



การประชุมวิชาการระดับชาติ ด้านบริหารธุรกิจ ครั้งที่ 7

*Faculty of Business
Administrations,*

Maejo University

**The 7th National Innovation
in Business Conference & Journal 2020**

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุ
ในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ
Factors Affecting Decision Making on Selection of Domestic Traveling Pattern of
Elderly People in Northern Thailand Area: The Comparative Study between
Public Bus Services and Low Cost Carrier

วสวัตดี สุทธิญาณณี¹, เมธาวี ธรรมเกษร², สุพิชญา วงศ์วาสนา³

^{1,2} สาขาวิชาธุรกิจการบิน (หลักสูตรนานาชาติ) วิทยาลัยนานาชาติ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

³ สาขาวิชาธุรกิจการบิน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

บทคัดย่อ

จากการก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัยของไทยที่สัดส่วนของผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งประเทศมีสัดส่วนที่สูงขึ้น ดังนั้นแนวโน้มของผู้บริโภคจึงมีการเปลี่ยนแปลงตามกระแสของสังคม ผู้สูงอายุจึงมีบทบาทสำคัญและกำลังเป็นฐานผู้บริโภคใหม่ที่หลายองค์กรธุรกิจกำลังให้ความสนใจ เช่นเดียวกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่จำเป็นต้องรักษาฐานผู้โดยสารและสร้างความพึงพอใจในการให้บริการของผู้โดยสาร ดังนั้นการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ โดยตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษามาจากประชากรผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster) จำนวน 500 คน วิเคราะห์ผลใช้สถิติเชิงพรรณนา และการใช้สถิติขั้นสูง Ordered Logistic Regression ในการวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุไทย ในเขตภาคเหนือใน 2 รูปแบบ ได้แก่ การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยพบว่า ผู้สูงอายุตัดสินใจที่จะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ โดยมีปัจจัย ในด้านอายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และ ข้อจำกัดทางกายภาพของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุไทย ในเขตภาคเหนือ ซึ่งเป็นสิ่งที่ระบบขนส่งสาธารณะต้องคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงการให้บริการเพื่อเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองผู้โดยสารผู้สูงอายุได้ต่อไป

คำสำคัญ: สังคมสูงวัย, ผู้สูงอายุ, การตัดสินใจ, รูปแบบการเดินทาง

ABSTRACT

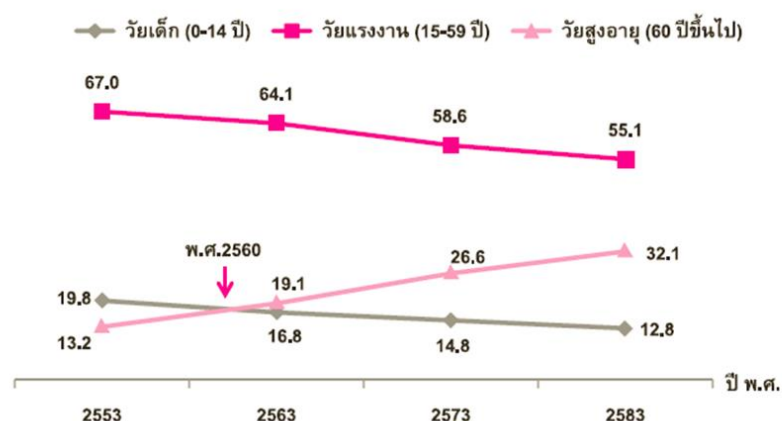
Thailand is stepping into the ageing society, in which the proportion of the elderly population is getting higher. Consequently, consumer trends are changing with the age structure of population. Elderly people are new consumer bases which many businesses should focus. Similarly, the proportion of elder passengers is higher in public transportation. The companies need to maintain their passenger bases and satisfy passengers with their services. The objective of this research studied the factors affecting decision making on selection of domestic traveling pattern of elderly people in northern

Thailand area: the comparative study between public bus services and low cost carrier. The cluster sampling was used to yield 500 samples of elderly in northern Thailand area. This study used advanced Ordered Logistic Regression for statistical analysis of the factors affecting the decision making of domestic traveling patterns: public bus services, and low cost carrier. The study found that the elderly decided to choose public bus services more than low cost carrier with the correlated factors age, average monthly incomes and physical limitations. The public transportation needs to consider these factors in order to improve the services for elderly passengers.

KEYWORDS: Ageing Society, Elderly People, Decision Making, Domestic Traveling Patterns

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะในสาขาการแพทย์ และสาธารณสุขส่งผลให้การรักษาพยาบาล การบริโภค อาหาร การดำเนินชีวิตได้รับความสนใจและให้ความสำคัญมากขึ้น ทำให้ประชากรมีอายุยืนยาวขึ้นขณะที่ อัตราการเกิดลดน้อยลง เพราะสภาวะทางเศรษฐกิจ วิถีชีวิต และทัศนคติของคนในยุคปัจจุบันที่มีแนวโน้มที่จะมีคนโสดเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการแต่งงานช้าลง และนิยมมี บุตรน้อยลง (National Statistical Office Thailand, 2010) ดังนั้นจึงส่งผลต่อสัดส่วนของผู้สูงอายุที่กำลังขยับตัวเพิ่มสูง ขึ้นทุกปี โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้คาดการณ์ไว้ว่า ประชากรของประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจาก 66.48 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 70.65 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2568 แล้วจะเริ่มลดลงเป็น 70.63 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2573 โดยมีสัดส่วนที่ประเมินได้จากประชากรวัยเด็ก อายุ 0-14 ปี จะลดลงจาก 15.95 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2533 เป็น 9.54 ล้านคนในปี พ.ศ. 2573 ขณะที่ประชากรวัยสูงอายุ คือ ประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จะเพิ่มขึ้นจาก 4.02 ล้านคนเป็น 17.74 ล้านคน ในช่วงเดียวกันจากจำนวนประชากรแต่ละช่วงวัย ประเทศไทยเริ่มก้าวเข้าสู่ “สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society)” ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 และจะเป็นสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) ในปี พ.ศ. 2567



ภาพที่ 1 จำนวนสัดส่วนผู้สูงอายุเมื่อเปรียบเทียบกับวันเด็กและวัยแรงงานของไทย ที่มา:คำนวณจาก สำนักงานสถิติแห่งชาติ พ.ศ.2553

ตลาดนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเป็นตลาดใหญ่ที่มีศักยภาพและน่าสนใจมากขึ้น เนื่องจากโครงสร้างของสังคมกำลังจะก้าวสู่สังคมของผู้สูงอายุ สหประชาชาติคาดการณ์ว่าทั่วโลกจะมีผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น(Sangpikul, 2007) จาก 687.9 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2549 เป็น 1,968 ล้านคน คนในปี พ.ศ. 2593 โดยทวีปเอเชียจะมีจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุด ซึ่งจะเห็นได้จากแนวโน้มการขยายตัวของตลาดผู้สูงอายุในประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศ ในช่วงปี พ.ศ. 2558-2603 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าตัว ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ คาดการณ์ว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า หรือในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนมากถึง 7 ล้านคนในปีหนึ่งปี (Chiangmai University Social Science Research Institute, 2014)

ในปัจจุบันการเดินทางทางอากาศเป็นที่นิยมอย่างมาก ซึ่งแตกต่างจากในอดีตที่การเดินทางทางอากาศถูกจำกัดไว้เฉพาะในกลุ่มชนชั้นสูง เนื่องจากธุรกิจการบินยังไม่เป็นที่แพร่หลายและมีราคาที่สูง เพราะด้วยเหตุผลทางด้าน ราคาของสายการบินประเภทนี้ทำให้ประชาชนทั่วไปที่มีรายได้สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้ง่ายขึ้น อีกทั้งทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นมีผลทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไปโดยการหันมา ใช้การคมนาคมทางอากาศมากขึ้น ประเภทของผู้ที่ใช้บริการของสายการบินนั้นมีตั้งแต่เด็ก วัยรุ่น ผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ แม้ว่า สิ่งแวดล้อมภายในห้องโดยสารบนเครื่องบินจะมีผลต่อผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้สูงอายุ แต่การเดินทางโดยเครื่องบินก็ถือว่าการเดินทางที่ปลอดภัยและประหยัดเวลาที่สุดและในปัจจุบัน จำนวนของผู้สูงอายุมีเพิ่มมากขึ้นนอกจากบัตรโดยสารของสายการบินในปัจจุบันราคาถูกลงมากแล้ว การเดินทางโดยเครื่องบินก็ถือว่าการเดินทางที่ปลอดภัย ที่สุดและรวดเร็วที่สุดด้วยเช่นกัน จึงทำให้จำนวนผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบินเพิ่มมากยิ่งขึ้น รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุ ที่ใช้บริการสายการบินจำนวน 1.45 ล้านคนในปี พ.ศ. 2550 เป็น 2.13 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2560 (Civil Aviation Authority of Thailand, 2018)

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง ที่จะทำให้เข้าใจถึงรูปแบบการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ ซึ่งเน้นการเดินทางและบริการที่มีคุณภาพดี คุ่มค่า เน้นการซื้อด้วยเหตุผลโดยไม่ใช้อารมณ์ โดยให้ความสำคัญกับความพึงพอใจเป็นหลัก มีความสามารถในการซื้อบริการในราคาสูง เนื่องจากมีเงินเก็บจากการทำงานหนักมาทั้งชีวิต จึงมีศักยภาพสูงในการบริโภค ขณะเดียวกันคำนึงถึงความมั่นคงด้านความปลอดภัย ความมั่นคงด้านบริการ ใส่ใจสุขภาพที่ดี อีกทั้งผู้โดยสารกลุ่มนี้ไม่ต้องกังวลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากเป็นผู้มีประสบการณ์ในการใช้ชีวิต จึงมีความละเอียดรอบคอบในการเลือกซื้อสินค้าและบริการต่างๆ มากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญของการวิจัยเพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ เพื่อนำผลวิจัยไปใช้ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะให้เหมาะสมกับผู้สูงอายุ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

(1) เพื่อศึกษาการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ

(2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดชราภาพ

มนุษย์มีการพัฒนาตลอดชีวิต โดยมีการพัฒนาไปตามลำดับตั้งแต่วัยทารกถึงวัยชรา ภาพซึ่งแนวคิดของวัยชราภาพได้ถือกำเนิดขึ้นในประเทศที่พัฒนาแล้วมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน โดยได้เริ่มขึ้นภายหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งระบบเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมได้เน้นประสิทธิภาพเป็นหลัก โดยคนส่วนใหญ่อยู่ในฐานะลูกจ้างและมีอายุงาน เมื่อทำงานถึงวัยหนึ่งที่ประสิทธิภาพลดลง ผู้รับจ้างก็จะถูกให้ออกจากงานไม่ว่าจะมีเงินชดเชยให้ หรือไม่ก็ตาม ดังนั้นเมื่อถึงอายุหนึ่งความสามารถและโอกาสในการหางานทำก็จะลดลงกลายเป็น ผู้ด้อยโอกาสและเกิดปัญหาในสังคมขึ้น นอกจากนั้นผู้ที่มีอายุมากเหล่านี้จะมีความเจ็บป่วยและ ทุพพลภาพเกิดความจำเป็นต้องพึ่งพาและรับการดูแลอย่างมาก ขณะเดียวกันการพัฒนาทำให้ คนอายุยืนยาวขึ้น ในขณะที่ครอบครัว ชุมชน และสังคมไม่สามารถจัดการได้ตามที่ควรจะเป็น และนั่นคือจุดเปลี่ยนที่สังคมในประเทศทางตะวันตกเข้ามาพิจารณาและให้ความสำคัญกับการ ชราภาพ การดำเนินการที่เกิดขึ้นคือ การให้การช่วยเหลือ การให้สวัสดิการ และการบริการจนถึง การให้บำนาญ จึงมีความจำเป็นจะต้องกำหนดเส้นแบ่งและตั้งนิยามให้กับบุคคลที่มีวัยเข้าสู่ ระยะเวลาที่มีสิทธิได้รับสวัสดิการ บริการ สิทธิประโยชน์ต่างๆ และเป็นที่มาแห่งวัยชราภาพ ด้วย เหตุนี้เส้นแบ่งที่ใช้ในแต่ละประเทศจึงอาจแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับลักษณะของโครงสร้าง ประชากร สังคมเศรษฐกิจและความพร้อมของสังคมนั้นๆ ดังนั้นเมื่อแนวความคิดเรื่องวัยและสิทธิ ประโยชน์ของวัยชราภาพได้แพร่เข้าสู่สังคมไทย (เริ่มตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 24) จึงเกิดการ ดำเนินการต่างๆต่อเนื่องและพัฒนาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน ชีวิตตั้งแต่แรกเกิดจนตาย (Jitapunkul, 2004)

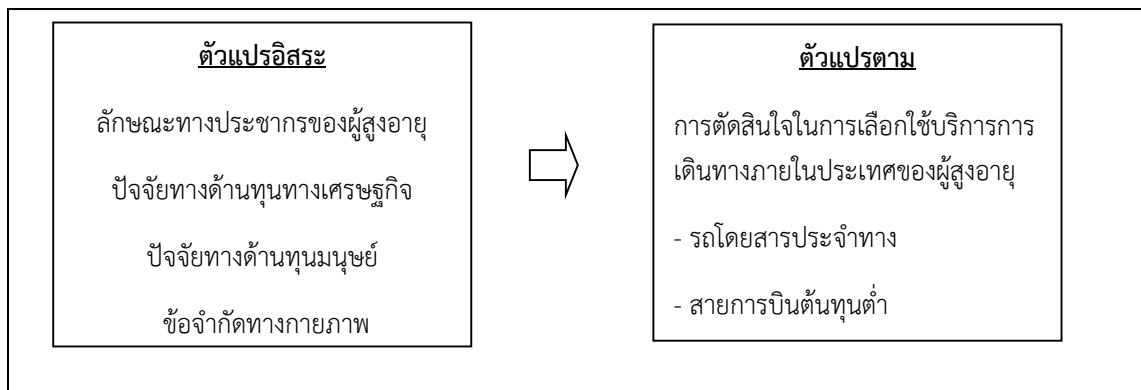
แนวการวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ

Patterson and Pegg (2009) กล่าวว่านักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ ผู้สูงอายุซึ่งเป็นประชากรกลุ่มใหญ่ของโลก จะมีศักยภาพในการใช้จ่ายสูง สามารถพำนักระยะยาว โดยเฉพาะผู้เกษียณอายุจากการทำงานจะมีสวัสดิการหรือบำนาญที่รัฐบาลจ่ายให้ อันเป็นรายได้ที่มั่นคง ถึงแม้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันต่ำกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป แต่การพำนักที่นานวันกว่าก็สามารถทำรายได้เป็นจำนวนมากว่าการท่องเที่ยวพักผ่อนในเวลาว่างของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุที่มีแรงจูงใจที่ผสมผสานความสนใจที่จะทำพักผ่อนหย่อนใจ การผ่อนคลายความเครียด การส่งเสริมสุขภาพ และการเรียนรู้ศิลปวัฒนธรรม หรือวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในท้องถิ่น

นักท่องเที่ยวผู้สูงอายุนั้นจะมีรูปแบบและพฤติกรรมท่องเที่ยวที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวทั่วไป คือเน้นการท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพดี คุ่มค่า เน้นการซื้อด้วยเหตุผลไม่ใช่อารมณ์ให้ความสำคัญกับความพึงพอใจเป็นหลัก พักนานใช้จ่ายสูง มีความสามารถในการซื้อบริการในราคาสูง เนื่องจากมีเงินเก็บจากการทำงานหนักมาทั้งชีวิต จึงมีศักยภาพสูงในการบริโภค และมักจะคำนึงถึงความมั่นใจด้านความปลอดภัย ความมั่นใจด้านบริการ ใส่ใจดูแลสุขภาพที่ดี เลือกกิจกรรมที่เหมาะสมกับวัยและสุขภาพ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ และแนวคิดเรื่องการชราภาพรวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ ผู้วิจัยสามารถสร้างเป็นกรอบแนวคิดของการวิจัยโดยมีตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังแผนภาพที่ 2



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

แบบแผนการวิจัย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำเป็นการศึกษาโดยการวิจัยแบบเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ด้วยรูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ในช่วงเดือน กันยายน 2562 ถึง พฤศจิกายน 2562

ประชากรและตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้คือประชากรที่อยู่ในวัยสูงอายุ 60 ปีขึ้นไปที่อยู่ในภาคเหนือโดยใช้การคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการหาขนาดตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากรของ Roscoe (1969) แทนค่าโดยใช้สูตรที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ค่าความคาดเคลื่อน 5% โดยจะได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็น 500 ตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ชาวไทยที่อยู่ในเขตภาคเหนือใช้วิธีทำการสุ่มแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยเลือกจากผู้สูงอายุที่อยู่ในพื้นที่ในจังหวัดภาคเหนือที่มีสนามบิน ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน แพร่ และน่าน โดยวิธี Cluster Sampling เพื่อเลือกเขตที่ผู้สูงอายุอาศัยอยู่ ได้จำนวน 3 จังหวัดใน เขตภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย และน่าน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามเรื่อง “การตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการท่องเที่ยวและการเดินทางของผู้สูงอายุไทย” ของผู้วิจัย ซึ่งผ่านการประเมินจากผู้ทรงคุณวุฒิ และตรวจสอบความเที่ยงตรงของเครื่องมือ โดยได้ค่าความเชื่อมั่น Cronbach’s Alpha ที่ 0.812 ซึ่งเป็นค่าที่ค่อนข้างสูงใกล้เคียงกับ 1 และมากกว่า 0.75 จึงเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ (Crandall, 1981)

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยกลุ่มตัวอย่างกรอกคำตอบเอง (Self-Administered) ซึ่งแบบสอบถามในส่วนที่ 1 สอบถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ และข้อจำกัดทางกายภาพ ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) ส่วนแบบสอบถามในส่วนที่ 2 เป็นแบบคำถามเกี่ยวกับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุไทย โดยใช้เป็นข้อคำถามจำนวนครั้งในการใช้การเดินทางทั้งสองรูปแบบต่อปี แต่ถ้าในกรณีกลุ่มตัวอย่างไม่สามารถกรอกแบบสอบถามได้ผู้วิจัยจะทำการเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีสอบถามในแบบสอบถามและบันทึกข้อมูลลงในแบบสอบถามและนำแบบสอบถามที่ได้มาทำการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ จากนั้นจึงนำผลคำนวณทางสถิติที่ได้ มาเขียนการวิเคราะห์โดยวิเคราะห์ใช้สถิติเชิงพรรณนา และสถิติสหสัมพันธ์แบบพหุด้วยวิธี Ordered Logistic Regression วิเคราะห์ รวมทั้งนำเสนอผลการวิจัยต่อไป

ผลการวิจัย

สถิติเชิงพรรณนา

1.) ข้อมูลลักษณะทั่วไปทางประชากรศาสตร์ โดยด้านเพศ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่า เพศชาย โดยมีเพศชาย จำนวน 227 คน คิดเป็นร้อยละ 46.00 และเพศหญิง จำนวน 273 คน คิดเป็นร้อยละ 54.00 ด้านอายุ พบว่า อายุเฉลี่ย 65.72 ปี กลุ่มตัวอย่าง มีอายุต่ำสุด 60 ปี อายุสูงสุด 85 ปี ด้านสถานภาพ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในสถานะภาพ สมรส/อยู่ด้วยกัน จำนวน 342 คน คิดเป็นร้อยละ 68.40 น้อยที่สุดคือ สถานะภาพ หย่าร้าง/หม้าย/แยกกันอยู่ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 6.40 ปัจจัยด้านทุนมนุษย์ ด้านการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี จำนวน 382 คน คิดเป็นร้อยละ 76.40 น้อยที่สุดคือ ระดับปริญญาเอก จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2 ปัจจัยด้านทุนทางเศรษฐกิจ ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ยังคงทำอาชีพเกษตรกรรม จำนวน 227 คน คิดเป็นร้อยละ 45.40 น้อยที่สุด คือ ยังคงเป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00 ด้านรายได้ต่อเดือน พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 13,456.46 บาท ส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง รายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูงสุด 110,000 บาท รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำสุด 8,000 บาท ปัจจัยด้านข้อจำกัดทางกายภาพ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นโรคกระดูก จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 44.80 น้อยที่สุดคือ มีโรคประจำตัว จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 (จากคำถามปลายปิดให้เลือก)

2.) ผลการวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุชาวไทยในเขตภาคเหนือ ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้ง 2 รูปแบบ พบผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือตัดสินใจเลือกเดินทางกับรถโดยสารประจำทาง ในระดับมากที่สุดมีค่าเฉลี่ยรวม 6.82 ครั้งต่อปี (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ 0.17245) มากกว่า ตัดสินใจเลือกเดินทางทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ ในระดับมากที่สุดมีค่าเฉลี่ยรวม 5.23 ครั้งต่อปี (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ 0.15232) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยรวมการวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุชาวไทยในเขตภาคเหนือ

รูปแบบการเดินทางภายในประเทศ	รถโดยสารประจำทาง	สายการบินต้นทุนต่ำ
ค่าเฉลี่ย	6.82	5.23
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.17245	0.15232

สถิติสหสัมพันธ์แบบพหุ ด้วยวิธี Ordered Logistic Regression

1. การตรวจสอบความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (Multicollinearity) ของตัวแปรอิสระ

การตรวจสอบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระในแต่ละตัวที่จะนำไปเป็นตัวแปรในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยเกณฑ์ที่จะพิจารณาตัวแปรที่เหมาะสมสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ ก็คือ จะมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ร่วม (Correlation) ระหว่างคู่ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันน้อยกว่า 0.50 หากมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.50 นั้นหมายความว่าตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระคู่นั้นจะมีความสัมพันธ์ที่ค่อนข้างสูง ซึ่งอาจจะทำให้เกิดปัญหาในด้านความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (Multicollinearity) ซึ่งจากการวิเคราะห์สหประสิทธิ์สหสัมพันธ์ร่วม (Correlation) ระหว่างคู่ตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระพบว่า ตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Pearson Correlation) ต่ำกว่า 0.50 ทุกตัว นั้นหมายถึงตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระเป็นอิสระต่อกันมีความสัมพันธ์กันต่ำจึงสามารถใช้เป็นตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระในการหาปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุได้ (Crandall, 1981)

2. การทดสอบตัวแบบการวิเคราะห์ที่เหมาะสม (Parallel Line Test) เพื่อดูความเหมาะสมของการใช้การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis)

การทดสอบตัวแบบการวิเคราะห์ที่เหมาะสม (Parallel Line Test) เพื่อดูความเหมาะสมของการใช้การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis) โดยใช้การวิเคราะห์ผลจากคำสั่ง omodel พบว่า ค่า prob chi2 ได้ค่า 0.8243 ซึ่งหมายความว่าไม่มีนัยสำคัญ แสดงว่าแบบจำลองที่ใช้ cumulative logit function โดยกำหนดให้ ค่าของ regression coefficients ของตัวแปรอิสระทุกตัวคงที่ ในขณะที่ intercept มีค่าเปลี่ยนแปลงได้ ขึ้นอยู่กับระดับของตัวแปรตามหรือที่รู้จักกันในนาม proportional odds model มีความเหมาะสม และให้ผลทาง สถิติที่ไม่แตกต่างไปจากแบบจำลองที่กำหนดให้ทั้ง regression coefficients ของตัวแปรอิสระ และ/หรือ intercept สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ การใช้ Ordered Logistic Regression ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่กำหนดกับตัวแปรตามที่มีค่าแบ่งออกเป็นระดับมีความน่าเชื่อถือในทางสถิติ (Crandall, 1981)

ตารางที่ 2 แสดงการประมาณค่า Ordered Logistic Regression ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุไทย ในเขตภาคเหนือ

ตัวแปรอิสระ	รถโดยสารประจำทาง Odd Ratio	สายการบินต้นทุนต่ำ Odd Ratio
ปัจจัยด้านประชากร		
เพศ		
หญิง (กลุ่มอ้างอิง)		
ชาย	1.1213	0.9872
อายุ		
ตัวแปรอิสระ	0.9723***	1.1245***
	สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ Odd Ratio	สายการบินต้นทุนต่ำ Odd Ratio
สถานภาพสมรส		
โสด (กลุ่มอ้างอิง)		
สมรส/อยู่ด้วยกัน	1.1442	1.4232
หย่าร้าง/หม้าย/แยกกันอยู่	1.4125	1.0124
ปัจจัยด้านทุนทางเศรษฐกิจ		
อาชีพ		
ว่างงาน/เกษียณอายุ (กลุ่มอ้างอิง)		
อ้างอิง	2.1823	10.2562**
ยังคงรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	1.2327	8.7823**
ยังคงเป็นพนักงานบริษัทเอกชน	2.3459**	2.3383**
ยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ	2.7189**	1.2152
ยังคงรับจ้าง	4.2521**	1.0078
ยังคงประกอบอาชีพเกษตร/ประมง		
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	1.0002***	1.0002***
ปัจจัยด้านทุนมนุษย์		
ระดับการศึกษา		
ปริญญาเอก (กลุ่มอ้างอิง)		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	-	-
ปริญญาตรี	1.2236	0.8872
ปริญญาโท	1.1233	1.0245
ปริญญาโท	1.0042	1.0145

ปัจจัยทางด้านกายภาพ

ข้อจำกัดทางกายภาพ

แข็งแกร่งดี (กลุ่มอ้างอิง)

โรคปวดกระดูก	0.9823**	2.4278**
โรคประจำตัว	0.9761**	1.5862**
ต้องได้รับยาจากแพทย์เพื่อรักษา	0.8233**	1.1523**
Sample size	500	500
Prob>chi2	0.0000	0.0000
Pseudo-R2	0.3252	0.3348
Log likelihood	-378.12445	-398.14782

จากตารางที่ 2 ซึ่งเป็นตารางสถิติสหสัมพันธ์แบบพหุ ด้วยวิธี Ordered Logistic Regression แสดงถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุไทย ในเขตภาคเหนือ ในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง และสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่า ปัจจัยทางด้านประชากรในเรื่องของอายุที่เพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นทุกๆปีจะมีโอกาสทำให้มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศโดยสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นที่ 1.1245 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.01) ส่วนการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางลดลงร้อยละ 2.77 ต่ออายุที่เพิ่มขึ้นในทุกๆปี (ระดับนัยสำคัญ 0.01)

ปัจจัยทางด้านทุนทางเศรษฐกิจในเรื่องของรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่เพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นทุกๆบาทจะมีโอกาสทำให้มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางภายในประเทศเพิ่มขึ้นในทุกด้านเพิ่มขึ้นในทุกด้าน 1.0002 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.01) เรื่องของสถานภาพการทำงานหรืออาชีพพบว่าผู้สูงอายุที่ยังคงรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ยังคงพนักงานเอกชน และยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ เมื่อเทียบกับผู้สูงอายุที่ว่างงานจะมีโอกาสที่มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจเดินทางโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น โดยผู้สูงอายุที่ยังคงรับราชการ/รัฐวิสาหกิจจะมีสัดส่วนระดับการตัดสินใจมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 10.2562 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ผู้สูงอายุที่ยังคงประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 8.782 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) และ ยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ จะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 2.3383 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ส่วนอาชีพที่เหลือเมื่อเทียบกับผู้สูงอายุที่ไม่ได้ประกอบอาชีพจะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในการเดินทางก็สายการบินต้นทุนต่ำไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในทางกลับกันพบว่าผู้สูงอายุที่ยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ ยังคงรับจ้าง และ ยังคงประกอบอาชีพเกษตร/ประมง จะมีโอกาสที่มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจเดินทางโดยสารรถโดยสารประจำทางเพิ่มขึ้น โดยผู้สูงอายุที่ยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ จะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 2.3459 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ยังคงรับจ้าง จะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 2.7189 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) และยังคงประกอบอาชีพเกษตร/ประมง จะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 4.2521 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ปัจจัยทางด้านทุนมนุษย์ในเรื่องของระดับการศึกษาโดยพบว่าไม่มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และในด้านของปัจจัยทางด้านข้อจำกัดทางกายภาพพบว่าผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทาง

กายภาพทุกประเภทจะทำให้ระดับการตัดสินใจในการเดินทางโดยสาธารณะโดยสารประจำทางลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วน รูปแบบการเดินทางโดยสารการบินที่ต้นทุนต่ำจะมีสัดส่วนระดับการตัดสินใจที่เพิ่มมากขึ้น

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาสรุปได้ว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ อายุของผู้สูงอายุ โดยเมื่ออายุที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีจะมีโอกาสที่จะมีระดับในการตัดสินใจในรูปแบบการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ Chiang and Marrion (2014) ที่ศึกษาถึงการตัดสินใจในการท่องเที่ยวของกลุ่มวัยเบบี้บูมที่เมื่อมีอายุที่มากขึ้นจะมีการตัดสินใจในการท่องเที่ยวมากขึ้นอันเนื่องมาจากมีเวลาที่จะท่องเที่ยวและหาประสบการณ์ให้ตนเองมากขึ้น ปัจจัยต่อมาคือ สถานภาพการทำงาน/อาชีพ โดยพบว่าผู้สูงอายุที่ยังคงประกอบอาชีพรับราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชน และค้าขาย/อาชีพอิสระ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มผู้สูงอายุที่ไม่ได้ประกอบอาชีพจะมีโอกาสที่จะมีระดับการตัดสินใจในการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น มากกว่ากลุ่มผู้สูงอายุที่ไม่ประกอบอาชีพ ซึ่งผลของปัจจัยในด้านของระดับการศึกษาและสถานภาพการทำงาน/อาชีพสอดคล้องกับการศึกษาของ Lohmann (2001) ที่ศึกษาถึงการตัดสินใจของผู้สูงอายุในการเดินทางโดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอาชีพที่เป็นเจ้าของบริษัทเอกชนจะมีระดับการตัดสินใจที่จะเดินทางมากที่สุดน่าจะเป็นเพราะในการเดินทางหากเป็นการเดินทางเพื่อธุรกิจของบริษัทออกค่าใช้จ่ายให้หรือการเดินทางท่องเที่ยวที่ทางผู้เดินทางเป็นคนออกค่าใช้จ่ายเอง บริษัทหรือผู้เดินทางจะมี กระบวนการในการตัดสินใจมากขึ้นกล่าวคือมีการคิดประเมินค่าทางเลือกก่อนการซื้อไม่ว่าจะเป็นด้านราคาการบริการ ก่อนที่จะตัดสินใจซื้อมากกว่าคนเดินทางที่เป็นข้าราชการ ที่ส่วนหนึ่งคือระเบียบการเบิกจ่ายการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวจะต้องเลือกสถานที่และบรรยากาศการท่องเที่ยว และรูปแบบการเดินทางเป็นอันดับแรก อีกด้วย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการการเดินทางภายในประเทศของผู้สูงอายุในเขตภาคเหนือ: การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ นั้นรวมไปถึงทุนทางเศรษฐกิจในด้านของรายได้ต่อเดือนเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นในทุกๆบาทก็จะทำให้มีโอกาสมีการตัดสินใจในการเดินทางทางอากาศทั้งในรูปแบบโดยสารรถโดยสารประจำทาง และสายการบินต้นทุนต่ำ เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Sujaritkul (2015) และ Chiangmai University Social Science Research Institute (2014) ที่ศึกษาถึงรายได้ต่อรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย ในทางกลับกัน ปัจจัยในด้านข้อจำกัดทางกายภาพของผู้สูงอายุนั้น เมื่อเปรียบเทียบผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพกับผู้สูงอายุที่มีสุขภาพแข็งแรงแล้วนั้นผู้ที่มีข้อจำกัดทางด้านกายภาพจะมีโอกาสในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นมากกว่าผู้สูงอายุที่มีสุขภาพแข็งแรง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Lohmann (2001) ที่ศึกษาถึงการพยากรณ์รูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในอนาคต อีกทั้งผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพจะมีการตัดสินใจท่องเที่ยวในรูปแบบที่มีการให้บริการที่สะดวกสบายเหมาะกับสภาพทางกายภาพอีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

1) ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

(1) จากการศึกษาที่ว่าอายุของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นจะมีระดับของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางภายในประเทศโดยรถโดยสารประจำทางลดลง ดังนั้นเพื่อเป็นการรักษาฐานลูกค้าในกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งเป็นกระแสหลักของแหล่งท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นรถโดยสารประจำทางควรมีการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้สูงอายุที่อายุเพิ่มมากขึ้นที่ต้องการมีการบริการและให้การช่วยเหลือในการเดินทางอำนวยความสะดวกให้แก่กลุ่มผู้โดยสารดังกล่าวที่มีความต้องการในสิ่งอำนวยความสะดวกที่มากกว่าผู้โดยสารกลุ่มอื่นๆ เพื่อสร้างความประทับใจและความพึงพอใจในการให้บริการของผู้โดยสารได้ต่อเนื่อง

(2) จากการศึกษาพบว่ารายได้ต่อเดือนเฉลี่ยที่เพิ่มมากขึ้นรวมทั้งผู้สูงอายุที่ยังคงทำงานจะมีระดับของของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางภายในประเทศทุกรูปแบบเพิ่มขึ้น ดังนั้นทั้งรถโดยสารประจำทางและสายการบินต้นทุนต่ำควรคำนึงถึงอำนาจในการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุที่มีต้นทุนทางเศรษฐกิจ มีกำลังในการใช้จ่ายในการเดินทางเป็นอย่างยิ่งดังนั้นสายการบินจึงควรให้ความสำคัญในความต้องการพื้นฐานในการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง กับกลุ่มผู้โดยสารหลักของการขนส่งและการท่องเที่ยวที่จะเป็นผลต่อผลประกอบการขององค์กรและเป็นตัวชี้วัดถึงการให้บริการของระบบขนส่งอีกด้วย

(3) จากการศึกษาพบว่ากลุ่มผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพในทุกด้านนั้นจะมีระดับการตัดสินใจในการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น ซึ่งสวนทางกับการใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีระดับการตัดสินใจที่ลดลง อันเนื่องมาจากผู้สูงอายุมีการคำนึงถึงสภาพร่างกายของตนเองที่มีความต้องการในการรักษาสุขภาพให้มีความแข็งแรงเป็นผู้สูงอายุที่มีความสุขทั้งกายและใจ ดังนั้นรถโดยสารสาธารณะควรคำนึงถึงความต้องการของผู้สูงอายุดังกล่าวที่จะเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการหลัก รวมไปถึงรูปแบบการเดินทางในรูปแบบอื่นๆควรมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อม อาทิ สภาพของยานพาหนะ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางของยานพาหนะ เป็นต้นเพื่อเอื้ออำนวยต่อการรักษาฐานผู้โดยสารและเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับคนทุกวัยต่อไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษานี้เป็นเพียงการศึกษาของกลุ่มของผู้สูงอายุที่อยู่ในเขตภาคเหนือเท่านั้นยังมีกลุ่มผู้โดยสารในภูมิภาคอื่นๆในประเทศไทย หรือ ผู้สูงอายุต่างชาติในภูมิภาคต่างๆของโลก เพื่อเป็นการศึกษาวิจัยรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุที่ครอบคลุมในผู้สูงวัยที่มีเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรมที่มีความแตกต่างและหลากหลาย รวมทั้งศึกษาในเชิงคุณภาพเพื่อศึกษาถึงสาเหตุในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมไปถึงศึกษาเจาะลึกถึงพฤติกรรม และปัจจัยในการเดินทางในรูปแบบต่างๆของผู้สูงอายุเพื่อได้ข้อมูลด้านการเดินทางของผู้สูงอายุที่เจาะลึกมากยิ่งขึ้นต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- Chiang, L. & Morrison, A. (2014). A Comparative study of Generational Preferences for Trip-Planning Resources: A Case study of International Tourists to Shanghai. *Quality Assurance in Hospitality and Tourism*, 15(1), 78-99.
- Chiangmai University Social Science Research Institute. (2014). *Elderly tourists: New future Thai tourism get ready?* Chiangmai University, Thailand. (in Thai)
- Chiangmai University Social Science Research Institute. (2013). *Travel Community with Support Tourism for the Elderly in the Case of Tourist Attractions*, Chiangmai University, Thailand. (in Thai)
- Civil Aviation Authority of Thailand. (2018). *Passenger air travel statistics*. Bangkok: Civil Aviation Authority of Thailand
- Crandall, J. E. (1981). *Theory and measurement of social interest*. New York: Columbia Press
- Jitapunkul, S. (2004). *Situation No. 25: Thai Elderly Population Part 1 Situation and the Importance of the Elderly*. Bangkok: Publication of Medical and Public Health Information No. 25. Ministry of Public Health of Thailand. (in Thai)
- Lohmann, M. (2001). Predicting Travel Patterns of Senior Citizens: How The Past May Provide a Key to The Future. *Journal of Vacation Marketing*, 7(4), 357-366.
- National Statistical Office Thailand. (2010). *Population and Housing Census 1980-2010*. Bangkok: National Statistical Office Thailand. (in Thai)
- Onarun, K. (2010). *Factors affecting domestic tourism behavior of Thai elderly tourists*. Thesis of Master degree in Business Administration, Kasetsart University. (in Thai)
- Patterson, I.& Pegg, S. (2009). Marketing the Leisure Experience to Baby Boomers and Older Tourists. *Journal of Hospitality Marketing & Management* Vol.18, 2009 - Issue 2-3, 214-231.
- Sangpikul, A. (2007). Travel Motivations of Japanese Senior Travelers to Thailand. *International Journal of Tourism Research*. Vol. 10, Issue 1, 81-94.
- Sujaritkul, J. (2015). Health tourism Management Model of Japanese Tourists in Phuket Province. *Rajapak Journal*. Special Edition for 23rd Anniversary Rajapak, 236-248. (in Thai)



*Faculty of Business
Administrations,*

Maejo University



คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแม่โจ้
63 หมู่ 4 ต.หนองหาร อ.สันทราย จ.เชียงใหม่
www.ba.mju.ac.th