

รายชื่อวารสารทั้งหมด

พบวารสารทั้งหมด 1243 รายการ

*ท่านสามารถดูรายละเอียดของแต่ละวารสารได้โดยคลิกที่ชื่อของวารสาร

2630-0427

ISSN	E-ISSN	ชื่อไทย	ชื่ออังกฤษ	TCI กลุ่ม ที่	สาขา	เว็บไซต์	หมายเหตุ
-	2630-0427	วารสารศิลปการจัดการ	Journal of Arts Management	1	Social Sciences	https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jam	



วารสารศิลปการจัดการ Journal of Arts Management

ISSN : 2630-0427 (online)

ปีที่ 6 ฉบับที่ 4 : ตุลาคม - ธันวาคม 2565

Vol. 6 No. 4 : October - Decamber 2022

JAM

มูลนิธิธรรมาทิวัฒน์

Foundation of Globalization Fairness



วารสารศิลปการจัดการ

Journal of Arts Management

ปีที่ 6 ฉบับที่ 4 ตุลาคม – ธันวาคม 2565

Vol.6 No.4 October – December 2022

ISSN: 2630-0427 (Online)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเผยแพร่ผลงานวิชาการที่มีคุณภาพ ในการพัฒนาศักยภาพผลงานทางวิชาการในลักษณะบทความทางวิชาการของคณาจารย์ นักวิชาการ และ นักศึกษาในระดับบัณฑิตศึกษา
2. เพื่อให้บริการทางสังคมในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นทางวิชาการ

นโยบายการตีพิมพ์

วารสารศิลปการจัดการ เป็นวารสารราย 3 เดือน รับผิดชอบและเผยแพร่ผลงานทางวิชาการในมิติด้านศิลปศาสตร์ รัฐประศาสนศาสตร์ และสหวิทยาการด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ลักษณะของบทความที่จะนำลงตีพิมพ์ ได้แก่ บทความวิจัย (Research Article) บทความวิชาการ (Academic Article) บทความปริทรรศน์หรือบทวิจารณ์วรรณกรรม (Review Article) บทวิจารณ์หนังสือ (Book Review)

บทความที่ได้รับตีพิมพ์จะต้องได้รับความเห็นชอบจากกองบรรณาธิการก่อนตีพิมพ์ ได้ผ่านการพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิกลั่นกรองบทความ (Peer Review) จำนวน 3 ท่าน ที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง ในลักษณะปกปิดรายชื่อ (Doubleblind Peer Review)

ทัศนะและความคิดเห็นที่ปรากฏในบทความในวารสารศิลปการจัดการ ถือเป็นความรับผิดชอบของผู้เขียนบทความนั้น และไม่ถือเป็นทัศนะและความรับผิดชอบของกองบรรณาธิการ

กำหนดการเผยแพร่

ปีละ 4 ฉบับ (ราย 3 เดือน) คือ	ฉบับที่ 1	มกราคม – มีนาคม
	ฉบับที่ 2	เมษายน – มิถุนายน
	ฉบับที่ 3	กรกฎาคม – กันยายน
	ฉบับที่ 4	ตุลาคม – ธันวาคม

เจ้าของ

มูลนิธิธรรมมาภิวัตน์

ที่ปรึกษา

ดร. วรณชนพล หิรัญบุรณะ

ประธานมูลนิธิธรรมมาภิวัตน์

บรรณาธิการ

ผศ.ดร. สมชาย ดำเนิน

สมาคมนักวิจัยแห่งประเทศไทย

กองบรรณาธิการ

Prof. Dr. Pankaj Srivastava

Mortal Nehru National Institute of Technology, India

Prof .Dr. Shulan Zhou

International Collaborations Office, Yunnan Academy
Social Sciences, China

Dr. Chai Ching Tan

Rajamangala University of Technology Rattanakosin,
Thailand

ศ.ดร.จําณรงค์ อติวัฒนสิทธิ์

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

รศ.ดร.สัญญา เคนาภูมิ

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

รศ.สิทธิพันธ์ พุทธิสุน

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ผศ.ดร.ฉลอง พันธุ์จันทร์

มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

ผศ.ดร.สิทธิธรรม อ่องวุฒิมิวัฒน์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผศ.ดร.จันทนา อุดม

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผศ.ดร.ณัฐพัชร์ วรพงศ์พัชร์

มหาวิทยาลัยกรุงเทพบุรี

ผศ.ดร.ธานี สุวรรณประทีป

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

ดร.รุ่งโรจน์ สรงสะบุญ

มหาวิทยาลัยสยาม

ดร.ลำพอง กลมกุล

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

ดร.ทักษิณา แสนเย็น

มหาวิทยาลัยศรีปทุม ขอนแก่น

ดร.จิตาภา เร่งมีศรีสุข

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ

ดร.พงศ์สฎา เฉลิมกลิ่น

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

สำนักงานกองบรรณาธิการ

146/3 ซอยรามคำแหง 112 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง

กรุงเทพมหานคร 10240

โทร. 09-6885-5234

สารบัญ

บทบรรณาธิการ

III – V

บทความประจำฉบับ

ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับใช้งานแพลตฟอร์มสื่อสังคมเพื่อเป็นเครื่องมือ
สำหรับการเรียนรู้แบบร่วมกันของนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัย: มุมมองความปกติใหม่
หลังการระบาดของโควิด-19

1604 – 1627

Causal Factors Influencing the Adoption of Social Media Platform as a Tool for Collaborative
Learning among Higher Education Students: The New Normal Post-COVID-19 Outlook

ธาดาทิเบศร์ ภูทอง

Thadathibesra Phuthong

คุณลักษณะความเป็นผู้ประกอบการใหม่ที่ประสบความสำเร็จในธุรกิจบริการอาหาร
และเครื่องดื่มในสถานการณ์โควิด-19

1628 – 1646

Characteristics of New Successful Entrepreneurs in Food and Beverage Business in
COVID-19 Pandemic

กัลยา สร้อยสิงห์, องอาจ นัยพัฒน์ และ อรุณา เจริญสุข

Kunlaya Sroysing, Ong-art Naiyapatana and Ornuma Charoensuk

การศึกษาโรคหรืออาการและวิธีการรักษาในคัมภีร์กระษัยที่ปรากฏในตำราเวชศาสตร์
ฉบับหลวง รัชกาลที่ 5 เล่ม 1

1647 – 1666

A Study of Diseases or Symptoms and Treatment Procedures in the Krasai Scripture, Which
Appears in Textbook of Medicine, Royal Issue of Rama V, Volume 1

พกามาต ประระทั่ง, สุภาพร วิสูงเร, กัญญารัตน์ เตือนหงาย

ศุมาลีน ดีจันทร์ และ นวรัตน์ มีชัย

Pakamas Paratang, Supaporn wisungre, Kanyarat Duenngai

Sumalin Deechan and Nawarat Meechai

การสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ
ในภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย

1667 – 1690

Creating Community Based Tourism Routes by Train to Support Free Independent Tourists
in The Western Region of Thailand

พิมพ์ชนก มุลมิตร และ พิทักษ์ ศิริวงศ์

Pimchanok Mulmit and Pitak Siriwong

อักขรวิธีพิเศษที่พบในคำเรียกขวัญไทอาหม “ซอนมิงลุงไผ่”

1691 – 1712

A Study of Special Orthographic Words of the Tai Ahom Soul-Calling Manuscripts “Khon
Ming Lung Phai”

กนกวรรณ ชัยทัต และ อุเทน วงศ์สถิตย์

Kanokwan Jayadat and U-Tain Wongsathit

การสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ
เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระในภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย
Creating Community Based Tourism Routes by Train to Support Free
Independent Tourists in The Western Region of Thailand

¹พิมพ์ชนก มูลมิตร และ ²พิทักษ์ ศิริวงศ์

¹Pimchanok Mulmit and ²Pitak Siriwong

¹คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

¹Faculty of Humanities and Social Sciences, Nakhon Pathom Rajabhat University, Thailand

²คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร

²Faculty of Management Science, Silpakorn University, Thailand

Email: 1neopimm@gmail.com

Received August 8, 2022; Revised September 11, 2022; Accepted September 25, 2022

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ 2) ศึกษาข้อมูลบริบทและประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก และ 3) สร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน โดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี ผลการวิจัยพบว่า

1) พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก มีดังนี้ นักท่องเที่ยวอิสระเดินทางท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน โดยเดินทางกับกลุ่มเพื่อน 1 ครั้งต่อเดือน ส่วนใหญ่เดินทางไปกลับ และมีค่าใช้จ่ายตลอดทริปเฉลี่ย 1,001 – 3,000 บาท เคยเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวจากอินเทอร์เน็ต มีแรงจูงใจในการท่องเที่ยวด้านการพัฒนาตนเอง และมีความต้องการในด้าน (1) ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิต (2) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน (3) ด้านสิ่งดึงดูดใจในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน

2) บริบทและการประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตริมน้ำ แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตตลาดเก่า แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตพหุวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตไทยทรงดำ แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตริมทางรถไฟ แหล่งท่องเที่ยวชุมชนเชิงนิเวศ และแหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตชาวประมงพื้นบ้าน

3) การสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟในภูมิภาคตะวันตกสามารถสร้างได้ 4 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อการพักผ่อน ประมงริมทะเล 2) เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อเรียนรู้นอกห้องเรียน วิถีชีวิตชุมชนพื้นถิ่น 3) เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อสัมผัสวิถีชีวิต วัฒนธรรม และภูมิปัญญาชุมชน วิถีชีวิตเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ และ 4) เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก วิถีชีวิตริมทางรถไฟและสายน้ำ

คำสำคัญ: เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ; นักท่องเที่ยวแบบอิสระ; ภูมิภาคตะวันตก

Abstract

This article aimed to study 1) the behavior and needs of independent tourists traveling by train; 2) the context and assess the potential of community tourist attractions in the western region; and 3) the creation of community-based tourism routes by railway to support free-independent tourists in the western region. The areas studied include Nakhon Pathom, Ratchaburi, Kanchanaburi, Phetchaburi, and Prachuap Khiri Khan. It was mixed-method research. The research results were found as follows:

1. The behavior and needs of independent tourists traveling by train in the western region's community-based tourism in the following areas: The FIT tourist's behavior travels for relaxation with friends once per month. Most of them traveled sightseeing, and the average cost throughout the trip was 1,001–3,000 baht. They have traveled to community-based attractions in the western region by getting information about tourist attractions from the internet. Their tourist motivation was self-improvement, including the tourist needs composed of 1) ease of access, 2) facilities, and 3) attractiveness in community-based tourist attractions.

2. Contextualize and assess the potential of community tourist attractions in the western region, including waterfront community-based tourist attractions, old market community-based tourist attractions, multicultural community-based tourist attractions, Thai Song Dam community-based tourist attractions, eco-community-based tourism sites, and a local fishermen's community-based tourist attraction.

3. There were four routes to build community-based tourism by train in the western region, as follows: 1) community-based tourism route by train for leisure and fishing along the sea; 2) community-based tourism route by train to learn outside the classroom and get a local lifestyle;

3) community-based tourism route by train to experience the local culture and wisdom along the historic railway line; and 4) community-based tourism route by train to respond to emotions of lifestyle along the railroad and river.

Keywords: Community Based Tourism Routes by Train; Free Independent Tourists; Western Region

บทนำ

ปัจจุบันหลังสถานการณ์โควิด 19 รัฐบาลหลายประเทศพิจารณาว่าการเดินทางโดยรถไฟเป็นส่วนสำคัญของความมุ่งมั่นต่อความยั่งยืนและเป้าหมายที่เป็นกลางด้านคาร์บอน รวมทั้งนักท่องเที่ยวต่างสนใจเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟมากยิ่งขึ้น นอกจากเหตุผลทางด้านราคาแล้ว ยังได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม และธรรมชาติอย่างใกล้ชิด (Ritchie, 2020; Defiance ETFs, 2022) จากสถิติการเดินทางของคนไทยและชาวต่างชาติที่ใช้บริการรถไฟในปี 2558 มีจำนวนทั้งสิ้น 2,515,008 คน (Ministry of Tourism & Sports, 2016) สำหรับการท่องเที่ยวทางรถไฟเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งที่น่าดึงดูดให้นักท่องเที่ยวได้มีเวลาเดินทางเที่ยวที่เน้นการเรียนรู้วิถีชีวิต วัฒนธรรม พร้อมทั้งชื่นชมวิวดูสวยงามตลอดสองข้างทาง ตลอดจนแวะชมแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ ศาสนสถาน วัฒนธรรม หัตถกรรม ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติต่างๆ โดยมุ่งพัฒนาคุณภาพและความหลากหลายของสินค้าและบริการในพื้นที่ เพื่อเพิ่มรายได้จากการขยายฐานตลาดนักท่องเที่ยว (Jullasikkee, 2020) และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Khumthong (2016) พบว่าการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟให้คุณค่าแก่พวักท่องเที่ยวในเชิงการผ่อนคลายอารมณ์ เนื่องจากได้ชื่นชมความงามของธรรมชาติได้ใช้ชีวิตแบบไม่เร่งรีบ ได้ใช้เวลากับตนเองในการพิจารณาสิ่งต่าง ๆ ได้เห็นสิ่งที่ไม่เคยเห็น และได้เห็นวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ริมทางรถไฟ อีกทั้งยังให้ความปลอดภัยและความประหยัดในการเดินทาง โดยสิ่งกระตุ้นที่ทำให้เกิดการโยกย้ายอดีตในการเดินทางโดยรถไฟ ได้แก่ การชมวิวดูทิวทัศน์ ท้องฟ้ายามพระอาทิตย์ขึ้น-พระอาทิตย์ตก ธรรมชาติริมทางรถไฟ เสียงหวูดรถไฟ เสียงรถไฟแล่น การค้าขายบริเวณสถานีรถไฟ บรรยากาศในอดีต ความปรารถนาที่จะกลับไปเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟกับครอบครัวและเพื่อน ๆ และต้องการที่จะเดินทางกลับไปยังสถานที่ที่ได้ไปท่องเที่ยวมารวมทั้งมิตรภาพดี ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง ในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการจัดเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวในประเทศ 2 รูปแบบ คือ แบบเข้าไปเย็นกลับและแบบพักค้างคืน แต่ยังไม่ปรากฏผลการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการจัดการรูปแบบบริการโลจิสติกส์ สำหรับการท่องเที่ยวทางรถไฟอย่างเป็นทางการ ซึ่งอาจทำให้สูญเสียโอกาสในการแข่งขันทางธุรกิจการท่องเที่ยว อีกทั้งการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558-2567 ที่กำหนดยุทธศาสตร์ดำเนินการที่ต้องการปรับปรุง การให้บริการและเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร การท่องเที่ยวทางรถไฟ

จำเป็นต้องมีการจัดการรูปแบบบริการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว (Klaypayak & Aiyasanon, 2018; Takojeen, 2016) โดยมุ่งเน้นการบริหารโซ่แห่งคุณค่าในกิจกรรมการบริการสร้างคุณค่าและคุณประโยชน์ให้แก่นักท่องเที่ยวในเวลาและสถานที่เฉพาะแห่ง (Wirtz, & Lovelock, 2021) ซึ่งจะทำให้ดีได้เพียงใดต้องขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายหลักในส่งมอบบริการขนส่งนักท่องเที่ยวจากแหล่งหนึ่งไปยังอีกแหล่งหนึ่ง ตอบสนองความต้องการและสร้างความพึงพอใจภายใต้การบริหารจัดการโซ่คุณค่าร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ Ballou, 2004) ดังนั้นการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวรถไฟให้เชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวภายในชุมชนจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาการท่องเที่ยวและกระจายรายได้ลงสู่ชุมชน และก่อให้เกิดจุดท่องเที่ยวใหม่ ๆ พร้อมทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในวัฒนธรรมและวิถีชีวิตในท้องถิ่นนั้น

จากการที่รถไฟถือเป็นพาหนะที่มีความปลอดภัย สะดวกในการเดินทางและเป็นที่ยอมรับในต่างประเทศสำหรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ หรือนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยตนเอง แต่ในประเทศไทยยังขาดการพัฒนาและการให้ความสำคัญกับการเดินทางรูปแบบดังกล่าว รวมถึงนักท่องเที่ยวยังขาดข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่สามารถเดินทางเข้าถึงโดยรถไฟ และเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ชุมชน การสร้างประสบการณ์ที่ความพิเศษและมีความโดดเด่นแก่นักท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมในการถ่ายทอดประสบการณ์เฉพาะแก่นักท่องเที่ยว (Giampiccoli & Mtapuri, 2021) โดยชุมชนในภูมิภาคตะวันตกที่สามารถเข้าถึงโดยรถไฟ เช่น ชุมชนคลองมหาสวัสดิ์ จ.นครปฐม ตามรอยอดีต “นั่งรถไฟ ลงเรือแม่ ชมน้ำบัว วิถีชนริมน้ำ” ชุมชนโพธาราม จ.ราชบุรี ซึ่งเป็นชุมชนที่มีตลาดเก่าแก่แห่งนี้มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ชุมชนท่องเที่ยว บ้านสามัคคีธรรม จ.กาญจนบุรี แหล่งท่องเที่ยวที่เกิดจากความสามัคคีของชาวบ้านในชุมชน ได้ร่วมแรงร่วมใจกันช่วยพลิกฟื้นพื้นที่แห่งนี้ให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์เชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมที่อยู่ในบริเวณเส้นทางรถไฟสายมรณะ ชุมชนหนองจอก จ.เพชรบุรี ในอดีตเคยเป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญและชุมทางรถไฟที่สำคัญทางใต้ ซึ่งปัจจุบันเป็นย่านชุมชนเก่าที่ยังคงรักษามรดกทางวัฒนธรรมในด้านสถาปัตยกรรม วิถีชีวิต ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่ทรงคุณค่าให้นักท่องเที่ยวและคนรุ่นใหม่ได้ไปสัมผัสและเรียนรู้ (Rocharungsat, 2020) ชุมชนท่องเที่ยวปากน้ำปราน จ. ประจวบคีรีขันธ์ เป็นชุมชนที่มีการอนุรักษ์ วัฒนธรรม พื้นบ้าน วิถีชีวิตชาวประมงพื้นบ้าน (Pak Nam Pran Municipal, 2017) ซึ่งชุมชนเหล่านี้มีการรวมตัวเพื่อจัดการการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน และยังแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่รถไฟผ่านและใกล้กับสถานี แต่ทว่ายังขาดการนำข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน เอกลักษณ์ หรือจุดเด่นมานำเสนออีกทั้งยังขาดงานวิชาการในการสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนในภูมิภาคตะวันตกอย่างเป็นระบบ

ดังนั้นบทความวิจัยนี้ นำเสนอการสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนด้วยรถไฟในภูมิภาคตะวันตกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ (FIT) ด้วยการศึกษาศักยภาพและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระ ที่เดินทางโดยรถไฟ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมาก ชอบเดินทางด้วยตนเองรักอิสระและการเดินทางด้วยรถไฟเป็นทางเลือกที่นักท่องเที่ยวแบบอิสระให้ความสนใจ เนื่องจากมีความ

สะดวก และสามารถเชื่อมโยงจากเมืองหลวงไปยังจังหวัดต่างๆ และมีรอบหรือช่วงเวลาการเดินทางที่แน่นอน มีระบบความปลอดภัยสูง รวมทั้งศึกษาบริบทและประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตกที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟ นอกจากนี้งานวิจัยครั้งนี้ยังเป็นโครงการนำร่องเพื่อการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟสำหรับรถไฟทางคู่ในอนาคตอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580 ในด้านการสร้างความหลากหลายทางการท่องเที่ยว (Office of the National Economic and Social Development Council: NESDC, 2018) ที่คาดว่าจะพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวชุมชนด้วยรถไฟที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในชุมชนกับระบบโลจิสติกส์รถไฟของประเทศไทยส่งผลให้ชุมชนเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวจำนวนมากขึ้น

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระ ที่เดินทางโดยรถไฟ
2. เพื่อศึกษาบริบทและประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก
3. เพื่อสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ

การทบทวนวรรณกรรม

จากการวิจัยครั้งนี้ได้สืบค้นเอกสาร บทความ การวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีและแนวคิดในการสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ ดังนี้

การท่องเที่ยวโดยชุมชน

การท่องเที่ยวโดยชุมชนเป็นการจัดการโดยชุมชน เพื่อชุมชน ซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวในท้องถิ่น “Local tourism” ที่สนับสนุนคนในชุมชนเป็นผู้ให้บริการในพื้นที่ (Asker et al., 2010) ทั้งนี้การพัฒนาโดยใช้ชุมชนเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ให้โอกาสสูงสุดสำหรับชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวในสถานที่นั้น ๆ รวมทั้งการจัดเตรียมสินค้าและบริการทั้งหมดที่นักท่องเที่ยวต้องการ (Arintoko et al., 2020) และเป็นการเพิ่มมูลค่าชุมชน ด้วยองค์ประกอบ ดังนี้ 1) ความเป็นท้องถิ่นดั้งเดิม 2) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม 3) การให้การศึกษามากขึ้นแก่ชุมชนท้องถิ่น 4) การเสริมสร้างพลังชุมชน 5) ความเสมอภาค 6) การมีส่วนร่วมของคนในชุมชน 7) การความยั่งยืน 8) การเป็นผู้ประกอบการชุมชน 9) การมีจริยธรรมทางการท่องเที่ยว 10) การสร้างผลกระทบทางบวกต่อชุมชนและเครือข่ายความร่วมมือ 11) การสร้างประสบการณ์ที่ความพิเศษและมีความโดดเด่นแก่นักท่องเที่ยว 12) การมีส่วนร่วมในการถ่ายทอดประสบการณ์เฉพาะแก่นักท่องเที่ยว 13) การร่วมสร้างความสุขแก่นักท่องเที่ยว และ 14) การเคารพประเพณีท้องถิ่นและวัฒนธรรมที่แตกต่าง (Giampiccoli & Mtapuri, 2021)

จากองค์ประกอบดังกล่าวสามารถสรุปภายใต้องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยชุมชน 4 องค์ประกอบ คือ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม ด้านชุมชน ด้านการจัดการ และด้านการเรียนรู้ (Ministry of Tourism & Sports, 2016) ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวสามารถนำมาวิเคราะห์ศักยภาพของชุมชน เนื่องจากการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชนควรมีหลักการบริหาร มีการค้นหาจุดเด่นของพื้นที่เพื่อทำการวางแผนการตลาด มีระบบการจัดสิ่งแวดลอมให้ดีและคำนึงถึงความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างกิจกรรมทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวที่ดีมีคุณภาพ มีการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายให้เกิดการจัดการที่เป็นระบบ ทำให้ทั้งชุมชนและนักท่องเที่ยวได้รับประโยชน์ซึ่งกันและกัน และจะทำให้สามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชนได้ซึ่งถือเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจฐานล่างได้เป็นอย่างดี

พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยว

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง การแสดงออกของนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวต่อการใช้จ่ายสินค้าและบริการในธุรกิจการท่องเที่ยว โดยมีกระบวนการตัดสินใจที่ส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยมีปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก สรุปได้ดังนี้ (Soponsiri, 2011; Pitipat & Na Nongkhai, 2013; Wachyuni & Kusumaningrum, 2020)

1. ปัจจัยภายในเป็นปัจจัยที่เกิดจากภายในตัวของนักท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการตัดสินใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) แรงจูงใจ (Motivation) 2) การรับรู้ (Perception) 3) การเรียนรู้ (Learning) 4) บุคลิกภาพ (Personality) 5) รูปแบบการดำเนินชีวิต (Lifestyle) และ 6) ทศนคติ (Attitude)

2. ปัจจัยภายนอกเป็นสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) กลุ่มอ้างอิง (Reference group) คือ กลุ่มที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยว 2) ครอบครัว (Family) 3) ชั้นทางสังคม (Social Class) และ 4) วัฒนธรรม (Culture)

นอกจากนี้พฤติกรรมนักท่องเที่ยว สะท้อนให้ทราบความต้องการของนักท่องเที่ยว ในปัจจัยด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านที่พัก ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านกิจกรรมด้านการเข้าถึง และด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยจะสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยว 3 รูปแบบ คือ 1) การท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ได้แก่ การเพื่อความเพลิดเพลิน เพื่อการพักผ่อน เพื่อทางธุรกิจ เพื่อความสนใจพิเศษ และเพื่อกีฬา 2) การแบ่งตามถิ่นพำนักถาวร ได้แก่ การท่องเที่ยวระหว่างประเทศและการท่องเที่ยวภายในประเทศ และ 3) ตามลักษณะการจัดการเดินทาง ได้แก่ การท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะที่ใช้บริการจากบริษัทนำเที่ยว และการท่องเที่ยวแบบอิสระจัดการท่องเที่ยวด้วยตัวเอง มีอิสระในการเลือกเดินทาง แหล่งท่องเที่ยว เส้นทางเดินทาง สถานที่พัก ไม่จำกัดเวลาท่องเที่ยว ณ จุดหมายปลายทาง (Rewtrakunphaiboon, 2014; Jittungwattana, 2015) ดังนั้นพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจึงเป็นการกระทำของนักท่องเที่ยวที่ตอบสนองต่อปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในของนักท่องเที่ยว

ในปัจจุบันแนวโน้มพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไปหลังสถานการณ์โควิด-19 แนวโน้มต่อจากนี้จะเป็นการเดินทางเฉพาะกลุ่มหรือกลุ่มเพื่อนสนิทเพิ่มขึ้น เน้น

กลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระ (FIT) เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวแบกเป้เที่ยว (Backpacking) เป็นกลุ่มที่น่าสนใจ เพราะเป็นกลุ่มที่แรกที่บุกเบิกการเดินทางท่องเที่ยวและเป็นกลุ่มสุดท้ายที่หยุดเดินทางจากสถานการณ์ต่างๆ (the first and the last) รวมถึงกลุ่มการทำงานในขณะท่องเที่ยว (Workcation) กลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มเติบโตสูงมาก เพราะปัจจุบันทุกคนสามารถทำงานได้ทุกที่ ดังนั้นทุกคนสามารถจะไปเดินทางท่องเที่ยวหรือพักผ่อนที่ใดก็ได้ แต่ต้องมีผลงานส่งตามที่กำหนด (Tantiprasertsuk, 2021)

3. สร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ

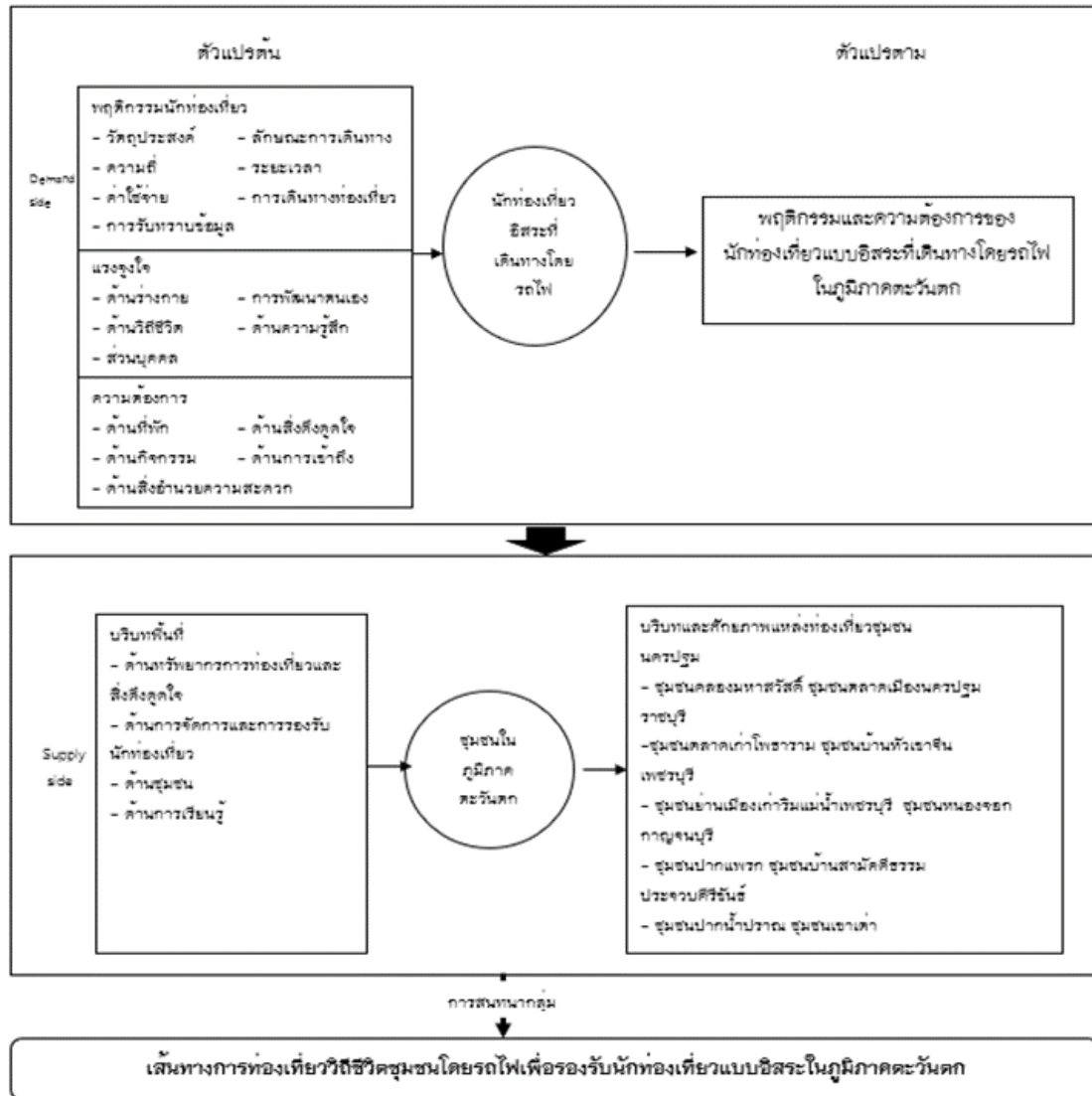
เส้นทางการท่องเที่ยวหมายถึงเส้นทางเพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและปลอดภัยพร้อมทั้งได้รับประสบการณ์การเรียนรู้ ทั้งนี้การกำหนดเส้นทางควรสำรวจและสังเกตจากพฤติกรรม แรงจูงใจและความต้องการของนักท่องเที่ยว ประกอบกับการประเมินที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ และจัดอันดับความสำคัญความน่าสนใจจากนั้นจึงวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงและการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ (Pinkaw, 2008; Tan & Abu Bakar, 2017) การสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟสามารถช่วยสร้างการกระจายรายได้ให้แก่ชุมชน เช่น การจัดรถรับส่งบริการนักท่องเที่ยวระหว่างสถานีรถไฟ แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่อยู่โดยรอบชุมชน และก่อให้เกิดการกระตุ้นในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในชุมชนและท้องถิ่นเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ สอดคล้องกับแนวคิดของ Fábos (2004), and Moore & Shafer (2001) ที่กล่าวว่าเส้นทางรถไฟมีวัตถุประสงค์ในการใช้ที่แตกต่างกันบางครั้งใช้สำหรับเป็นเส้นทางเดินทางขนส่งที่เชื่อมต่อกับสวนสาธารณะและพื้นที่ชนบทอื่น ๆ หรือเขตเมืองและแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับคนในท้องถิ่น

การสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวทางรถไฟ คำนึงถึงองค์ประกอบหลัก 6 ด้าน คือ ระยะทาง (length), ลักษณะทางกายภาพ (physical features) ทิวทัศน์ (scenery) สิ่งแวดล้อม (environmental aspects) การเข้าถึง (gateways) และมรดกทางธรรมชาติและวัฒนธรรม (heritage) (Reis & Jellum, 2012) ทั้งนี้ระยะการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ ไปยังชุมชนท่องเที่ยวที่สามารถเดินไปได้ด้วยตนเองอยู่ในรัศมีการเดินทางจากสถานีรถไฟ ไม่เกิน 15 กิโลเมตร (Mundet & Coenders, 2010) นอกจากนี้องค์ประกอบเสริม ได้แก่ 1) ด้านที่พักอยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟ 2) การใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีความหลากหลาย 3) ความหนาแน่นประชากรต่อสภาพแวดล้อมในพื้นที่ 4) กิจกรรมต่าง ๆ ของคนในพื้นที่ เป็นตัวชี้วัดระดับความต้องการที่สำคัญสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Berolzheimer, 2020)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า แนวคิดการท่องเที่ยวโดยชุมชนเน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว แต่ขาดแนวคิดในการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยง โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวทางรถไฟ ดังนั้นจึงได้นำองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยชุมชนมาวิเคราะห์ชุมชนที่มีศักยภาพ ร่วมกับทฤษฎีพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และศึกษาองค์ประกอบของการสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอิสระในภูมิภาคตะวันตก

กรอบแนวคิดการวิจัย

งานวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงพรรณานวิธี ผู้วิจัยกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัยตามแนวคิด/ทฤษฎีของพฤติกรรม แรงจูงใจ และความต้องการความต้องการนักท่องเที่ยวในองค์ประกอบการท่องเที่ยว (5A) (Tourism Western Australia, 2008) ของนักท่องเที่ยว ดัชนีภาพแหล่งท่องเที่ยว การท่องเที่ยวโดยชุมชน และการสร้างเส้นทางท่องเที่ยว ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ กระบวนการ และตัวแปรตาม โดยมีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยพรรณานวิธี พื้นที่วิจัย คือ ภูมิภาคตะวันตก 5 จังหวัด คือ นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์โดยมีการแบ่งขั้นตอนการวิจัยออกเป็น 3 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ

ประชากร นักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางด้วยรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก 5 จังหวัด คือ นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีจำนวนประชากรไม่ทราบค่าที่แน่นอน

กลุ่มตัวอย่าง ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็นโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) โดยจากการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างใช้แนวทางของ Yamane (1973) ได้จำนวน 400 คน แบ่งเป็น จังหวัดนครปฐม 80 คน จังหวัดราชบุรี 80 คน จังหวัดกาญจนบุรี 80 คน จังหวัดเพชรบุรี 80 คน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 80 คน

เครื่องมือ แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรม แรงจูงใจ และความต้องการของนักท่องเที่ยวอิสระที่ผ่านการตรวจสอบหาความเที่ยงตรงจากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ซึ่งทุกข้อคำถามมีค่าคะแนนเกิน 0.5 คะแนน และนำแบบสอบถามไปหาความเชื่อมั่นกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในภูมิภาคตะวันตก ที่ไม่ได้เลือกให้เป็นกลุ่มตัวอย่าง 30 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์ครอนบาคเท่ากับ 0.79

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์การถดถอย

ขั้นตอนที่ 2 เพื่อศึกษาข้อมูลบริบทและประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก

ประชากร ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวชุมชนโดยรถไฟในภูมิภาคตะวันตก 5 จังหวัด คือ นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ คนในชุมชนคลองมหาสวัสดิ์ ชุมชนตลาดเมืองนครปฐม จ.นครปฐม ชุมชนตลาดเก่าโพธาราม ชุมชนบ้านหัวเขาจีน จ.ราชบุรี ชุมชนย่านเมืองเก่าริมแม่น้ำเพชรบุรี ชุมชนหนองจอก จ.เพชรบุรี ชุมชนปากแพรก ชุมชนบ้านสามัคคีธรรม จ.กาญจนบุรี ชุมชนปากน้ำปราณ และชุมชนเขาเต่า จ.ประจวบคีรีขันธ์ โดยคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น โดยการเลือกแบบเจาะจง โดยกำหนดคุณสมบัติ เป็นผู้ที่อาศัย มีถิ่นฐาน หรือมีประสบการณ์ในพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3 ปี และเป็นผู้มีความรู้ด้านการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนในพื้นที่ ชุมชนละ 3 คน รวมทั้งสิ้น 30 คน

เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แนวคำถามในการสัมภาษณ์ (Research guidelines) บริบทและประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชน การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล โดยใช้การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation) ตรวจสอบแหล่งข้อมูลในด้านของสถานที่ เวลา และผู้ให้ข้อมูลที่ได้นั้นนั้นถูกต้องเพื่อให้ได้ข้อมูลที่แท้จริง

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วนำเสนอในลักษณะการบรรยาย

ขั้นตอนที่ 3 เพื่อสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน โดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ

ประชากร ผู้ที่มีความรู้ ประสบการณ์และมีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนการท่องเที่ยวโดยรถไฟ ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน สมาชิกชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ หน่วยงานภาครัฐ และเอกชน นักท่องเที่ยว และนักวิชาการ

กลุ่มเป้าหมาย คัดเลือกกลุ่มเป้าหมายแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น โดยการเลือกกลุ่มเป้าหมายแบบเจาะจง โดยกำหนดคุณสมบัติ ผู้ที่มีความรู้ ประสบการณ์และมีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน การท่องเที่ยวโดยรถไฟ ประกอบด้วย ตัวแทนสมาชิกในชุมชน จำนวน 2 คน ตัวแทนผู้ประกอบการ จำนวน 2 คน ตัวแทนหน่วยงานเทศบาลหรือองค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 2 คน ตัวแทนจากนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ จำนวน 2 คน และนักวิชาการด้านการท่องเที่ยว จำนวน 2 คน จำนวน 10 คน

เครื่องมือ คือ แนวทางการสนทนากลุ่มสำหรับการสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน โดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วนำเสนอในลักษณะการบรรยาย

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 1 พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระ ที่เดินทางโดยรถไฟ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 66.25 มีอายุระหว่าง 18–30 ปี จำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 61.0 และมีอายุระหว่าง 31–39 ปี จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 286 คน คิดเป็นร้อยละ 71.50 ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 รองลงมา เป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 มีสถานภาพโสด จำนวน 352 คน คิดเป็นร้อยละ 88.0 นักท่องเที่ยวมีรายได้ระหว่าง 10,001–15,000 บาทต่อเดือน จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 รองลงมา มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 มีภูมิลำเนาในภาคกลาง จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 40.75 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อการพักผ่อน จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72 โดยเดินทางกับกลุ่มเพื่อนจำนวน 203 คน คิดเป็นร้อยละ 50.75 เดินทางท่องเที่ยว 1 ครั้งต่อเดือน จำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 55.25 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางไปกลับจำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 มีค่าใช้จ่ายตลอดทริปเฉลี่ย 1,001–3,000 บาท จำนวน 171 คนคิดเป็นร้อยละ 42.75 รองลงมา มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่ำกว่า 1,000 บาท จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 และเคยเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก จำนวน 332 คนคิดเป็นร้อยละ 83 ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนในภูมิภาคตะวันตก

จากอินเทอร์เน็ต จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 โดยมีความต้องการเดินทางโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก

ความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระ	\bar{x}	SD	ระดับความต้องการ
ท่านมีความต้องการที่พักเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนในภูมิภาคตะวันตก	4.05	.89	มาก
ท่านมีความต้องการกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนในภูมิภาคตะวันตก	4.09	.87	มาก
ท่านมีความต้องการด้านสิ่งดึงดูดใจในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก	4.11	.80	มาก
ท่านมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก	4.12	.87	มาก
ท่านมีความต้องการความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก	4.19	.77	มาก
รวม	4.11	.71	มาก

กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก โดยนักท่องเที่ยวต้องการความสะดวกในการเข้าถึงในระดับมาก มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดเท่ากับ 4.19 รองลงมาต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.12 และมีต้องการด้านสิ่งดึงดูดใจในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.11

ผลการศึกษาคัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ

ตารางที่ 2 การตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ

รูปแบบการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับจังหวัดนครปฐม	\bar{x}	SD	ระดับการตัดสินใจ
ถ้าให้ท่านตัดสินใจใหม่ ท่านจะตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนในภูมิภาคตะวันตกหรือไม่	4.14	.79	มาก
รวม	4.14	.79	มาก

จากตารางพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีระดับการตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวตามเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟในภูมิภาคตะวันตกอยู่ในระดับมาก มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.14

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว

ตัวแปรต้น	b	S.E.	B	T	P	Zero-order	Tolerance	VIF
Constant	1.648	.229		7.202	.000			
แรงจูงใจด้านร่างกาย	.133	.061	.122	2.191	.029*	.359	.597	1.674
แรงจูงใจด้านวิถีชีวิต วัฒนธรรม และภูมิปัญญา ชุมชน	.028	.062	.025	.449	.654	.304	.606	1.650
แรงจูงใจเพื่อตอบสนอง อารมณ์ความรู้สึก	.338	.077	.311	4.384	.000**	.499	.365	2.742
แรงจูงใจส่วนบุคคล	.157	0.69	1.56	2.261	.024*	.430	.388	2.575
แรงจูงใจในการพัฒนาตนเอง	0.40	.083	.039	.485	.628	.447	.289	3.464

R²=.525 SEE=.653, F=29.977, Sig. of F= .000, *P < .05, **P < .01

จากตารางที่ 3 พบว่า แรงจูงใจที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวประกอบด้วยแรงจูงใจด้านร่างกาย (X₁) แรงจูงใจเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก (X₃) และแรงจูงใจส่วนบุคคล (X₄) โดยด้านแรงจูงใจด้านร่างกาย (X₁) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยเท่ากับ 0.133 หมายความว่าแรงจูงใจด้านร่างกาย 1 หน่วยส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว 0.133 หน่วย แรงจูงใจเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก (X₃) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยเท่ากับ 0.338 หมายความว่าแรงจูงใจเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก 1 หน่วยส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว 0.338 หน่วย และแรงจูงใจส่วนบุคคล มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยเท่ากับ (X₄) 0.157 หมายความว่าแรงจูงใจส่วนบุคคล 1 หน่วยส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว 0.157 หน่วย

สามารถเขียนสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

$$Y = 1.648 + .133 X_1 + .338 X_3 + .157 X_4$$

$$Y = 1.648 + .133 (\text{แรงจูงใจด้านร่างกาย}) + .338 (\text{แรงจูงใจเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก}) + .157 (\text{แรงจูงใจส่วนบุคคล})$$

วัตถุประสงค์ที่ 2. บริบทและศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก ผลการวิจัยพบว่า บริบทแหล่งท่องเที่ยวชุมชนคลองมหาสวัสดิ์ ชุมชนตลาดเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม, ชุมชนตลาดเก่าโพธาราม ชุมชนบ้านหัวเขาจีน จังหวัดราชบุรี, ชุมชนปากแพรก ชุมชนบ้านสามัคคีธรรม จังหวัดกาญจนบุรี, ชุมชนย่านเมืองเก่าริมแม่น้ำเพชรบุรี ชุมชนหนองจอก จังหวัดเพชรบุรี และชุมชนเขาเต่า ชุมชนปากน้ำปราณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีบริบทสามารถสรุปดังตารางต่อไปนี้

ชุมชน	ความน่าสนใจ	กิจกรรม	การเข้าถึงจากสถานีรถไฟ	สิ่งอำนวยความสะดวก	ที่พัก
ชุมชนคลองมหาสวัสดิ์	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตริมน้ำ เชิงเกษตร	- ล่องเรือชมสวนเลียบคลองมหาสวัสดิ์ - พายเรือชมทุ่งนาบัวแดงแจ่ม - ทำเย็นตาโฟพักข้าวและผลิตภัณฑ์แปรรูปอื่น ๆ - ชมสวนกล้วยไม้คุณสร้อย - การเลือกซื้อสินค้าชุมชน	เดิน รถรับจ้าง เรือรับจ้าง	- มัคคุเทศก์นำเที่ยว - ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว - เรือรับจ้าง - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	มิโฮมสเตย์ เกสเฮาส์ โรงแรม
ชุมชนตลาดเมืองนครปฐม	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตตลาดเก่า และองค์พระปฐมเจดีย์	- ไหว้พระขอพรองค์พระปฐมเจดีย์ - ชมบรรยากาศตลาดเก่า - ชิม ซ้อป แชะ	เดิน รถรับจ้าง	- ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	เกสเฮาส์ โรงแรม
ชุมชนตลาดเก่าโพธาราม	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตพหุวัฒนธรรมไทย จีน มอญ	- ชมบรรยากาศตลาดเก่า สถาปัตยกรรมไทยจีนริมน้ำแม่กลอง - ไหว้พระขอพร และชมสถาปัตยกรรมวัดมอญ - ชิม ซ้อป แชะ - เรียนรู้และชมการแสดงเชิดหนังใหญ่	เดิน รถรับจ้าง	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	โฮมสเตย์ เกสเฮาส์ โรงแรม
ชุมชนบ้านหัวเขาจีน	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตไทยทรงดำ	- ชมวิถีชีวิตชุมชนไทยทรงดำตามฐานการเรียนรู้และทานอาหารพื้นถิ่นไทยทรงดำ - ชมการแสดงวัฒนธรรมไทยทรงดำ อันกลอน ฟ้อนแกรน - ปั่นจักรยานรอบชุมชน - ชมการทอผ้าด้วยกี่โบราณลายแดงโมและลายดาหมี และฝึกการทอผ้า	รถรับจ้าง	- มัคคุเทศก์นำเที่ยว - ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว - รถรับจ้าง - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	โฮมสเตย์
ชุมชนปากแพรกและถนนสายปากแพรก	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตพหุวัฒนธรรม	- ชมสถาปัตยกรรมย่านชุมชนเก่าแบบซิโนโปตุเกสที่เก่าแก่ที่สุดของกาญจนบุรี และเป็น 1 ใน 3 ชุมชนแบบซิโนโปตุเกสของไทย - เดินชมถนนคนเดิน 177 ปีปากแพรก ถนนเก่าเล่าเรื่องเมืองกาญจน์ - ชมสถานที่ทางประวัติศาสตร์สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2	เดิน รถรับจ้าง	- ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	โฮมสเตย์ เกสเฮาส์ โรงแรม

ชุมชน	ความน่าสนใจ	กิจกรรม	การเข้าถึงจากสถานีรถไฟ	สิ่งอำนวยความสะดวก	ที่พัก
ชุมชนบ้าน สามัคคีธรรม	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนเชิงนิเวศ	- พักผ่อนชมธรรมชาติที่ อ่างเก็บน้ำบ้านสามัคคี ธรรม - เดินป่าศึกษาธรรมชาติ - สร้างฝายชะลอน้ำ/ปลูก ป่า - ชมการสาธิตการสาน ฝือกไม้ไผ่ - ชมการสาธิตการทำแผ่น อัดจากเศษไม้ไผ่ - รับประทานอาหาร ท้องถิ่นที่ทำจากหน่อไม้ และผักจากธรรมชาติ	รถรับจ้าง	- มัคคุเทศก์นำเที่ยว - รถรับจ้าง - ร้านอาหารและ เครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	เกสเฮาส์ โรงแรม ลานกางเต็นท์
ชุมชนย่านเมือง เก่าริมแม่น้ำ เพชรบุรี	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตริม แม่น้ำเพชรบุรี	- เดินชมวิถีชีวิตย่านเมือง เก่า - ไหว้พระ ขอปพรและชม สถาปัตยกรรมวัดสมัย อยุธยาตอนปลาย - ชิมอาหารท้องถิ่น	เดิน รถรับจ้าง	- มัคคุเทศก์นำเที่ยว - ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว - รถรับจ้าง - ร้านอาหารและ เครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	โฮมสเตย์ เกสเฮาส์ โรงแรม
ชุมชนหนอง จอก	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิตริมทาง รถไฟ	- เดินชมวิถีชีวิตชุมชนริม ทางรถไฟ ชมสถานีรถไฟ โบราณ - ชมภาพสตรีอาทเกี่ยววิถี ชีวิตชุมชนรถไฟ - ชมสระบัวหลวงราชินี - ชิมขนมเปียะโบราณ	เดิน ปั่นจักรยาน	- มัคคุเทศก์นำเที่ยว - ป้ายแนะนำแหล่ง ท่องเที่ยว - รถรับจ้าง - ร้านอาหารและ เครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	โฮมสเตย์ เกสเฮาส์ โรงแรม
ชุมชนเขาเตา	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิต ชาวประมงพื้นบ้าน	- ปั่นจักรยานไปยังแหล่ง ท่องเที่ยวต่างๆ - ชมวิวชายหาดหัวหิน - เดินชมธรรมชาติอ่างเก็บ น้ำเขาเตา - เรียนรู้การทอผ้าของ ชุมชนเขาเตา - ชมวิถีชีวิตชาวประมง ท้องถิ่น	รถรับจ้าง	- ป้ายแนะนำแหล่ง ท่องเที่ยว - รถรับจ้าง - ร้านอาหารและ เครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	โฮมสเตย์ เกสเฮาส์ โรงแรม รีสอร์ต
ชุมชนปากน้ำ ปราณ	แหล่งท่องเที่ยว ชุมชนวิถีชีวิต ชาวประมงและป่า ชายเลน	- ปั่นจักรยานไปยังแหล่ง ท่องเที่ยวต่างๆ - เดินศึกษาธรรมชาติป่า ชายเลน - เรียนรู้วิถีชีวิตการตกหมึก - เล่นเซิร์ฟสเก็ต	รถรับจ้าง	- ป้ายแนะนำแหล่ง ท่องเที่ยว - รถรับจ้าง - ร้านอาหารและ เครื่องดื่ม - ร้านขายของที่ระลึก	เกสเฮาส์ โรงแรม รีสอร์ต

ชุมชนดังกล่าวมีความสะดวกในการเข้าถึง มีสิ่งอำนวยความสะดวก และมีสิ่งดึงดูดใจในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก โดยสามารถวิเคราะห์ศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนได้รูปแบบการท่องเที่ยว ดังนี้

ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวชุมชน	ชุมชนคลองมหาสวัสดิ์	ชุมชนตลาดเมืองนครปฐม	ชุมชนตลาดเก่าโพธาราม	ชุมชนบ้านหัวเขาสี	ชุมชนปากแพรกและถนนสายปากแพรก	ชุมชนบ้านสามัคคีธรรม	ชุมชนย่านเมืองเก่าริมแม่น้ำเพชรบุรี	ชุมชนหนองจอก	ชุมชนเขาเต่า	ชุมชนปากน้ำปราณ
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตริมน้ำ	✓						✓			
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตตลาดเก่า		✓	✓							
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตพหุวัฒนธรรม			✓		✓					
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตไทยทรงดำ				✓						
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนเชิงนิเวศ						✓				✓
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตริมทางรถไฟ			✓					✓		
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตชาวประมงพื้นบ้าน									✓	✓

วัตถุประสงค์ที่ 3 สร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระ ผลการวิจัยพบว่าจากการวิเคราะห์แรงจูงใจและศักยภาพของชุมชนสามารถสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟได้ 4 เส้นทาง ดังนี้

1. เส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อการพักผ่อน ประมงริมเล: เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเขาเต่า และวิถีชีวิตชุมชนปากน้ำปราณ 3 วัน 2 คืน



ภาพที่ 2 แสดงเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเขาเต่า และวิถีชีวิตชุมชนปากน้ำปราณ

2. เส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อเรียนรู้นอกห้องเรียน วิถีชีวิตชุมชนพื้นถิ่น ได้แก่ เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนตลาดโพธาราม บ้านเขาหัวจิ้ง 2 วัน 1 คืน



ภาพที่ 3 แสดงเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนตลาดโพธาราม บ้านเขาหัวจิ้ง

3. เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อสัมผัสวิถีชีวิต วัฒนธรรม และภูมิปัญญา ชุมชน วิถีชีวิตเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนคลองมหาสวัสดิ์ ชุมชน ตลาดเมืองนครปฐม ชุมชนบ้านปากแพรก และชุมชนบ้านสามัคคีธรรม 2 วัน 1 คืน



ภาพที่ 4 แสดงเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนคลองมหาสวัสดิ์ ชุมชนตลาดเมืองนครปฐม ชุมชนบ้านปากแพรก และชุมชนบ้านสามัคคีธรรม

4. เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก วิถีชีวิตริมทางรถไฟและสายน้ำ: เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนย่านเมืองเก่าริมแม่น้ำเพชรบุรี และชุมชนหนองจอก 2 วัน 1 คืน



ภาพที่ 5 แสดงเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนย่านเมืองเก่าริมแม่น้ำเพชรบุรี และชุมชนหนองจอก

อภิปรายผลการวิจัย

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่าพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟในภูมิภาคตะวันตกความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนภูมิภาคตะวันตก พบว่านักท่องเที่ยวต้องการ 1) ความสะดวกในการเข้าถึง 2) สิ่งอำนวยความสะดวก และ 3) ด้านสิ่งดึงดูดใจ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระเน้นการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง ดังนั้นความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวจึงเป็นความต้องการอันดับแรกของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ ดังที่ Su & Wall (2009) ได้กล่าวว่าแรงจูงใจ ความพึงพอใจ ประสบการณ์ และการรับรู้ทางการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับแหล่งท่องเที่ยวทางด้านวัฒนธรรม และทางด้านธรรมชาติ การเปิดเส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟ การมีชื่อเสียงของแหล่งท่องเที่ยว และความมีมนต์ขลังของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Bukov et al. (2022) ที่กล่าวว่าควรมีการเตรียมการที่เหมาะสมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และสอดคล้องกับแนวคิดของ Kiawmeesune (2021) ที่กล่าวว่า ความคาดหวังของนักท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับด้านการเดินทางที่สะดวกสบาย การมีสิ่งอำนวยความสะดวก มีแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง มีความปลอดภัย ในส่วนแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวมีแรงจูงใจในการพัฒนาตนเองในการเดินทางท่องเที่ยวเป็นแหล่งเรียนรู้นอกห้องเรียน เพื่อการพัฒนาตนเองที่สำคัญ โดยการเห็นคุณค่าเรื่องราวของวิถีชีวิต วัฒนธรรม และภูมิปัญญาชุมชนในการนำมาพัฒนาตนเอง ที่สอดคล้องกับ gKhumthon (2016) ที่กล่าวว่าคุณค่าในการเดินทางโดยรถไฟเป็นสิ่งกระตุ้นที่ทำให้เกิดการโยกย้ายอึดในการเดินทางโดยรถไฟและนักท่องเที่ยวมีความรู้สึกโยกย้ายอึดในการเดินทางโดยรถไฟ และสอดคล้องกับ Yiamjanya (2019) ที่กล่าวแรงจูงใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยรถไฟคือบรรยากาศของการเดินทางสิ่งดึงดูดใจเกี่ยวกับรถไฟ ความประทับใจ ประสบการณ์บนรถไฟ คุณค่าของมรดกเกี่ยวกับรถไฟผลจากการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 2 พบว่าบริบทและการประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตก มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตริมน้ำ แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตตลาดเก่า แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตพหุวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตไทยทรงดำ แหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตริมทางรถไฟ แหล่งท่องเที่ยวชุมชนเชิงนิเวศ และแหล่งท่องเที่ยวชุมชนวิถีชีวิตชาวประมงพื้นบ้าน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะแต่ละชุมชนมีทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม รวมทั้งอัตลักษณ์ และเอกลักษณ์ที่แตกต่างกัน ดังนั้นการพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนควรมีหลักการบริหาร มีการค้นหาจุดเด่นของพื้นที่เพื่อทำการวางแผนการตลาด มีระบบการจัดสิ่งแวดลอมให้ดีและคำนึงถึงความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างกิจกรรมทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวที่ดีมีคุณภาพ มีการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายให้เกิดการจัดกาที่เป็นระบบ ภายใต้องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยชุมชน 4 องค์ประกอบ คือ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม ด้านชุมชน ด้านการจัดการ และด้านการเรียนรู้ (Ministry of Tourism & Sports, 2016) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Taylor (2015) กล่าวว่า

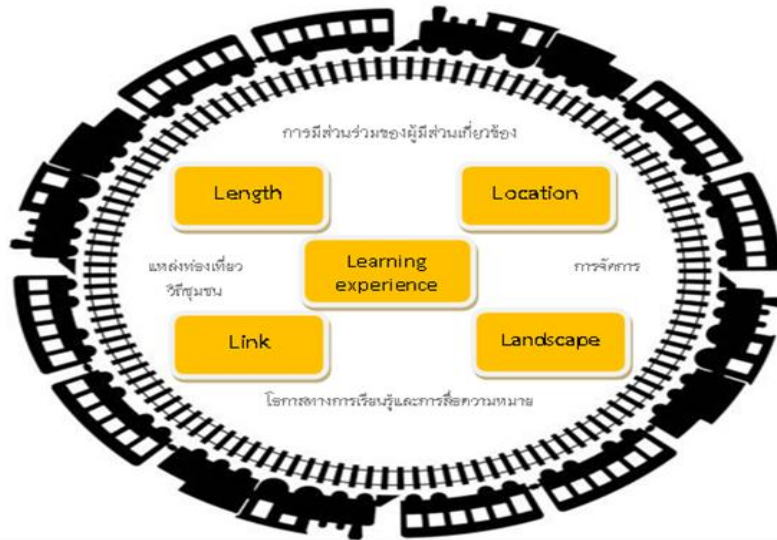
ศักยภาพศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวทางรถไฟควรมีเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และมีบทบาทการสื่อความหมายของลักษณะเฉพาะของเส้นทางที่สร้างประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยว ประกอบคนในชุมชนจะต้องเป็นผู้นำเสนอข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมในท้องถิ่น รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน ถ้าคนในชุมชนเข้าใจและเห็นประโยชน์ของการท่องเที่ยวก็จะเกิดแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในท้องถิ่น (Ruiz-Ballesteros & Cáceres-Feria, 2016)

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 3 การสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟได้ ดังนี้ 1) เส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อการพักผ่อนประมงริมเล 2) เส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อเรียนรู้นอกห้องเรียน วิถีชีวิตชุมชนพื้นถิ่น 3) เส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อสัมผัสวิถีชีวิต วัฒนธรรม และภูมิปัญญาชุมชน วิถีชีวิตเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ 4) เส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อตอบสนองอารมณ์ความรู้สึก วิถีชีวิตริมทางรถไฟและสายน้ำ การสร้างเส้นทางดังกล่าวพิจารณาจากความต้องการและแรงจูงใจของนักท่องเที่ยว อีสาระที่เดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกและการวิเคราะห์ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน โดยต้องคำนึงถึงปัจจัย ดังนี้ 1) บริบทและอัตลักษณ์ของชุมชน 2) แหล่งท่องเที่ยวในชุมชน 3) กิจกรรมการท่องเที่ยวในชุมชน 4) ระยะเวลาในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว 5) ระยะทางจากแหล่งท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ 6) สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว ดังที่ Reis & Jellum (2012) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบหลัก 6 ด้าน คือ ระยะทาง (length) ลักษณะทางกายภาพ (physical features) ทิวทัศน์ (scenery) สิ่งแวดล้อม (environmental aspects) การเข้าถึง (gateways) และมรดกทางวัฒนธรรมชาติและวัฒนธรรม (heritage) และสอดคล้องกับ Taylor (2014) ได้เสนอแนะว่าปัจจัยความสำเร็จในการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ คือ 1) แรงจูงใจและความเต็มใจของนักท่องเที่ยวที่จะมาเยี่ยมชม 2) ประสบการณ์ที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ 3) หน่วยงานภาครัฐบาลและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ นอกจากนี้การสร้างเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ สามารถช่วยสร้างการกระจายรายได้ให้แก่ชุมชน เช่น การจัดรถรับส่งบริการนักท่องเที่ยวระหว่างสถานีรถไฟ แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่อยู่โดยรอบชุมชน กระตุ้นในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในชุมชนและท้องถิ่น สอดคล้องกับแนวคิดของ Fábos (2004), and Moore & Shafer (2001) ที่กล่าวว่า เส้นทางรถไฟมีวัตถุประสงค์ในการใช้ที่แตกต่างกันบางครั้งใช้สำหรับเป็นเส้นทางเดินทางขนส่งที่เชื่อมต่อพื้นที่ชนบทอื่น ๆ หรือเขตเมืองและแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับคนในท้องถิ่น อีกทั้งระยะการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟไปยังชุมชนท่องเที่ยว ควรมีระยะทางที่สามารถเดินไปได้ด้วยตนเอง หรือในกรณีที่ชุมชนอยู่ห่างจากสถานีรถไฟไม่ควรไกลมาก โดยอยู่ในรัศมีการเดินทางจากสถานีรถไฟไม่เกิน 15 กิโลเมตร สำหรับชุมชนการพัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่เน้นประสบการณ์การท่องเที่ยวแบบเนิบช้าสามารถสร้างความรับรู้ถึงความสำคัญของประวัติศาสตร์ ค่านิยม และวิถี

ชีวิตของคนในชุมชน การอนุรักษ์เส้นทางการท่องเที่ยวไว้โดยใช้เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อและเสริมสร้างเครือข่ายชุมชนและการจัดการท่องเที่ยวชุมชนร่วมกัน (Mundet & Coenders, 2010; Baker, 2001)

องค์ความรู้ใหม่จากการวิจัย

จากการวิจัยทำให้เกิดองค์ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบในการสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ ด้วยหลักการ 5L Model ดังแผนภาพ



ภาพที่ 6 องค์ประกอบ 5Ls การสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟ

องค์ประกอบที่สำคัญ 5L ดังนี้

1. Length คือ ระยะทางในการจัดเส้นทาง ระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังแหล่งท่องเที่ยวชุมชนไม่ควรเกิน 15 เมตร รวมถึงระยะเวลาในการเดินทาง ระยะเวลาในการพักค้างคืน
2. Link คือ การเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวทางรถไฟยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก แหล่งท่องเที่ยวรอง และชุมชนในท้องถิ่น รวมทั้งการเชื่อมโยงการเดินทางโดยใช้พาหนะอื่น ๆ
3. Location คือ ที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยววิถีชุมชน จุดที่แสดงการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยววิถีชุมชน จุดที่แสดงเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่
4. Landscape คือ ทิวทัศน์ทางธรรมชาติและวัฒนธรรม ลักษณะภูมิประเทศ สถาปัตยกรรมเส้นทางชนบท รวมทั้งสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ในชุมชน ทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่ เส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
5. Learning experience คือ การเรียนรู้ประสบการณ์ในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว โดยรถไฟ รวมทั้งการยอมรับคุณค่าและวัฒนธรรมของในชุมชนท้องถิ่น

สรุป

สรุปในภาพรวมของบทความการสร้างเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระในภูมิภาคตะวันตก เป็นการศึกษาทั้งด้านอุปทานของนักท่องเที่ยว และอุปสงค์ของชุมชน โดยพิจารณาองค์ประกอบทั้งด้านศักยภาพพื้นที่ชุมชน แหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว ระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน เพื่อให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระในภูมิภาคตะวันตก

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่า ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนเป็นประเด็นสำคัญที่นักท่องเที่ยวอิสระพิจารณา ทั้งนี้ตามแหล่งท่องเที่ยวชุมชนต่างๆ ถ้านักท่องเที่ยวกลุ่มอิสระจะเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ จะขาดประเด็นด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวชุมชนบางแห่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟมาก แต่ไม่มีรถสาธารณะที่จะทำการเชื่อมต่อเส้นทางท่องเที่ยว ทำให้เกิดการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวได้ไม่กี่แห่ง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการส่งเสริมและจัดระบบการขนส่งสาธารณะระหว่างสถานีรถไฟและแหล่งท่องเที่ยวชุมชนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 2 พบว่า แหล่งท่องเที่ยวชุมชนในภูมิภาคตะวันตกมีความหลากหลาย แต่ยังไม่ได้พัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวให้มีความโดดเด่นและสร้างประสบการณ์สำหรับนักท่องเที่ยว ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการ ดังนี้ การพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวตามประเด็นของการท่องเที่ยวเพื่อสร้างประสบการณ์ที่แตกต่างให้แก่นักท่องเที่ยว เช่น ผลิตภัณฑ์งานฝีมือภายในท้องถิ่น ดนตรีไทยโบราณ

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 3 พบว่า ควรนำเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟไปประยุกต์ใช้ในการทำโปรแกรมการท่องเที่ยวแบบค้างคืนเพื่อเพิ่มระยะเวลาในพื้นที่ท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยว และก่อให้เกิดการกระจายรายได้ในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการนำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนโดยรถไฟให้กับบริษัทท่องเที่ยว และสามารถนำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวนี้แก่สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐในการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนโดยรถไฟ

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยนี้ได้ข้อค้นพบที่สำคัญ คือพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ นักท่องเที่ยวต้องการความสะดวกในการเข้าถึง ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก และสิ่งดึงดูดใจในแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับ การวางแผนจัดการการ

ท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในชุมชนควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟ ชุมชนท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวหลัก และแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงในท้องถิ่นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอิสระที่เดินทางโดยรถไฟ สำหรับประเด็นในการวิจัยครั้งต่อไปควรทำวิจัยในประเด็นดังนี้

- 1) การพัฒนาศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงโดยรถไฟเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอิสระในเมืองรอง ภูมิภาคตะวันตก
- 2) การวางแผนอย่างมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาการเข้าถึงสถานีรถไฟเพื่อพัฒนาจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ
- 3) การพัฒนาจุดหมายปลายทางและการสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวของผู้เดินทางด้วยรถไฟในภูมิภาคตะวันตก
- 4) ปัจจัยความสำเร็จในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวโดยรถไฟในภูมิภาคตะวันตก

References

- Ballou, R.H. (2004). The Evolution and Future of Logistics and Supply Chain Management. *European Business Review*, 19(4), 332–348.
- Defiance ETFs. (2022). *Post-pandemic trends spell good news for rail travel*.
<https://www.defianceetfs.com/post-pandemic-trends-spell-good-news-for-rail-travel/>
- Fabos, J. G. (2004). Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies. *Landscape and urban planning*, 68(2–3), 321–342.
- Giampiccoli, A., & Mtapuri, O. (2021). From Conventional to Alternative Tourism: Rebalancing Tourism towards a Community-Based Tourism Approach in Hanoi, Vietnam. *Social Sciences*, 10(5), 176.
- Jittungwattana, B. (2015). *Marketing management for tourism industry*. Fern Khluang.
- Jullasikkee, M. (2020). Thainess Tourism by Cultural Railway Route. *Journal of Thai Hospitality and Tourism*, 15(1), 85–94.
- Khumthong, T. (2016). *Consumer Insight of Thai Tourists' Nostalgic Rail Journeys*[Master's Thesis, Thammasat University].
- Kiawmeesuan, V. (2021). Guidelines for The Development of Nostalgia Tourism Routes on The Green Line BTS Route (Morchit–Saphan Mai–Khu Khot). *Journal of Business, Economics and Communications*, 16(1), 114–126.

- Klaypayak, N., & Aiyasanon, C. (2018). Forming Tourism Logistics Service of the State Railway of Thailand: A Case Study of The Special train tour Death Railway route. *Journal of Logistics and Supply Chain College*, 2(2), 38–45.
- Ministry of Tourism & Sports. (2016). *Community Based Tourism Handbook*. Ministry of Tourism & Sports.
- Office of the National Economic and Social Development Council: NESDC. (2018). *National Strategy 2018–2037*. https://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/NS_PlanOct2018.pdf
- Pinkaew, W. (2008). *Study for Ecotourism Route Proposal in Mueang District, Phetchaburi Province*[Master's Thesis, Srinakharinwirot University].
- Pitipat, S., & Na Nong Khai, K. (2013). Thai Tourist Behavior toward Visiting the Red Water Lily Lake Tourism Destination, Kampawadee District, UdonThani. *Humanities and Social Sciences Research Journal*, 9(3), 245–261
- Rewtrakunphaiboon, W. (2014). *Tourist behavior*. Bangkok University.
- Ritchie, H. (2020). *Which form of transport has the smallest carbon footprint?*. <https://ourworldindata.org/travel-carbon-footprint>
- Rocharungsat, P. (2020). Community Tourism Potential Development: A Case Study of Nongjok Community, Phetchaburi. *Journal of Humanities and Social Sciences Review*, 22(1), 21–38.
- Ruiz-Ballesteros, E., & Cáceres-Feria, R. (2016). Community-building and amenity migration in community-based tourism development. An approach from southwest Spain. *Tourism Management*, 54, 513–523.
- Soponsiri, S. (2011). *Tourist behavior analysis*. Inthaninpress.
- Takojeen, C. (2016). *The Influence of Service Quality Expectation, Service Motivation, and Image of State Railway of Thailand on Passengers' Intention to Use First Class Railway Service*. [Master's Thesis, Bangkok University].
- Tan, E., & Abu Bakar, B. (2017). *Beyond the last train: Creating a mobile-driven low carbon rail trail*. In *Proceedings of the 3rd Global Tourism and Hospitality Conference* (pp. 205–219). Hong Kong: School of Hotel and Tourism Management, The Hong Kong Polytechnic University.
- Tantiprasertsuk, P. (2021). *Analysis of the development direction of the Tourism and Hotel Industry and Events to the year of change 2021*. Silapakorn University.
- Tourism Western Australia. (2008). *Five A's of Tourism*. The Western Australian Tourism Commission.

- Wachyuni, S. S., & Kusumaningrum, D. A. (2020). The effect of COVID–19 pandemic: How are the future tourist behavior. *Journal of Education, Society and Behavioural Science*, 33(4), 67–76.
- Wirtz, J., & Lovelock, C. (2021). *Services marketing: People, technology, strategy* (8th ed.). World Scientific.
- Yiamjanya, S. (2019). Railway Tourism: Diversifying Thai Tourism; A case study of the Mae Klong Railway. *Research and Development Journal Suan Sunandha Rajabhat University*, 11(1).