพบปะเพื่อนฝูง

6) เพื่อพักผ่อน ผ่อนคลายความเครียด

7) เพื่อผจญภัยในการท่องเที่ยว

8) เพื่อประสบการณ์การออกกำลังกายใหม่

9) เพื่อตามกระแสนิยม

10) อื่นๆ.....

10. ระยะทางในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของท่านต่อวันมีระยะทางเท่าใด

- 1) น้อยกว่า 10 กิโลเมตร                      2) 11-20 กิโลเมตร  
3) 21-30 กิโลเมตร                              4) 31- 40 กิโลเมตร  
3) 41-50 กิโลเมตร                              4) มากกว่า 51 กิโลเมตร

11. ลักษณะเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ท่านเลือกปั่นจักรยานเป็นอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) เส้นทางมีสภาพถนนดี                      2) เส้นทางมีระยะทางที่เหมาะสม  
3) เส้นทางมีลำธาร/น้ำตก                      4) เส้นทางมีตลาดหรือร้านอาหาร  
5) เส้นทางมีสถานที่จุดชมวิว/ถ่ายรูป        6) เส้นทางมีสถานที่ชุมชน  
7) เส้นทางมีโบราณสถาน                      8) อื่นๆ.....

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ อำเภอยางชุมน้อย จังหวัดนครศรีธรรมราช

รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ	ระดับความคิดเห็น				
	5 มาก ที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย ที่สุด
<b>1. ด้านการไหลทางกายภาพ</b>					
1.1 เส้นทางมีความเหมาะสมในการปั่นจักรยานท่องเที่ยว					
1.2 เส้นทางปั่นจักรยานมีป้าย สัญลักษณ์บอกทางอย่างชัดเจน					
1.3 สภาพของเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกเหมาะสม เช่น เส้นทางไม่ชำรุด ไม่มีหลุม เป็นต้น					
1.4 การแบ่งเส้นทางปั่นจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างชัดเจน					
<b>2. ด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร</b>					
2.1 ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ					
2.2 ศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารในแหล่งท่องเที่ยว					
2.3 แผนที่การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว					
2.4 การประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว					
<b>3. ด้านการไหลทางการเงิน</b>					
3.1 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความเหมาะสม					
3.2 ค่าที่พัก-สถานที่ที่มีความเหมาะสม					
3.3 ราคาอาหาร เหมาะสมกับราคาและบริการที่ได้					

รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ	ระดับความคิดเห็น				
	5 มาก ที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย ที่สุด
3.4 การบริการชำระเงินผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น QR CODE หรือ Prompt pay เป็นต้น					
<b>4. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก</b>					
4.1 จุดบริการพร้อมให้บริการนักปั่นจักรยาน เช่น เช็คลมจักรยาน เครื่องมือสำหรับเปลี่ยนหรือซ่อมจักรยาน และราวแขวนจักรยาน					
4.2 จุดบริการน้ำดื่มสาธารณะที่เหมาะสม					
4.3 ห้องน้ำ – ห้องสุขาที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้บริการ					
4.4 จำหน่ายอาหาร-เครื่องดื่มที่เพียงพอต่อความต้องการ					
<b>5. ด้านสถานที่</b>					
5.1 สถานที่จอดรถจักรยานเพียงพอและเหมาะสม					
5.2 สถานที่ที่มีความพร้อมในการให้บริการนักปั่นจักรยานที่เหมาะสม					
5.3 จุดบริการให้นักปั่นจักรยานนั่งพักผ่อนที่เพียงพอ					
5.4 สถานที่ที่มีความสะอาดและสะดวกสบายในการเข้าถึงของนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว					
<b>6. ด้านความปลอดภัย</b>					
6.1 ความปลอดภัยของเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว					
6.2 ความปลอดภัยของจุดจอดจักรยาน ป้องกันการสูญหายในแหล่งท่องเที่ยว					
6.3 ป้ายเตือนสำหรับผู้ขี่จักรยาน เช่น ทางแยกทางโค้ง จุดอันตราย เป็นต้น					
6.4 ศูนย์รับแจ้งเหตุหรือข้อมูลการติดต่อแจ้งเหตุระหว่างการเดินทางหรือสถานที่ท่องเที่ยว					



รูปแบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การปั่นจักรยานตามเส้นทางรถไฟ	ระดับความคิดเห็น				
	5 มากที่สุด	4 มาก	3 ปานกลาง	2 น้อย	1 น้อยที่สุด
7. ด้านรูปแบบกิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจการท่องเที่ยว					
7.1 เส้นทางเชื่อมโยงกับสวนสาธารณะหรือพื้นที่ในชุมชน วิถีชุมชน					
7.2 เส้นทางเชื่อมโยงกับตลาดหรือแหล่งค้าขายในพื้นที่ชุมชน					
7.3 เส้นทางมีทัศนียภาพที่สวยงามและมีเอกลักษณ์ของสถานที่ที่เหมาะสมให้ท่องเที่ยว					
7.4 เส้นทางมีความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติดึงดูดให้นักปั่นจักรยานเข้ามาท่องเที่ยว เช่น ชมภูเขา น้ำตก ลำธาร					

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....



ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย (สไใหญ่)

ภาคผนวก ข  
ประวัติผู้วิจัย



## ประวัติผู้วิจัย

- 1.ชื่อ-นามสกุล (ภาษาไทย) นายธีรนนท์ วัฒนโยธิน  
ชื่อ - นามสกุล (ภาษาอังกฤษ) Mr. Tiranan Wattanayotin
- 2.เลขหมายบัตรประจำตัวประชาชน 1800600087035
- 3.ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์
- 4.หน่วยงานและสถานที่อยู่ที่ติดต่อได้สะดวก พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail)  
สาขาการจัดการ คณะเทคโนโลยีการจัดการ  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิทยาเขตนครศรีธรรมราช  
109 ม.2 ต.ถ้ำใหญ่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช 80110  
โทร. 075-773139 โทรสาร. 075-773139 e-mail : [tiranan\\_w@hotmail.com](mailto:tiranan_w@hotmail.com)
- 5.ประวัติการศึกษา  
ปริญญาตรี วท.บ.(วิศวกรรมซอฟต์แวร์) มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง  
ปริญญาโท บธ.บ.(การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง  
ปริญญาโท วท.ม.(การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- 6.สาขาวิชาการที่มีความชำนาญพิเศษ ระบุสาขาวิชาการ  
- การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, การจัดการสินค้าคงคลังและคลังสินค้า
- 7.ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศ  
งานวิจัยที่ดำเนินงานเสร็จสมบูรณ์
  - 1.แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในกระบวนการผลิต กรณีศึกษา: น้ำดื่ม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย อำเภอทุ่งสงจังหวัดนครศรีธรรมราช.งบประมาณเงินรายได้ประโยชน์. ปี 2556 (หัวหน้าโครงการ)
  - 2.แนวทางการประยุกต์ใช้แผนภาพสายธารคุณค่าและการจำลองสถานการณ์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการผลิต : กรณีศึกษาโรงงานน้ำดื่มเอเอ็กซ์อำเภอพิปูน จังหวัดนครศรีธรรมราช.งบประมาณเงินรายได้ประโยชน์. ปี 2557 (หัวหน้าโครงการ)
  - 3.แนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จังหวัดนครศรีธรรมราช. งบประมาณเงินแผ่นดิน (วช.). ปี 2558 (หัวหน้าโครงการ)
  - 4.การศึกษาศักยภาพโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงเกษตรสู่การเรียนรู้วิถีชีวิตชุมชน อำเภอลานสกา จังหวัดนครศรีธรรมราช. งบประมาณเงินรายได้ปี2560 (หัวหน้าโครงการ)

## ประวัติคณะผู้ร่วมวิจัย

1. ชื่อ - นามสกุล (ภาษาไทย) นางสาวนุชากร คงยะฤทธิ์  
ชื่อ - นามสกุล (ภาษาอังกฤษ) Miss. NuchakornKongyarit

2. รหัสประจำตัวประชาชน 1909900128761

3. ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้ช่วยศาสตราจารย์

4. หน่วยงานที่สามารถติดต่อได้

สาขาระบบสารสนเทศ คณะเทคโนโลยีการจัดการ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิทยาเขตนครศรีธรรมราช

109 ม.2 ต.ถ้ำใหญ่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช 80110

โทร. 075-773139 โทรสาร. 075-773139

E-mail:nuchakorn.ko@rmutsv.ac.th

5. ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี วท.บ. (วิทยาการคอมพิวเตอร์) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ปริญญาโท วท.ม. (การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

6. สาขาวิชาที่มีความชำนาญพิเศษ

การพัฒนาเว็บไซต์, Web Application

7. ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัย

งานวิจัยที่ทำเสร็จแล้ว

1. ชื่อข้อเสนอการวิจัย: แนวทางการพัฒนาระบบจัดการระบบสินค้าคงคลังกลุ่มสหกรณ์  
การเกษตร อำเภอพิปูน อย่างบูรณาการ แหล่งเงินทุน: งบประมาณเงินรายได้  
2557.

2. ชื่อข้อเสนอการวิจัย: รูปแบบและพฤติกรรมของการตลาดอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีผลต่อการเพิ่ม  
กลุ่มผู้บริโภค ของกลุ่มโอท็อปอำเภอบางขัน แหล่งเงินทุน: งบประมาณเงินรายได้  
2559.

3. ชื่อข้อเสนอการวิจัย: การศึกษาและพัฒนาระบบสารสนเทศ เส้นทางและรูปแบบกิจกรรม  
การท่องเที่ยวเชิงเกษตรจังหวัดสุราษฎร์ธานี แหล่งเงินทุน: เงินงบประมาณ  
ประจำปี 2559.

## Proceedings List

นุชากร คงยะฤทธิ์. (2559, พฤษภาคม). แนวทางการพัฒนาระบบการจัดการสินค้าคงคลัง  
กลุ่มสหกรณ์การเกษตรอำเภอพิปูนอย่างบูรณาการ. การประชุมวิชาการ การ  
นำเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ ครั้งที่ 7, ภูเก็ต.

นุชากร คงยะฤทธิ์. (2560, เมษายน). ระบบประเมินความพึงพอใจการให้บริการ  
ศาลแขวงทุ่งสง THE SYSTEM ASSESSES THE SATISFACTION OF SERVICE  
THUNGSONG DISTRICT COURT The 5th ASEAN Undergraduate  
Conference in Computing (AUC2) 2017, naresuan university  
phitsanulok Thailand, pp 833-836.