สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

ปัญหาพิเศษปริญญาตรี

T119591

เรื่อง

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา

Tourist's Opionion on Bicycle tourism in Phra Nakhon Si Ayutthaya City

โดย

นางสาวทวีพร กัณณีย์

นางสาวนิตยา นาบุญ

b.12369111
i.
เลขหมู่ 119591
ลงทะเบียน
วัน,เดือน,ปี - 8 S.A. 2554

เสนอ

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม

คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต (การจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม)

ปีการศึกษา 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใบรับรองปัญหาพิเศษปริญญาตรี
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

Tourist's Opionion on Bicycle tourism in Phra Nakhon Si Ayutthaya City

โดย นางสาวทวีพร กัณณีย์
นางสาวนิตยา นาบุญ

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา .....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. กนก เลิศพานิช)

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม รับรองแล้ว

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุขุมาภรณ์ ขันธ์ศรี)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม

วันที่ 21 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2554

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุขุมาภรณ์ ขันธ์ศรี)

ประธานสาขาวิชาพัฒนาการเกษตรและการจัดการทรัพยากร

วันที่ 21 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อเรื่อง	ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา Tourist's Opionion on Bicycle tourism in Phra Nakhon Si Ayutthaya City
โดย	นางสาวทวีพร กัณณีย์ นางสาวนิตยา นาบุญ
ชื่อปริญญา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (การจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม)
สาขาวิชา	พัฒนาการเกษตรและการจัดการทรัพยากร
หลักสูตร	การจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม
คณะ	เทคโนโลยีการเกษตร
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. กนก เลิศพานิช

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยว เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยจำแนกตามเพศ อาชีพ รายได้

การวิจัยในครั้งนี้ แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล โดยกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจำนวนทั้งหมด 205 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างใช้โดยการทดสอบแบบ (T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากการวิจัยพบว่านักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นเห็นด้วยกับการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทั้งในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย และด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และพบว่าปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว คือ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ทราบว่ามีการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จัดเส้นทางการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไว้แล้ว และเมื่อทำการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวโดยจำแนกตามเพศ อาชีพ และรายได้ ต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวพบว่า นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันทั้งในส่วนของเพศ อาชีพ และรายได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำนิยม

ปัญหาพิเศษเรื่องนี้สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยดีด้วยคำแนะนำของ ผศ.ดร.กนก เลิศพานิช ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาปัญหาพิเศษ ที่ได้ให้คำแนะนำ ช่วยเหลือ แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ผู้วิจัยมีความซาบซึ้งในความอนุเคราะห์ที่มีให้ตลอดระยะเวลาทำการศึกษา จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณ คุณธีรศักดิ์ ศรีสุรกุล ที่สละเวลามาถ่ายทอดความรู้ในเรื่องของการใช้โปรแกรมประยุกต์ทางสถิติ และคอยให้คำปรึกษา แนะนำต่างๆ

ขอขอบพระคุณ กรมการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานพระนครศรีอยุธยา วิหารพระมงคลบพิตร และวัดพระศรีสรรเพชญ์ ที่ให้ความอนุเคราะห์ ช่วยเหลือ ในเรื่องของข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ขอขอบพระคุณ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือและสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม พร้อมทั้งให้ข้อมูลเพิ่มเติมอันเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยในครั้งนี้ เป็นผลให้งานวิจัยชิ้นนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ คุณสิริกุล ศิริพรกุลทรัพย์ คุณเดโช พรหมวิหาร และเพื่อนสาขาการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่คอยให้คำปรึกษาพูดคุยเป็นกำลังใจให้กับผู้วิจัยมาโดยตลอด

ท้ายที่สุดผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพรชัย คุณทิพย์สุคนธ์ กัณณีย์ และคุณคล้อย คุณสุรีย์ นาบุญ ผู้เป็นบิดาและมารดาของผู้วิจัย ที่สนับสนุนการเรียน ให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ อยู่เคียงข้างผู้วิจัยมาโดยตลอด และทำให้งานวิจัยครั้งนี้ประสบความสำเร็จด้วยดี

นางสาวทวีพร กัณณีย์
นางสาวนิตยา นาบุญ
มีนาคม 54

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

หน้า

สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ข
สารบัญภาพ	ง
นิยามศัพท์	จ
บทนำ	1
วัตถุประสงค์	3
การตรวจเอกสาร	4
ความคิดเห็น	4
ประวัติความเป็นมา	4
เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา	5
การท่องเที่ยวในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา	7
ประเภทของทางจักรยาน	20
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	21
วิธีการศึกษา	25
การกำหนดพื้นที่ศึกษา	25
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	25
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	26
การเก็บรวบรวมข้อมูล	28
การวิเคราะห์ข้อมูล	28
ผลและวิจารณ์ผลการศึกษา	31
สรุปผลการศึกษา	53
เอกสารอ้างอิง	56
ภาคผนวก	58

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

1. สถิติการท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 8
2. เกณฑ์การให้คะแนนข้อความเชิงนิมานและเชิงนิเสธตามระดับความความคิดเห็น 27
3. เกณฑ์การแปลความหมายคะแนนความคิดเห็น 29
4. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ 31
5. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ 32
6. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่อยู่ 32
7. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ 33
8. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ 34
9. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์การมาท่องเที่ยว 35
10. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพาหนะที่ใช้เดินทางมาท่องเที่ยว 36
11. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการพักค้างคืน 37
    11.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการพักค้างคืน 37
12. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว 38
13. จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมือง 39
14. ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม 40
15. ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย 41
16. ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว 43
17. ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านปัญหาอุปสรรค 44
18. ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวรวมด้านทั้ง 4 ด้าน 45

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

19. เปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง รวมด้านทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ 46

20. เปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง รวมด้านทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอายุ 47

21. เปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง รวมด้านทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามรายได้ 48

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

ภาพที่ **หน้า**

1. แผนภูมิแสดงที่มาของการเกิดความคิดเห็น 4
2. ภาพแสดงพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา 7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นิยามศัพท์

งานศึกษาปัญหาพิเศษนี้มีคำศัพท์ที่ผู้วิจัยใช้ในการกำหนดขอบเขตและความหมาย ดังนี้

ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งจะไม่ลึกซึ้งเหมือนทัศนคติ นักท่องเที่ยวจะมีความคิดเห็นแตกต่างกันไป โดยที่ความคิดเห็นจะเป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติ

นักท่องเที่ยว หมายถึง ผู้ที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ไม่ใช่การไปทำงานประจำ การศึกษา และไม่ใช่คนท้องถิ่นที่มีภูมิลำเนาหรือศึกษาอยู่ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

กิจกรรมการท่องเที่ยว หมายถึง กิจกรรมประเภทต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เช่น การศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี การกราบไหว้พระ / ทำบุญ การพักผ่อนหย่อยใจ และการซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น เป็นต้น

ทางจักรยาน หมายถึง พื้นที่สำหรับขี่รถจักรยานในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นช่องจราจรบนถนนที่ได้จัดแบ่งไว้สำหรับการใช้รถจักรยาน โดยมีช่วงเส้นทางทั้งหมด 9 ช่วงเส้นทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำนำ

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอดีตราชธานีที่ยาวนานที่สุดถึง 417 ปี เป็นดินแดนที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นทั้งด้านกายภาพ ประวัติศาสตร์และอารยะ-ธรรม มีโบราณสถานที่ยังคงเหลืออยู่เป็นเครื่องบ่งชี้ถึงความรุ่งเรืองในอดีต องค์การศึกษา วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ได้รับอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาไว้เป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2534 เป็นผลให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นเมืองที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้ความสนใจเข้ามาเยี่ยมชมตลอดทั้งปี โดยเฉพาะภายในบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์ในเกาะเมืองที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวซึ่งเป็นแรงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติของกรมการท่องเที่ยวและกีฬา ในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 3,583,231 คน (กรมการท่องเที่ยวและกีฬา, 2552) ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวดังกล่าวจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากมลพิษที่เกิดจากยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวนำเข้ามาในพื้นที่และอาจส่งผลกระทบต่อตัวของโบราณสถานต่างๆ ที่มีความเปราะบางอีกด้วย

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้มีการจัดสร้างเส้นทางจักรยานรอบๆบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์แล้ว จำนวนทั้งหมด 9 ช่วงเส้นทางที่มีความเชื่อมโยงกันเพื่อให้สอดคล้องกับความสะดวกสบายในการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม (ททท. สำนักงานพระนครศรีอยุธยา, 2553) โดยมีการจัดให้ใช้จักรยานสองล้อในการสัญจร การเดินทางโดยจักรยาน เป็นการเดินทางที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ไม่มีมลภาวะ ควันพิษและสิ่งตกค้างอื่น ๆ ทั้ง ยังไม่ส่งเสียงดัง ไม่มีร่องรอยแม้ร่องลึกของล้อรถ สามารถเข้าถึงโบราณสถานต่างๆ ได้อย่างใกล้ชิด ส่งผลให้ผู้เดินทางมีความรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับธรรมชาติ มีความรักในความสวยงามกับธรรมชาติและสถานที่ไปพร้อมๆ กัน นับเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวประเภทอนุรักษ์ธรรมชาติที่ดีอีกวิธีการหนึ่ง

จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีเส้นทางที่สามารถขี่จักรยานไปตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ได้หลายเส้นทางอันเนื่องมาจากการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์มีพื้นที่ไม่กว้างขวางนัก สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ตั้งอยู่ไม่ไกลกันมากนัก การเดินทางจะเหน็ดเหนื่อยหากใช้การเดินเท้า แต่จะใกล้เกินไปสำหรับการใช้รถยนต์ นอกจากนี้การเดินทางด้วยรถใหญ่ที่เป็นหมู่คณะ เช่น รถบัส จะก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมและกระทบกระเทือนต่อโบราณสถานดังนั้นการใช้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานจึงถูกนำมาเป็นทางเลือกใหม่ เพื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นำมาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในเกาะเมืองที่สะดวกสบายควบคู่ไปกับการลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม

ผู้วิจัยจึงเกิดความสนใจที่จะศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ว่ามีความคิดเห็นอย่างไรต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวในด้านของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ประสิทธิภาพและความปลอดภัย การเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลโดยตรงกับการลดปริมาณการใช้พลังงานในการเดินทาง ควบคู่ไปกับการลดมลภาวะที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วัตถุประสงค์

การศึกษานี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวไทย ในด้านของความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยว ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปและแสดงวัตถุประสงค์ของการศึกษาเป็นข้อๆ ดังนี้

1.เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยว

2.เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยจำแนกตามเพศ อาชีพ รายได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การตรวจเอกสาร

ความคิดเห็น

สุชา (2524) กล่าวว่า ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ แต่เป็นลักษณะที่ไม่ลึกซึ้งเหมือนกับทัศนคติ คนเรามักจะมีความคิดเห็นแตกต่างกันไป ความคิดเห็นเป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติ

สงวน และคณะ (2522) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นว่า เป็นการแสดงออกซึ่งวิจารณญาณที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะความคิดเห็นของบุคคลเปลี่ยนแปลงไปตามข้อเท็จจริง (Fact) ทัศนคติ (Attitude) ของบุคคล ในขณะที่ทัศนคติจะเป็นการแสดงความรู้สึกทั่วๆ ไปเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความคิดเห็นจะเป็นการอธิบายเหตุผลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ ซึ่งอาจสรุปความสัมพันธ์ดังกล่าวได้ดังนี้

ภาพที่ 1 แผนภูมิแสดงที่มาของการเกิดความคิดเห็น
ที่มา: สงวน และคณะ (2522)

ประวัติความเป็นมา

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2553) กล่าวว่าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หรือที่เรียกสั้นๆว่าอยุธยาหรือกรุงศรีอยุธยาเป็นอดีตราชธานีของไทยนานถึง 417 ปี โดยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 (สมเด็จพระเจ้าอู่ทอง) ทรงสร้างราชธานีเมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 1893 มีพระมหากษัตริย์ปกครองติดต่อกันมานานรวม 33 องค์ และได้สิ้นสุดลงไปใน พ.ศ. 2310 หลังการเสียกรุงศรีอยุธยาใน พ.ศ. 2310 กรุงศรีอยุธยาอยู่ในสภาพระส่ำระสายบ้านเมืองหรือสิ่งก่อสร้างต่างๆ ถูกทำลายจนไม่เหมาะที่จะเป็นที่ตั้งราชธานีอีกต่อไป แต่กรุงศรีอยุธยาก็มิได้เป็นเมืองร้าง เนื่องจากเป็นอู่ข้าวอู่น้ำที่สำคัญ เป็นชุมทางการคมนาคมระหว่างภาคและศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญ เพียงระยะเวลา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประมาณ 60 ปีต่อมา กรุงศรีอยุธยาก็เป็นเมืองที่มีประชากรอยู่กันหนาแน่นและมีความเจริญ มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมจนเป็นจังหวัดศูนย์กลางภาคกลางมาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน

เนื่องจากกรุงศรีอยุธยาเจริญรุ่งเรืองมาหลายรัชสมัย จึงมีโบราณสถานปรากฏอยู่มากมาย และถือว่าเป็นดินแดนแห่งประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีและวิทยาการความรู้ต่างๆที่สืบทอดความเป็นไทยมาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน

คณะกรรมการว่าด้วยการศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ได้มีมติรับอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งในใจกลางกรุงศรีอยุธยาไว้ในบัญชีมรดกโลกทางวัฒนธรรม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2534 ณ กรุงคาร์เธจ ประเทศตูนีเซีย

เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

Anusorn (2553) ได้กล่าวถึงเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไว้ดังนี้ เกาะเมืองอยุธยา คือศูนย์กลางทางการเมืองการปกครองแห่งราชอาณาจักร ตัวเกาะเมืองแต่เดิมไม่มีน้ำล้อมรอบ คงมีเฉพาะแม่น้ำลพบุรีทางด้านเหนือและแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศตะวันตก ต่อมาในสมัยพระมหาจักรพรรดิจึงมีการขุดคลองคูชื่อหน้า เชื่อมจากแม่น้ำลพบุรีตรงบริเวณตลาดหัวรอลงมาบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาตรงหน้าป้อมเพชร ทำให้กรุงศรีอยุธยาจึงกลายเป็นเมืองที่มีสภาพเป็นเกาะเมืองมีแม่น้ำล้อมทุกด้านเพิ่มความเข็มแข็งในการป้องกันพระนครยิ่งขึ้น อยู่มาด้วยความที่กระแสน้ำไหลตรงได้สะดวกกว่า แม่น้ำป่าสักจึงเป็นเป็นทางเดินทับคลองคูชื่อหน้า จึงทำให้เกาะเมืองอยุธยามีแม่น้ำสาย ใหญ่ล้อมอยู่รอบดังเช่นทุกวันนี้

ภายในตัวเกาะเมืองที่มีการสัณฐานดังเรือสำเภาคว่ำตัวพระบรมมหาราชวัง และวัดศรีสรรเพชญ์อันเป็นจุดศูนย์กลางแห่งราชอาณาจักรตั้งอยู่ตอนกลางของเกาะ ด้านหนึ่งประชิดริมแม่น้ำลพบุรีค่อนไปทางทิศตะวันตก รอบเกาะมีกำแพงพระนครสร้างด้วยอิฐ และมีหินมั่นคงแข็งแรงมีป้อมที่สำคัญคือป้อมเพชร กั้นสกัดขวางทางด้านแม่น้ำเจ้าพระยา เรือพ่อค้าวาณิชย์จากต่างประเทศต้องแล่นผ่าน บริเวณทิศตะวันตกและทิศตะวันออกมีแม่น้ำใหญ่คือ แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำลพบุรีไหลจากทางทิศเหนือ ภายใต้ผืนดินใหญ่มาบรรจบในเมือง มีด่านขนานเก็บภาษีสินค้าก่อนเข้าสู่ตัวเมือง นอกเมืองไปทางทิศใต้อันเป็นทางเปิดออกก่อนสู่ทะเลผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา พระเจ้าแผ่นดินทรงโปรดฯให้ให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในอยุธยาตั้งหมู่บ้านของ ตนเอง ในแต่ละหมู่บ้านมีผู้คนนับร้อยอาศัย ทั้งหมู่บ้านญี่ปุ่น หมู่บ้านโปรตุเกส หมู่บ้านฮอลันดา กำแพงนครมีป้อมปืน มีประตูนครทั้งทางบกและประตูน้ำมีการขุดคลองสาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่างๆ เชื่อมโยงกันไปภายใต้ร่างแหในหน้าน้ำ ชาวเรือสามารถพายเรือติดต่อค้าขายกันได้สะดวกถึงหัวบันไดบ้าน จนชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาค้าขายเรียกขนานนามเมืองอยุธยาหรือพระนครแห่งนี้ ว่าเวนิสตะวันออก โรงเก็บเรือนของหลวงมากมายด้วยเรือพระที่นั่ง เรือดั้ง เรือแซง เรือหัวสัตว์ที่สวยงามตั้งอยู่นอกเกาะเมือง เมื่อถึงคราวเสด็จพระราชดำเนินทางน้ำ กระบวนเรือในการเสด็จพระราชดำเนินทางน้ำ ทรงงดงามดังเมืองสวรรค์ บนบกมีถนนเรียงด้วยอิฐกว้างขวางตัดต่อเชื่อมไปทั่วทิศ ตรงริมน้ำเจ้าพระยาใกล้วัดพุทธไธสวรรย์เป็นถนนสายราชฑูต พุ่งตรงสู่พระบรมมหาราชวังที่ในมียามคณะฑูตจากต่างแดนเดินทางเข้ามาเจริญพระราชไมตรี ขบวนแห่ราชทูตจะเดินตรงเข้าพระราชวังเป็นริ้วขบวนสวยงามอย่างยิ่งใหญ่ที่ชาวอยุธยาจะแตกตื่นเข้ามาชมขบวนกันอย่างแน่นขนัด

ศิรประภา (2550) ได้กล่าวถึงเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไว้ดังนี้ ด้านเหนือของเกาะเมืองเป็นท้องทุ่งกว้างที่มีแม่น้ำหลายสายไหลมารวมกันคือ แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำโพธิ์สามต้น เส้นทางน้ำเหล่านี้เป็นเส้นทางคนนาคมสำคัญที่ใช้ในการเดินทางขึ้นไปสู่หัวเมืองทางเหนือ ทำให้อยุธยาเป็นชุมทางน้ำ เกิดตลาดน้ำใหญ่ อยุธยาจึงเป็นแหล่งรวมสินค้าจากบ้านเมืองต่างๆ ภายในภูมิภาคและสินค้าจากต่างประเทศ ในยามสงครามท้องทุ่งด้านเหนือยังใช้ในยุทธวิถีชลอทัพข้าศึกในฤดูน้ำหลาก

ด้านตะวันออก เป็นเขตเมืองเก่ายุคก่อนสมัยกรุงศรีอยุธยาที่เรียกว่า เมืองอโยธยา มีร่องรอยทางโบราณคดีในสมัยอโยธยากระจายอยู่ทั่วไป และมีคลองบ้านบาตร เพราะเดิมบริเวณนี้เป็นแหล่งตีบาตรพระมาตั้งแต่สมัยอยุธยา และเป็นเส้นทางไปสู่กัมพูชาและลาวโดยผ่านทางเมืองนครราชสีมา

ด้านตะวันตก เป็นทุ่งกว้างที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นเลือดสำคัญในการทำการเกษตรกรรมและเป็นแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญของกรุงศรีอยุธยา เป็นจุดยุทธศาสตร์ในการรับศึกของกรุงศรีอยุธยาที่สำคัญอีกด้านหนึ่ง เช่น ในสงครามเสียกรุงครั้งที่ 2 ทัพข้าศึกได้ใช้เส้นทางนี้ในการโจมตีอยุธยา ณ วัดท่าการ้อง

ด้านใต้ เป็นจุดยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจของอยุธยา มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางหลักนำเรือสินค้าจากต่างชาติเข้ามาทำการค้ากับกรุงศรีอยุธยา บริเวณด้านใต้นี้เป็นที่พำนักของชาวต่างชาติที่เข้ามาค้าขายในกรุงศรีอยุธยาจนกลายเป็นหมู่บ้านนานาชาติมีทั้งชาวมุสลิม ชาวจีน โปรตุเกส ฝรั่งเศส อังกฤษ ฮอลันดา ญี่ปุ่น เป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าและเป็นคลังสินค้าขนาดใหญ่ในสมัยอยุธยาซึ่งเทียบได้กับท่าเรือคลองเตยในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 2 ภาพแสดงพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
ที่มา: ททท. สำนักงานพระนครศรีอยุธยา (2553)

การท่องเที่ยวในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

การท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2553) กล่าวว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีรายได้ส่วนใหญ่มาจากกิจกรรมการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีเอกลักษณ์ทางด้านวัฒนธรรม โบราณสถาน และโบราณวัตถุที่โดดเด่นประกอบกับอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก ซึ่งสังเกตได้จากสถิติของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังแสดงในตารางที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 สถิติการท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (พ.ศ. 2546-2551)

ปี	ผู้เยี่ยมเยือน	นักท่องเที่ยว	ผู้เดินทาง	รายได้ (ล้านบาท)	จำนวนโรงแรม	ห้องพัก
2546	2,711,607	447,412	2,264,195	3,656.90	21	1,421
2547	3,023,933	582,661	2,441,272	4,475.07	27	1,446
2548	3,260,589	625,647	2,634,915	4,781.08	32	1,707
2549	3,373,929	773,530	2,600,399	5,118.30	30	1,964
2550	3,784,617	1,095,145	2,685,202	6,549.53	47	2,671
2551	3,659,402	-	-	7,073.49	-	-

ที่มา: จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2553)

โดย ททท. สำนักงานพระนครศรีอยุธยา (2553) ได้กล่าวถึงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญบริเวณเกาะเมืองและพื้นที่โดยรอบ เขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา ดังนี้

พระราชวังหลวงหรือพระราชวังโบราณ

พระราชวังหลวงที่ปรากฏในพระนครศรีอยุธยา ปัจจุบันคงเหลือแต่ฐานอาคารให้เห็นเท่านั้น ตั้งอยู่ติดกับวัดพระศรีสรรเพชญ์ทางทิศเหนือ สันนิฐานว่า สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 (พระเจ้าอู่ทอง) ทรงสร้างพระราชวังขึ้นตั้งแต่เมื่อครั้งประทับอยู่ที่เวียงเล็กเมื่อ พ.ศ. 1890 และเมื่อสร้างพระราชวังเสร็จในปี พ.ศ. 1893 จึงย้ายมาประทับที่พระราชวังใหม่ริมหนองโสน ปราสาทในครั้งแรกนี้สร้างด้วยเครื่องไม้อยู่ในบริเวณวัดพระศรีสรรเพชญ์ ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 1991 สมเด็จพระบรมไตรโลกนาถทรงถวายที่บริเวณปราสาทให้เป็นวัดพระศรีสรรเพชญ์วัดในเขตพระราชวัง แล้วทรงสร้างปราสาทใหม่เลื่อนไปทางเหนือชิดกับแม่น้ำลพบุรี

บริเวณพระราชวังหลวงมีพระที่นั่งที่สำคัญ ดังนี้

<u>พระที่นั่งวิหารสมเด็จ</u> ตั้งอยู่ตอนใต้สุด เป็นปราสาทยอดปรางค์มีมุขหน้าหลังยาว แต่มุขข้างสั้น มีกำแพงแก้วล้อม 2 ด้าน ตามพงศาวดารกล่าวว่า สมเด็จพระเจ้าปราสาททอง ทรงโปรดให้สร้างเมื่อ พ.ศ. 2186 เพื่อแทนพระที่นั่งมังคลาภิเษกที่ถูกฟ้าผ่าไฟไหม้ ชาวบ้านเรียกว่า "ปราสาททอง" เนื่องจากเป็นปราสาทปิดทององค์แรกที่สร้างขึ้นสำหรับประกอบพระราชพิธีสำคัญต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พระที่นั่งสรรเพชญปราสาท เป็นปราสาทยอดปรางค์ตั้งอยู่ตรงกลางสร้างแบบเดียวกับพระที่นั่งวิหารสมเด็จ มีหลังคาซ้อนลดหลั่นกันถึงห้าชั้น มีมุขยื่นออกมาเป็นที่สำหรับพระมหากษัตริย์เสด็จออกรับแขกเมือง มีโรงช้างเผือกกระหนาบอยู่สองข้าง

พระที่นั่งสุริยาสน์อมรินทร์ เดิมชื่อ พระที่นั่งสุริยามรินทร์ ต่อมาเปลี่ยนเป็นชื่อนี้เพื่อให้คล้องกับชื่อ พระที่นั่งสรรเพชญ์ปราสาท เป็นปราสาทจตุรมุขก่อด้วยศิลาแลงมีพื้นสูงกว่าองค์พระที่นั่งอื่นๆ ตั้งอยู่ติดกำแพงริมแม่น้ำ ใช้เป็นที่สำหรับประทับทอดพระเนตรขบวนแห่ทางน้ำ ตามพงศาวดารกล่าวว่าเมื่อสมเด็จพระนารายณ์สวรรคต สมเด็จพระเพทราชาได้อัญเชิญพระบรมศพจากเรือลพบุรีมาประดิษฐานไว้ที่พระที่นั่งองค์นี้

พระที่นั่งจักรวรรดิไพชยนต์ สมเด็จพระเจ้าปราสาททองทรงสร้างเมื่อ พ.ศ. 2175 พระราชทานนามว่า "พระที่นั่งศิริยโสธรมหาพิมานบรรยงค์" คล้ายปราสาทที่นครธม ต่อมาเปลี่ยนเป็น "พระที่นั่งจักรวรรดิไพชยนต์" ลักษณะเป็นปราสาทตรีมุข ตั้งอยู่บนกำแพงชั้นในด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของวัดพระศรีสรรเพชญ์ เป็นที่สำหรับทอดพระเนตรกระบวนแห่และฝึกหัดทหาร

พระที่นั่งตรีมุข เป็นพระที่นั่งศาลาไม้ หลังคามุงกระเบื้องดินเผา ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของพระที่นั่งสรรเพชญ์ปราสาท ไม่ปรากฏปีที่สร้าง เข้าใจว่าเดิมเป็นพระที่นั่งฝ่ายใน และเป็นที่ประทับในอุทยาน เป็นพระที่นั่งองค์เดียวที่อยู่ในสภาพสมบูรณ์ที่สุด

พระที่นั่งบรรยงก์รัตนาสน์ หรือ พระที่นั่งท้ายสระ เป็นปราสาทจัตุรมุข ตั้งอยู่บนเกาะกลางสระน้ำ สมเด็จพระเพทราชาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเป็นที่ประทับอยู่ข้างในและเป็นที่สำราญพระราชอิริยาบท เมื่อ พ.ศ.2231 และได้เสด็จประทับตลอดรัชกาล มีพระแท่นสำหรับทอดพระเนตรปลาที่ทรงเลี้ยงไว้ในสระนั้นด้วย

พระที่นั่งทรงปืน เป็นพระที่นั่งรูปยาวรี อยู่ริมสระด้านตะวันตก ใกล้พระที่นั่งบรรยงค์รัตนาสน์ เข้าใจว่าใช้เป็นที่ฝึกซ้อมเพลงอาวุธและในสมัยพระเพทราชาทรงใช้เป็นท้องพระโรงที่เสด็จออกขุนนาง

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เจ้าสามพระยา

ตั้งอยู่ที่ตำบลประตูชัย ใกล้กับศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (หลังเก่า) เยื้องสถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2502 โดยใช้เงินที่ประชาชนเช่าพระพิมพ์ซึ่งขุดได้จากกรุวัดราชบูรณะ ที่สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 (เจ้าสามพระยา) ทรงสร้าง จึงให้ชื่อว่า "เจ้าสามพระยา" พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดพิพิธภัณฑสถานแห่ง นี้เมื่อปี พ.ศ. 2504 พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เจ้าสามพระยาเป็นพิพิธภัณฑสถานแห่งแรกของประเทศไทยที่มีรูปแบบการจัดแสดงแผนใหม่ คือ นำโบราณวัตถุมาจัดแสดงไม่มากจนแน่น และได้นำเสนอดูน่าสนใจมาก สภาพอาคารเป็นอาคารทรงไทยประยุกต์สิ่งที่น่าสนใจ ได้แก่ พระพุทธรูปประทับนั่งห้อยพระบาท เป็นพระพุทธรูปสมัยทวารวดีที่เคยประดิษฐานในซุ้มพระสถูปโบราณวัดพระเมรุ จังหวัดนครปฐม ซึ่งกรมศิลปากรได้พยายามติดตามชิ้นส่วนต่าง ๆ ขององค์พระที่กระจัดกระจายไปอยู่ในที่ต่าง ๆ มาประกอบขึ้นเป็นองค์พระได้อย่างสมบูรณ์นับว่าเป็นพระพุทธรูปที่มีค่ามากองค์หนึ่ง

ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์

จัดตั้งขึ้นตามโครงการที่นักวิชาการไทย และนักวิชาการญี่ปุ่นได้ปรับขยายมาจากข้อเสนอเดิมของสมาคมไทย-ญี่ปุ่น และจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่เคยเสนอปรับปรุงบริเวณที่เคยเป็นหมู่บ้านญี่ปุ่น และสร้างพิพิธภัณฑ์หมู่บ้านญี่ปุ่นมาเป็นการเสนอให้จัดตั้งเป็นศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยาซึ่งจะทำหน้าที่เป็นสถาบันวิจัยและพิพิธภัณฑสถานที่เกี่ยวกับราชอาณาจักรอยุธยาโดยรวม

ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยาแห่งนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนอาคารหลักตั้งอยู่ที่ถนนโรจนะ ใกล้กับมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยาเป็นอาคาร 2 ชั้น มีห้องจัดแสดงพิพิธภัณฑ์ชั้นบน และอีกส่วนหนึ่งคือส่วนอาคารผนวก ตั้งอยู่ที่ตำบลเกาะเรียนในบริเวณหมู่บ้านญี่ปุ่น พิพิธภัณฑ์ของศูนย์แห่งนี้มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากพิพิธภัณฑ์อื่นๆ คือ การพยายามสร้างภาพชีวิต สังคม วัฒนธรรมในอดีตให้กลับมามีชีวิตขึ้นใหม่ด้วยข้อมูลการวิจัย โดยการนำเอาเทคโนโลยีของการจัดพิพิธภัณฑ์สมัยใหม่มาใช้จัดแสดงนิทรรศการซึ่งทำให้ผู้ชมสามารถเข้าใจชีวิตในอดีตได้ง่าย การจัดแสดงมีทั้งสิ้น 5 หัวข้อ คือ อยุธยาในฐานะราชธานีเก่า อยุธยาในฐานะเมืองท่า อยุธยาในฐานะของศูนย์กลางอำนาจทางการเมืองและการปกครอง ความสัมพันธ์ของอยุธยากับนานาชาติ และชีวิตชาวบ้านไทยในสมัยก่อน

วัดพระศรีสรรเพชญ์

ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของวิหารมงคลบพิตร เป็นวัดสำคัญที่สร้างอยู่ในพระราชวังหลวงเทียบได้กับวัดพระศรีรัตนศาสดารามแห่งกรุงศรีอยุธยาหรือวัดมหาธาตุแห่งกรุงสุโขทัย ปัจจุบันส่วนที่ยังคงสภาพให้เห็นเด่นชัดคือ เจดีย์สามองค์ที่เป็นที่บรรจุของพระบรมอัฐิของกษัตริย์อยุธยาสามพระองค์ ถ้าเข้ามาจากทางวิหารพระมงคลบพิตร เจดีย์องค์ขวาสุดเป็นที่บรรจุพระบรมอัฐิของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ องค์กลางของสมเด็จพระบรมราชาที่ 3 และองค์ซ้ายมือของสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในสมัยอยุธยาวัดแห่งนี้ไม่มีพระสงค์จำพรรษา หากแต่ใช้เป็นที่เสด็จออกบำเพ็ญพระราชกุศลของพระมหากษัตริย์ในวโรกาสต่างๆเช่นเดียวกับวัดพระแก้วในปัจจุบัน การสร้างวัดพระศรีสรรเพชญ์ไว้ในเขตพระราชวังจึงเป็นการย้ายศูนย์กลางความศรัทธามาสู่พระราชวัง รวมอำนาจทั้งทางศาสนาและปกครองไว้ที่ศูนย์กลาง คือ องค์พระหมากษัตริย์

วิหารมงคลบพิตร

ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของวัดพระศรีสรรเพชญ์ ใช้เส้นทางเดียวกับคุ้มขุนแผน วิหารพระมงคลบพิตรจะอยู่ถัดไปไม่ไกลมากนัก พระมงคลบพิตรเป็นพระพุทธรูปบุสัมฤทธิ์ปางมารวิชัย มีขนาดหน้าตักกว้าง 9.55 เมตรและสูง 12.45 เมตร นับเป็นพระพุทธรูปขนาดใหญ่องค์หนึ่งในประเทศไทย สันนิฐานว่าสร้างในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้นระหว่างปี พ.ศ. 1991-2145 สมเด็จพระเจ้าทรงธรรมโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายจากทิศตะวันออกนอกพระราชวังมาไว้ทางทิศตะวันตกที่ประดิษฐ์อยู่ในปัจจุบันและโปรดเกล้าฯ ให้ก่อมณฑปสวมไว้ ในสมัยสมเด็จพระเจ้าเสือ เมื่อปี พ.ศ. 2245 อสุนีบาตตกลงมาต้องยอดมณฑปพระมงคลบพิตรเกิดไฟไหม้ทำให้ส่วนบนขององค์พระมงคลบพิตรเสียหายจึงโปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมแซมใหม่ แปลงหลังคายอดมณฑปเป็นมหาวิหารและต่อพระเศียรพระมงคลบพิตรในสมัยสมเด็จพระเจ้าพรมโกศ (พ.ศ. 2285-2286) ในคราวเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 พ.ศ. 2310 วิหารพระมงคลบพิตรถูกข้าศึกเผาเครื่องบนโทรมลงมาต้องพระเมาฬีและพระกรขวาของพระมงคลบพิตรหัก รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ปฏิสังขรณ์ใหม่ สำหรับบริเวณข้างวิหารมงคลบพิตรทางด้านตะวันออกแต่เดิมเป็นสนามหลวง ใช้เป็นที่สำหรับสร้างพระเมรุพระบรมศพของพระมหากษัตริย์และเจ้านายเช่นเดียวกับท้องสนามหลวงของกรุงเทพมหานคร

วัดหน้าพระเมรุ

ตั้งอยู่ริมคลองสระบัวด้านทิศเหนือของคูเมืองตรงข้ามกับพระราชวังหลวง สร้างในสมัยอยุธยาตอนต้น พ.ศ. 2046 มีชื่อเดิมว่า "วัดพระเมรุราชิการาม" ที่ตั้งของวัดนี้เดิมคงเป็นสถานที่สำคัญสำหรับสร้างพระเมรุถวายพระเพลิงพระบรมศพของพระมหากษัตริย์องค์ใดองค์หนึ่งสมัยอยุธยาตอนต้นต่อมาจึงได้สร้างวัดขึ้น มีตำนานเล่าว่าพระองค์อินทร์ในรัชกาลสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 ทรงสร้างวัดนี้เมื่อ พ.ศ. 2046 วัดนี้มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์สมเด็จพระมหาจักรพรรดิเมื่อครั้งทำศึกกับพระเจ้าบุเรงนองได้มีการทำสัญญาสงบศึกเมื่อ พ.ศ. 2106 ได้สร้างพลับพลาที่ประทับขึ้นระหว่างหน้าวัดพระเมรุกับวัดหัสดาวาส

วัดนี้เป็นวัดเดียวในกรุงศรีอยุธยาที่ไม่ได้ถูกพม่าทำลายและยังคงปรากฏสถาปัตยกรรมแบบอยุธยาอยู่ในสภาพสมบูรณ์มากที่สุดในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พระประธาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในอุโบสถสร้างปลายสมัยอยุธยาเป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัยหล่อด้วยสัมฤทธิ์ทรงเครื่องแบบกษัตราธิราช มีนามว่า "พระพุทธนิมิตวิชิตมารโมลีศรีสรรเพชญ์บรมไตรโลกนาถ" จัดเป็นพระพุทธรูปทรงเครื่องสมัยอยุธยาที่มีขนดใหญ่ที่สุดเท่าที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน

พระบรมราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง

ประดิษฐานอยู่ระหว่างบึงพระรามกับวัดพระศรีสรรเพชญ์ เป็นพระบรมรูปของพระเจ้าอู่ทองมีขนาดเท่าครึ่งของคนธรรมดา หล่อด้วยทองสัมฤทธิ์และรมด้วยน้ำยาสีเขียว ในพระอิริยาบถประทับยืน พระหัตถ์ขวาทรงพระขันธ์ พระเกล้าเกศา ฉลองพระองค์แบบพระมหากษัตริย์สมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯเสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดพระบรมราชานุสาวรีเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2513

วัดมหาธาตุ

ตั้งอยู่เชิงสะพานป่าถ่าน ทางทิศตะวันออกของวัดพระศรีสรรเพชญ์ พงสาวดารบางฉบับกล่าวว่าวัดนี้สร้างในสมัยสมเด็จพระบรมราชาธิบดีที่ 1 ต่อมาสมเด็จพระราเมศวรโปรดเกล้าฯ ให้อัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุมาบรรจุไว้ใต้ฐานพระปรางค์องค์ประธานของวัดเมื่อ พ.ศ. 1927 พระปรางค์วัดมหาธาตุถือเป็นปรางค์ที่สร้างในระยะแรกของสมัยอยุธยาซึ่งได้รับอิทธิพลจากปรางค์ขอม สมเด็จพระเจ้าปราสาททองได้ทรงปฏิสังขรณ์พระปรางค์ใหม่โดยเสริมให้สูงกว่าเดิม แต่ขณะนี้ยอดพังลงมาเหลือเพียงชั้นมุขเท่านั้น จึงเป็นที่น่าเสียดายเพราะมีหลักฐานว่าเป็นปรางค์ที่มีขนาดใหญ่มากและก่อสร้างอย่างวิจิตรสวยงามมาก เมื่อ พ.ศ. 2499 กรมศิลปากรได้ขุดแต่งพระปรางค์แห่งนี้พบของโบราณที่สำคัญหลายชิ้นที่สำคัญ คือ ผอบศิลา ภายในมีสถูปซ้อน 7 ชั้น แบ่งออกเป็น ชิน เงิน นาก ไม้ดำ ไม้จันทร์แดง แก้วโกเมน และทองคำ ชั้นในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุและเครื่องประดับอันมีค่า ปัจจุบันพระบรมสารีริกธาตุนำไปประดิษฐานไว้ที่พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา สิ่งที่น่าสนใจในวัดนี้อีกอย่าง คือ เศียรพระพุทธรูปหินทราย ซึ่งมีรากไม้ปกคลุมเข้าใจว่าเศียรพระพุทธรูปนี้จะหล่นลงมาอยู่ที่โคนต้นไม้ในสมัยเสียกรุงจนรากไม่ขึ้นปกคลุมมีความงดงามแปลกตา

วัดราชบูรณะ

ตั้งอยู่เชิงสะพานป่าถ่าน ตรงข้ามวัดมหาธาตุ สมเด็จพระบรมราชาธิบดีที่ 2 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 1967 ณ บริเวณที่ถวายพระเพลิงเจ้าอ้ายพระยาและเจ้ายี่พระยาซึ่งชนช้างกันจนถึงแก่พิราลัยและโปรดเกล้าฯ ให้ก่อเจดีย์ 2 องค์บริเวณนั้น วัดนี้และวัดมหาธาตุเมื่อคราวเสียกรุงถูกไฟไหม้เสียหายมาก ซากที่เหลืออยู่แสดงถึงว่าวิหารและส่วนต่างๆ ของวัดนี้ใหญ่โต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาก วิหารหลวงมีขนาดยาว 63 เมตร กว้าง 20 เมตร ด้านหน้ามีบันไดขึ้น 3 ทาง ที่ผนังวิหารเจาะเป็นบานหน้าต่าง ปัจจุบันยังปรากฏซากของเสาพระวิหารและฐานพระประธานเหลืออยู่ พระปรางค์ประธานเป็นศิลปะอยุธยาสมัยแรกซึ่งนิยมสร้างตามแบบสถาปัตยกรรมขอมที่ให้พระปรางค์เป็นประธานของวัด ช่องคูหาของพระปรางค์มีพระพุทธรูปยืนปูนปั้นประดิษฐานช่องละ 1 องค์ องค์ปรางค์ประดับด้วยปูนปั้นรูปครุฑ ยักษ์ เทวดา นาค พระปรางค์องค์นี้มาลวดลายสวยงามมาก ภายในกรุปรางค์มีหอกรุ 2 ชั้น สามารถลงไปชมได้ ชั้นบนมีภาพจิตรกรรมฝาผนังเลือนราง ชั้นล่างซึ่งเป็นที่เคยเก็บเครื่องทอง มีภาพจิตรกรรมเขียนด้วยสีแดงชาดปิดทองเป็นรูปพระพุทธรูปปางลีลาและปางสมาธิ รวมทั้งรูปเทวดาและดอกไม้ เมื่อ พ.ศ. 2500 คนร้ายได้ลักลอบขุดโบราณวัตถุที่ฝังไว้ในกรุปรางค์ประธารวัดราชบูรณะ โดยขุดเจาะจากพื้นคูหาเรือนธาตุลงไปพบห้องที่ฝังโบราณวัตถุ 2 ห้อง ต่อมาทางราชการได้จับคนร้ายและยึดโบราณวัตถุได้เพียงบางส่วน โบราณวัตถุในกรุพระปรางค์วัดราชบูรณะทำด้วนทองคำ สำริด หิน ดินเผาและอัญมณี เมื่อกรมศิลปากรได้ขุดแต่งพระปรางค์วัดราชบูรณะต่อได้นำโบราณวัตถุที่มีค่าไปเก็บรักษาไว้ในพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เจ้าสามพระยา

วัดโลกยสุธา

อยู่ใกล้กับเจดีย์พระศรีสุริโยทัย ใช้เส้นทางถนนหลังพลับพลาตรีมุขในบริเวณพระราชวังโบราณผ่านวัดวรโพธิ์และวัดวรเชษฐารามเข้าไปจนถึงพระพุทธไสยาสน์องค์ใหญ่ซึ่งตั้งอยู่กลางแจ้ง พระพุทธไสยาสน์องค์นี้ก่อด้วยอิฐถือปูน ยาวประมาณ 29 เมตร มีซากเสา 6 เหลี่ยมตั้งอยู่ชิดกับองค์พระหลงเหลือให้เห็นอยู่หลายต้น เข้าใจว่าอาจเคยเป็นซากพระอุโบสถ

พิพิธภัณฑ์เรือไทย

เป็นพิพิธภัณฑ์เรือไทยของเอกชนตั้งอยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามกับวัดมหาธาตุ ถนนบางเอียง ภายในบริเวณบ้านพักของอาจารย์ไพฑูรย์ ขาวลามา ผู้มีความรักและผูกพันกับเรือและน้ำมาตั้งแต่เล็ก ท่านมีความคิดที่จะอนุรักษ์เพื่อให้เยาวชนได้เห็นถึงภูมิปัญญาชาวบ้าน พิพิธภัณฑ์แห่งนี้เป็นบ้านทรงไทยขนาดใหญ่ไม้สักฝาเฟี้ยม ชั้นล่างจัดแสดงเรือจำลองต่างๆ เรือพระราชพิธี โดยต่อขึ้นมาแบบเรือจริงทุกประการ ปัจจุบันมีผลงานนับร้อยลำตั้งแต่เรือเดินสมุทรไปจนถึงเรือแจวลำเล็กๆ และมีส่วนที่จัดแสดงเรือไทยพื้นบ้านนานาชนิดหลายรูปแบบที่ปัจจุบันหาดูได้ยากตามแม่น้ำลำคลอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คุ้มขุนแผน

ตั้งอยู่ที่ถนนป่าโทน เป็นตัวอย่างของหมู่บ้านเรือนไทยภาคกลาง ในรูปแบบเรือนคหบดีไทยสมัยโบราณ เดิมเป็นจวนสมุหเทศาภิบาล มณฑลกรุงเก่า พลตรีพระบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงศ์สิริพัฒน์ทรงสร้างขึ้นปี พ.ศ. 2437 ที่เกาะลอยบริเวณสะพานเกลือซึ่งอยู่ตรงข้ามกับที่ว่าการมณฑล ต่อมาในราวปี พ.ศ. 2483 นายปรีดี พนมยงค์ รัฐบุรุษอาวุโสได้ย้ายจวนหลังนี้มาสร้างในบริเวณคุกนครบาลเก่าของพระนครศรีอยุธยา พร้อมทั้งสร้างเรือนไทยเพิ่มขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2499 และให้ชื่อเรือนไทยนี้ว่าคุ้มขุนแผน ซึ่งเชื่อกันว่าขุนแผน เคยต้องโทษอยู่ในคุกแห่งนี้

วัดพระราม

ตั้งอยู่นอกเขตพระราชวังไปทางด้านทิศตะวันออกตรงข้างกับวิหารมงคลบพิตร สมเด็จพระราเมศวรทรงสร้างขึ้นตรงบริเวณที่ถวายพระเพลิงพระบรมศพสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 (พระเจ้าอู่ทอง) พระราชบิดา วัดนี้มีบึงขนาดใหญ่อยู่หน้าวัด เมื่อมีการสร้างกรุงศรีอยุธยา คงจะมีการขุดเอาดินในหนองมาถมพื้นที่วังและวัด พื้นที่ที่ขุดเอาดินมาได้กลายเป็นบึงใหญ่ บึงมีชื่อปรากฏในกฎมณเฑียรบาลว่า "บึงชีขัน" ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น "บึงพระราม" ปัจจุบันคือ "สวนสาธารณบึงพระราม" ซึ่งใช้เป็นที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจของชาวจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาเยือน

พระที่นั่งเพนียด

ตั้งอยู่ในตำบลสวนพริก ห่างจากตัวเมืองประมาณ 4 กิโลเมตร เพนียดแห่งนี้มีขนาดใหญ่มากสร้างขึ้นเป็นที่สำหรับพระมหากษัตริย์ประทับทอดพระเนตรการคล้องช้างหรือจับช้างเถื่อนในเพนียด ซึ่งเป็นประเพณีที่ทำกันมาแต่โบราณเพื่อนำช้างมาใช้ประโยชน์ในราชการทั้งในยามปกติและยามสงคราม หรือในเวลาที่มีแขกบ้านแขกเมืองมาพระมหากษัตริย์ก็จะโปรดให้ทำพิธีคล้องช้างให้ชมทุกครั้งไป การคล้องช้างนี้ทำกันเรื่อยมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 จึงได้เลิกไป พระที่นั่งพระเพนียดและตัวเพนียดที่เห็นในปัจจุบันนั้นลักษณะเป็นคอกล้อมด้วยซุงทั้งต้น มีปีกกาแยกเป็นรั้วไปสองข้าง รอบเพนียดเป็นกำแพงดินประกอบอิฐเสมอยอดเสา ด้านหลังคอกตรงข้ามแนวปีกกาเป็นพลับพลาที่ประทับซึ่งได้รับการบูรณะเมื่อ พ.ศ. 2500 และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังได้สนับสนุนงบประมาณแก่กรมศิลปกรในปี พ.ศ. 2531 เพื่อบูรณะเพนียดให้อยู่ในสภาพเดิม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จันทรเกษม

เรียกอีกชื่อหนึ่งว่า วังจันทรเกษมหรือวังหน้า ตั้งอยู่ถนนอู่ทอง ริมแม่น้ำป่าสักมุมทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะเมืองใกล้ตลาดหัวรอ วังจันทรเกษมปรากฏหลักฐานพงศาวดารว่าสร้างในสมัยสมเด็จพระมหาธรรมราชาธิราชประมาณ พ.ศ. 2120 โดยมีพระราชประสงค์เพื่อให้เป็นที่ประทับของสมเด็จพระนเรศวรมหาราช และเคยใช้เป็นที่ประทับของสมเด็จพระยุพราชและพระมหากษัตริย์หลายพระองค์เช่น สมเด็จพระเอกาทศรถ เจ้าฟ้าสุทัศน์ สมเด็จพระนารายณ์มหาราช สมเด็จพระเจ้าบรมโกศ ฯลฯ เมื่อคราวเสียกรุงในปี พ.ศ. 2310 วังนี้ได้ถูกข้าศึกเผาทำลายเสียหายมากและถูกทิ้งล้าง จนถึงสมัยรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์โปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมพระที่นั่งพิมานรัตยาและพลับพลาจตุรมุขไว้เป็นที่ประทับเมื่อเสด็จประพาสพระนครศรีอยุธยาและโปรดพระราชทานนามว่า พระราชวังจันทรเกษม เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2436 ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้พระราชทานพระที่นั่งพิมานรัตยาเป็นที่ทำการของมณฑลกรุงเก่าเมื่อ พ.ศ. 2442 และจนกระทั่งเมื่อพระยาโบราณราชธานินทร์ได้เข้ามาดำรงตำแหน่งสมุหเทศาภิบาลมณฑลกรุงเก่า จึงได้จัดสร้างอาคารที่ทำการภาคบริเวณกำแพงทางด้านทิศตะวันตกต่อกับทิศใต้ แล้วย้ายที่ว่าการมณฑลจากพระที่นั่งพิมานรัตยามาตั้งที่อาคารที่ทำการภาคในขณะนั้น กรมศิลปกรจึงได้เข้ามาดูแลและจัดทำเป็นพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จันทรเกษมจนกระทั่งปัจจุบัน

โบราณสถานโบราณวัตถุที่น่าสนใจในพระราชวังจันทรเกษม มีดังนี้

<u>กำแพงและประตูวัง</u> ปัจจุบันก่อเป็นกำแพงอิฐมีใบเสมา มีประตูด้านละ 1 ประตู รวม 4 ด้านเป็นสิ่งที่สร้างใหม่ในรัชกาลที่ 4 กำแพงของเดิมมีอาณาเขตกว้างขวางกว่าที่เห็นในปัจจุบัน เพราะขุดพบฐานของพระที่นั่งนอกกำแพงวัดด้านใน และพบซากอิฐในบริเวณเรือนจำหลายแห่ง แต่เดิมนั้นคำให้การชาวกรุงเก่ากล่าวว่า วังจันทรเกษมมีกำแพง 2 ชั้น เช่นเดียวกับวังหลวง

<u>พลับพลาจัตุรมุข</u> ตั้งอยู่ใกล้ประตูวังด้านทิศตะวันออก เป็นพลับพลาเครื่องไม้ มีมุขด้านหน้า 3 มุข ด้านหลัง 3 มุข เดิมใช้เป็นท้องพระโรงสำหรับออกงานว่าราชการและเป็นที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เวลาเสด็จประพาส ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 พระองค์ทรงโปรดให้ใช้พลับพลาจตุรมุขเป็นที่จัดแสดงโบราณวัตถุ เรียกว่าอยุธยาพิพิธภัณฑสถาน ในสมัยรัชกาลที่ 7 พระยาโบราณราชธานินทร์ได้ทำการซ่อมแซมครั้งใหญ่และเปลี่ยนหน้าบันจากรูปปูนปั้นมาเป็นไม้แกะสลัก ปัจจุบันจัดแสดงเครื่องใช้ส่วนพระองค์ที่มีอยู่เดิมภายในพระราชวังนี้ เช่น พระแท่นบรรทม พระราชอาสน์ พร้อมเศวตฉัตร พระบรมฉายาลักษณ์และพระราชูปโภคของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พระที่นั่งพิมานรัตยา เป็นตึกหมู่อยู่กลางพระราชวังประกอบด้วยอาคาร 4 หลังคือ อาคารปรัศว์ซ้าย อาคารปรัศว์ขวา พระที่นั่งพิมานรัตยา และศาลาเชิญเครื่อง เคยเป็นที่ตั้งศาลากลางมณฑลและจังหวัดมาหลายปี ปัจจุบันจัดแสดงประติมากรรมที่สลักจากศิลา เป็นเทวรูปและพระพุทธรูปนาคปรกศิลปะสมัยลพบุรี พระพุทธรูปสำริดสมัยอยุธยา พระพิมพ์สมัยต่างๆ และเครื่องไม้แกะสลักฝีมือช่างสมัยอยุธยาตอนปลายและรัตนโกสินทร์

พระที่นั่งพิสัยศัลลักษณ์ หรือ หอส่องกล้อง เป็นหอสูงสี่ชั้น สร้างครั้งแรกในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช แต่หักพังลงมาเมื่อคราวเสียกรุงศรีครั้งที่ 2 หอที่เห็นอยู่ในปัจจุบันสร้างในสมัยรัชกาลที่ 4 ตามรากฐานอาคารเดิมและทรงใช้เป็นที่ประทับทอดพระเนตรดวงดาว

อาคารสโมสรเสือป่า สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ตั้งอยู่ริมกำแพงหลังพระที่นั่งพิมานรัตยา

ตึกโรงม้าพระที่นั่ง เป็นอาคารก่ออิฐถือปูน 2 ชั้น ตั้งอยู่ริมกำแพงด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ

ตึกที่ทำการภาค สร้างขึ้นในสมัยพระยาโบราณราชธานินทร์ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งสมุหเทศาภิบาลมณฑลกรุงเก่า มีลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียวสร้างขนานไปกับแนวกำแพงด้านทิศตะวันตกต่อกับทิศใต้ จัดนิทรรศการถาวร 5 เรื่อง คือ เรื่องศิลปะสถาปัตยกรรมอยุธยา เครื่องปั้นดินเผาสินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญของอยุธยา อาวุธยุทธภัณฑ์ ศิลปวัตถุพุทธบูชา และวิถีชีวิตริมน้ำชาวกรุงเก่า

ระเบียงจัดตั้งศิลาจารึก แต่เดิมสร้างเป็นระเบียงหลังคามุงสังกะสียาวไปตามแนวกำแพงด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกใช้สำหรับเป็นที่เก็บรักษาบรรดาโบราณวัตถุและศิลปะวัตถุซึ่งพระยาโบราณราชธานินทร์ได้รวบรวมไว้

ป้อมปราการรอบกรุง

กำแพงเมืองที่พระเจ้าอู่ทองทรงสร้างครั้งแรกนั้นเป็นเพียงเชิงเทินดิน และมีเสาไม้ระเนียดปักข้างบน ต่อมาในสมัยรัชกาลสมเด็จพระมหาจักรพรรดิถึงได้ก่ออิฐถือปูนขึ้น ตามพระราชพงศาวดารทีการสร้างป้อมต่างๆ อาทิ ป้อมมหาไชย ป้อมซัดกบ ป้อมเพชร ป้อมหอราชคฤห์ และป้อมจำปาพล เป็นต้น ป้อมขนาดใหญ่ๆ มักตั้งอยู่บริเวณทางแยกระหว่างแม่น้ำ เช่น ป้อมเพชรตั้งอยู่ตรงที่บรรจบของแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำป่าสัก จัดเป็นสวนสาธารณะริมน้ำสำหรับนั่งเล่น ป้อมมหาไชยตั้งอยู่ตรงมุมจันทรเกษมบริเวณซึ่งเป็นตลาดหัวรอในปัจจุบัน ตัวป้อมได้ถูกรื้อเพื่อนำอิฐไปสร้างพระนครใหม่ที่กรุงเทพมหานครตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

วัดบวรเชษฐาราม

เป็นวัดที่สมเด็จพระเอกาทศรถโปรดฯ ให้สร้างเพื่อเป็นอนุสรณ์รำลึกถึงพระเชษฐา คือสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ในบริเวณที่ถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระเจดีย์ใหญ่ที่เป็นประธานของวัดบรรจุพระบรมอัฐิของสมเด็จพระนเรศวรมหาราช

เส้นทางจักรยานกรุงศรีอยุธยา

ด้วยเหตุการณ์จราจรโดยรถยนต์ในเกาะเมืองอยุธยานั้นยังไม่ถึงกับหนาแน่นและแนวโน้มในอนาคตก็จะยิ่งเบาบาง เพราะทางราชการมีแนวคิดที่จะผลักดันโยกย้ายสถานที่ราชการและที่อยู่อาศัยและอาคารร้านค้าต่างๆ ออกนอกพื้นที่ เพื่อให้กรุงศรีอยุธยาได้กลับคืนสู่ความเป็นมหานครอันยิ่งใหญ่อีกครั้งหนึ่ง การเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในบริเวณรอบเกาะเมืองจึงสามารถทำได้อย่างสะดวกสบาย นักท่องเที่ยวจึงไม่ต้องเคร่งครัดในการจัดขบวนเพื่อป้องกันอันตรายจากรถยนต์ทำให้มีอิสระในการเดินทางมากขึ้น จนกล่าวได้ว่า นักท่องเที่ยวสามารถที่จะเดินทางด้วยจักรยานทั่วเกาะเมืองอยุธยาได้ด้วยตนเองโดยปราศจากอันตรายบนถนน

มูลนิธิพิทักษ์สิ่งแวดล้อมฯ ได้ทำการสำรวจเส้นทางการเดินทางด้วยจักรยานรอบกรุงศรีอยุธยามาแล้วหลายครั้งและสรุปเป็นเส้นทางจักรยานที่น่าสนใจเพื่อการขี่ท่องเที่ยวในกรุงศรีอยุธยาสำหรับบุคคลทั่วไป ดังรายละเอียดที่ต่อไปนี้ (ททท. สำนักงานพระนครศรีอยุธยา, 2553)

เส้นทางจักรยานช่วงที่ 1 ถึง ช่วงที่ 9

เส้นทางช่วงที่ 1: เริ่มต้นที่สำนักงาน ททท. พระนครศรีอยุธยา-ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร เดินทางจากฝั่งตรงข้าม ททท. ออกรถตรงไปแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนโรจนะ ผ่านพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ เจ้าสามพระยาและศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามพิพิธภัณฑ์ ควรใช้เวลาอยู่ที่นี้ประมาณชั่งโมงครึ่ง

เส้นทางช่วงที่ 2 : ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา-วัดพระศรีสรรเพชญ์

ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร จากหน้าศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ เลี้ยวซ้ายออกสู่ถนนโรจนะ ผ่านศาลากลางจังหวัดหลังเก่าแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนศรีสรรเพชญ์ผ่าน ททท. และ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
119591

วัดเกษ ตรงไปเรื่อยๆ จะเห็นวิหารพระมงคลบพิตรและวัดพระศรีสรรเพชญ์อยู่ด้านซ้ายมือ ควรใช้เวลาอยู่ที่นี้ประมาณ 1 ชั่วโมง

เส้นทางช่วงที่ 3 : วัดพระศรีสรรเพชญ์-วัดมหาธาตุ-วัดราชบูรณะ

ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร จากวัดพระศรีสรรเพชญ์ให้ตรงไปตามถนนนเรศวรผ่านกลางระหว่างวัดมหาธาตุและวัดราชบูรณะ และสามารถแวะชมพิพิธภัณฑ์เรือไทยใกล้ๆ นั้นได้ ควรใช้เวลาอยู่ที่วัดมหาธาตุ-วัดราชบูรณะประมาณ 1ชั่งโมง

เส้นทางช่วงที่ 4 : พิพิธภัณฑ์เรือไทย-วัดหน้าพระเมรุ

ระยะทางห่างประมาณ 1 กิโลเมตร จากพิพิธภัณฑ์เรือไทยใช้เส้นทางถนนชีกุนสายเดิมเลยไปจนถึงถนนนเรศวรให้เลี้ยวซ้ายตรงไปจนถึงทางแยกให้เลี้ยวขวาแล้วตรงไป แล้วเลี้ยวซ้ายอีกครั้งเข้าสู่ถนนสายรอบเกาะเมือง ขี่เลียบผ่านแม่น้ำลพบุรีไปจนถึงวัดหน้าพระเมรุ ควรใช้เวลาชมความงามของพระอุโบสถ และองค์พระประธานทรงเครื่องสมัยอยุธยาประมาณ 1 ชั่วโมง

เส้นทางในช่วงที่ 5 : วัดหน้าพระเมรุ-วัดโลกยสุธา

ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร จากวัดหน้าพระเมรุให้เลี้ยวขวาไปตามถนนเลียบแม่น้ำลพบุรีระหว่างทางด้านซ้ายมือจะเป็นเขตพระบรมมหาราชวังของกรุงศรีอยุธยาตรงไปเรื่อยๆ พอข้ามสะพานให้เลี้ยวซ้ายไปตามเส้นทางเลียบคลองตรงไปเรื่อยๆ จนมาถึงทางแยกเข้าวัดโลกย-สุธาจึงเลี้ยวขวาเข้าไป ควรใช้เวลาอยู่ที่นี้ประมาณ 15 นาที หรือครึ่งชั่งโมง

เส้นทางช่วงที่ 6: วัดโลกยสุธาราม-วัดไชยวัฒนาราม

ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร จากวัดโลกยสุธาให้ย้อนกลับด้วยเส้นทางเดิมที่เดินทางเข้ามาจนออกปากทางถนนเลียบคลองท่อจนถึงทางแยกขวามือ ผ่านสวนสมเด็จฯ ตรงไปจนถึงสามแยกแล้วให้เลี้ยวซ้ายข้ามสะพานวัดกษัตราธิราชวรวิหาร จากนั้นเลี้ยวซ้ายตรงไปตามเส้นทาง จะมองเห็นวัดไชยวัฒนาราม ควรใช้เวลาเดินชมความงามของวัดนี้ประมาณครึ่งชั่งโมง หรืออาจจะใช้เวลามากกว่านี้ก็ได้

เส้นทางช่วงที่ 7 : วัดไชยวัฒนาราม-บ้านโปรตุเกส

ระยะทาง 4 กิโลเมตร จากวัดไชยวัฒนารามไปตามทางถนนลาดยางเรื่อยๆ จะผ่านบ้านเรือนไทยโบราณ จากนั้นให้เลี้ยวซ้ายที่สามแยก เส้นทางนี้จะผ่านวัดพุทไธสวรรย์ สุดทางสายนี้คือหมู่บ้านโปรตุเกสควรใช้เวลาอยู่ที่นี่ประมาณครึ่งชั่วโมง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เส้นทางช่วงที่ 8: บ้านโปรตุเกส-วัดพุธไธสวรรย์

ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร จากหมู่บ้านโปรตุเกสย้อนกลับมาตามเส้นทางเดิมจนถึงวัดพุทไธสวรรย์ ควรใช้เวลาอยู่ที่นี่ประมาณครึ่งชั่วโมง

เส้นทางช่วงที่ 9: วัดพุทไธสวรรย์ – สำนักงาน ททท. พระนครศรีอยุธยา

ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร จากวัดพุทไธสวรรย์ผ่านโรงเรียนวัดพุทไธสวรรย์ แล้วเลี้ยวซ้ายไปท่าเรือข้ามฟากไปอีกฝั่งหนึ่งจากนั้นจึงเลี้ยวซ้ายกลับไปทาง ททท.

สถานที่เช่ารถจักรยาน

ปนายุ (2546) ได้กล่าวถึงสถานที่เช่าจักรยานไว้ว่า สถานที่เช่ารถจักรยานในปัจจุบันมีอยู่ 2 แห่ง คือ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยวพระนครศรีอยุธยา (ข้างสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต 6 ถนนศรีสรรเพชญ์) และบริเวณแยกถนนบางเอียงตัดถนนอู่ทองมีอยู่ 2 ร้าน โดยเฉลี่ยในอัตราคันละประมาณ 30-70 บาทต่อวัน นอกจากนี้ยังมีเกสต์เฮาส์บางแห่งที่มีจักรยานไว้คอยบริการให้เฉพาะนักท่องเที่ยวที่มาพักได้เช่าเพื่อขับขี่ท่องเที่ยว และไม่ได้มีไว้บริการนักท่องเที่ยวที่มาโดยทั่วไป

ที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยว

ปนายุ (2546) ได้กล่าวถึงสถานที่จอดรถจักรยานไว้ว่า สถานที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยายังมีไม่ทั่วถึง ซึ่งมีที่จอดรถจักรยานประเภทที่จอดรถจักรยานแบบราวเหล็กธรรมดาเพียง 6 แห่ง คือ สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต 6

1. ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์
2. วัดพระศรีสรรเพชญ์
4. วัดพระราม
5. พระราชานุสาวรีพระเจ้าอู่ทอง
6. วัดมหาธาตุ

ซึ่งในแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ นอกจากนี้ ยังไม่มีการจัดตั้งที่จอดรถจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว ที่ใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวอย่างครบถ้วน

ป้ายบอกเส้นทาง

ปนายุ (2546) ได้กล่าวถึงป้ายบอกเส้นทางไว้ว่า ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีป้ายบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ หลายลักษณะ เช่น ป้ายตัวหนังสือสีขาวพื้นสีน้ำตาล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ป้ายตัวหนังสือสีขาวพื้นสีน้ำเงิน ป้ายตัวหนังสือสีขาวพื้นสีเขียว ป้ายตัวหนังสือสีดำพื้นสีขาว เป็นต้น ซึ่งขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้จัดทำป้ายขึ้นมา โดยทั่วไปป้ายบอกเส้นทางต่างๆ จะมีอยู่หนาแน่นบริเวณใกล้ทางแยกต่างๆ และมีอยู่เป็นระยะระหว่างเส้นทางต่างๆ

ป้ายเตือนระวังอันตราย

ปนายุ (2546) ได้กล่าวถึงป้ายเตือนระวังอันตรายไว้ว่า ป้ายเตือนระวังอันตรายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะเป็นป้ายจราจรเตือนระวังอันตราย ซึ่งสามารถเตือนผู้ที่ใช้รถจักรยานให้ระมัดระวังอุปสรรคในเส้นทางได้ ซึ่งป้ายเตือนระวังอันตรายมีพื้นสีเหลืองและมีรูปสัญลักษณ์สีดำ เช่น ป้ายเตือนระวังทางโค้ง ป้านเตือนบริเวณทางแยก ป้ายเตือนระวังคนข้ามถนน เป็นต้น

ประเภทของทางจักรยาน

ปนายุ (2546) ได้กล่าวถึงประเภทของทางจักรยานสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภทดังนี้

1. ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินหรือทางรถยนต์โดยสมบูรณ์ (Class 1 Bikeway หรือ Bike Path) คือ ทางจักรยานที่แยกออกจากการจราจรของยานพาหนะอื่นๆ และทางเดินเท้า โดยมีพื้นที่โล่งกว้างหรือมีสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหรือถนนสายธรรมดา เหมาะสำหรับในบริเวณที่มีการใช้จักรยานค่อนข้างถี่เป็นจำนวนมาก ข้อดีของ Bike Path อีกประการหนึ่ง คือ สามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนนได้ แต่มีข้อเสียในเรื่องของการลงทุนก่อสร้างทางจักรยานจะสูงกว่ารูปแบบอื่น ความกว้างของทางจักรยานสำหรับ Bike Path ที่มีการเดินรถสองทาง (Two-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 2.40 เมตร แต่ถ้ามีการเดินรถทางเดียว (One-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 1.50 เมตร และทั้งสองประเภทจะมีไหล่ทางทั้งสองข้างมีความกว้างข้างละ 0.60 เมตร แต่ถ้าทางจักรยานมีความกว้างมากกว่าความกว้างที่น้อยที่สุดที่ยอมให้ได้ ความกว้างของไหล่ทางในแต่ละข้างก็สามารถลดลงได้อีก ในกรณีที่ทางจักรยานร่วมกับทางเท้าโดยที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ควรมีความกว้างของทางไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร แต่มีการทาสีหรือทำสัญลักษณ์ให้มีความแตกต่างกันระหว่างทางจักรยานและทางเดินเท้า

2. ทางจักรยานที่แยกจากทางเดินเท้าหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง (Class 2 Bikeway หรือ Bike Lane) คือ ทางจักรยานที่มีเครื่องกั้น ทาสีตีเส้น ทำขอบซีเมนต์ ติดสัญญาณหรือทำเครื่องหมายแบ่งพื้นที่ออกจากส่วนของการจราจรของรถยนต์บนถนนหรือของคนบนทางเดินเท้าในกรณีที่ถนนมีความกว้างเพียงพอที่จะจัดให้เป็นทางจักรยานได้ โดยจุดประสงค์หลัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของ Bike Lane ก็เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการขี่จักรยาน สามารถคาดการณ์การเคลื่อนที่ของผู้ขี่จักรยานและผู้ขับขี่รถยนต์ได้ และช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขี่จักรยานบนถนนที่มีรถยนต์จำนวนมากได้ ข้อดีคือการลงทุนจะน้อยกว่าแบบ Bike Path และ Bike Lane มักจะจัดการเดินรถทางเดียว (One-way) มากกว่าจะจัดให้เป็นการเดินรถสองทาง (Two-way) ความกว้างของทางจักรยานสำหรับ Bike Lane แบ่งออกเป็นลักษณะต่างๆดังนี้

Bike Lane ที่อยู่ในถนนในเมืองที่มีที่จอดรถยนต์อยู่ด้วย โดยทางจักรยานจะอยู่ระหว่างที่จอดรถยนต์กับถนนที่รถยนต์สัญจร ทางสำหรับจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร

Bike Lane ที่อยู่ในถนนชานเมืองที่ไม่มีที่จอดรถอยู่ด้วย ทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร แต่ถ้ามีรางระบายน้ำที่วามก้างปกติ 0.60 เมตร อยู่ติดกับขอบถนน ทางจักรยานก็ควรจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร แต่ในกรณีที่รางระบายน้ำมีความกว้างมากกว่านี้ทางจักรยานก็ควรจะมีความกว้าง 1.80-2.40 เมตร

Bike Lane ที่อยู่ติดกับไหล่ทางที่ไม่มีการจอดรถหรือมีรางระบายน้ำ ทางจักรยานจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร

3. ทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับทางเดินเท้าและทางรถยนต์ (Class 3 Bikeway หรือ Bike Route) คือ ทางจักรยานที่กำหนดให้มีเครื่องหมาย หรือทาสีเพื่อบอกให้ทราบถึงบริเวณที่จัดเป็นทางจักรยาน เป็นการใช้ทางจักรยานร่วมกับการจราจรประเภทอื่นๆ อันได้แก่ รถยนต์และคนเดินเท้า แต่ถนนที่จัดให้มีการจัดทางจักรยานประเภทนี้ก็ต้องมีความกว้างมากพอที่จะให้รถจักรยานมาขี่ร่วมด้วย ถึงแม้ว่าจะเป็นทางจักรยานที่ประหยัดที่สุด แต่ในเรื่องความปลอดภัยก็จะมีน้อยที่สุดสำหรับผู้ขับรถยนต์ ผู้ใช้ทางเดินเท้า และผู้ขี่จักรยานด้วยเช่นกัน ความกว้างของทางจักรยานประเภทนี้ไม่มีกำหนดที่แน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างรวมทั้งปริมาณและลักษณะของการจราจรบนถนน ประเภทของความเร็ว ระยะการมองเห็น และสภาพที่จอดรถ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความปลอดภัยของการเดินทางโดยจักรยานในเมือง

การใช้จักรยานเพิ่มขึ้น สามารถสะท้อนได้จากสถิติอุบัติเหตุ จำนวนคนบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ปัญหาที่นักวางแผนและนักกฎหมายต้องเผชิญ คือ การส่งเสริมการใช้จักรยานโดยไม่เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิต โดย พิสมัย (2535) ได้ศึกษารูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจักรยานพบว่า รูปแบบอุบัติเหตุแตกต่างกันไปตามอายุและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้จักรยาน กล่าวคือ ผู้ขี่จักรยานเพื่อนันทนาการ ส่วนใหญ่ คือ กลุ่มเด็กๆ อุบัติเหตุรุนแรงน้อยกว่า ในขณะที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การใช้จักรยานเพื่อเดินทางขี่ไกลจากบ้านมากขึ้น ผู้เดินทาง คือ ผู้ใหญ่หรือคนที่อายุมากกว่า อุบัติเหตุรุนแรงกว่า อุบัติเหตุที่ไม่รุนแรงเกิดในยานพักอาศัย ถนนตรง Driveway และทางแยก ในสภาพอากาศที่ปลอดโปร่งและถนนแห้ง ในขณะที่อุบัติเหตุร้ายแรงเกิดนอกย่านพักอาศัย บริเวณทางแยกในสภาพอากาศที่แห้งไม่มีฝนตกแต่เกิดในเวลากลางคืนบนถนนที่ไม่มีไฟ

นักวางแผนสามารถลดอุบัติเหตุได้ 3 ทาง คือ เปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ เปลี่ยนกลไกและเปลี่ยนสภาพแวดล้อม ในการปรับปรุง ความปลอดภัยของการขี่จักรยานจึงจำเป็นต้องใช้กลยุทธ์ที่ต่างกันซึ่งขึ้นกับปัจจัย 3 ข้อ คือ ทักษะพื้นฐานเกี่ยวกับยานยนต์ ความรู้และการฝึกหัดในเรื่องการขี่จักรยานในเมืองอย่างปลอดภัย และการรับรู้ว่ามีนักขี่จักรยานโดยผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ

เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

จากการศึกษาของ ชินกร (2549) พบว่านักท่องเที่ยวมีความต้องการใช้รถจักรยานในการเดินทางท่องเที่ยวในกรณีที่มีการส่งเสริมและจัดทำทางจักรยานที่ปลอดภัยและมีโครงข่ายที่เชื่อมถึงกัน และพบว่าเส้นทางที่เหมาะสมตามความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการท่องเที่ยวมากที่สุด เรียงตามลำดับ ดังนี้

1. เขาวัง-ถ.บันไดอิฐ-ถ.นอก-ถ.ราชดำเนิน-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.เพชรพลี-ถ.โพธิการ้อง-ถ.พงษ์สุริยา-ถ.ซีพระอินทร์-ถ.คีรีรัฐยา-เขาวัง

2. ด้านหลังเขาวัง-ถ.คีรีรัฐยา-ถ.นอก-ถ.ดำเนินเกษม-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.มาตร์วงษ์-ถ.พงษ์สุริยา-ด้านหลังเขาวัง

ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่าองค์ประกอบที่ต้องจัดให้มีในเส้นทางจักรยาน ได้แก่ ความปลอดภัย ความสะดวก เช่น ป้ายจราจร ป้ายประชาสัมพันธ์ มีสภาพพื้นผิวถนนที่เหมาะสมกับการขี่จักรยาน มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ มีที่จอดจักรยานเป็นระยะๆ มีร่มเงาที่ช่วยกำบังแดดและฝนได้ และมีความดึงดูดน่าสนใจในเส้นทาง

ที่จอดจักรยานควรมีองค์ประกอบดังนี้ มีความปลอดภัยและสะดวกสบาย แข็งแรง มีร่มเงา มีการใช้งานได้หลายแบบเพื่อประโยชน์สูงสุด และเข้าถึงได้ง่าย

สถานีรถจักรยานควรมีองค์ประกอบดังนี้ มีความปลอดภัย เข้าถึงได้รวดเร็ว การเก็บเงินจ่ายเงินต้องทำได้เร็ว มีห้องน้ำชายและห้องน้ำหญิง จุดประชาสัมพันธ์ ร้านเช่า-ซื้ออุปกรณ์จักรยาน ร้านอาหาร ร้านขาย ของที่ระลึก ร้านอินเตอร์เน็ต-คอมพิวเตอร์

มาตรการสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยาน สามารถทำและส่งเสริมเป็นอันดับแรก คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. มาตรการทางด้านกายภาพ เช่น การจัดทำช่องทางจราจร การปรับปรุงผิวทางขยายพื้นที่ตามแนวไหล่เขา เพิ่มพื้นที่เปิดโล่งทางจักรยาน การทำป้ายสัญญาณจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก การกำหนดความเร็วในทางจราจร เพิ่มที่จอดจักรยาน

2. มาตรการที่ไม่ใช่ด้านกายภาพ เช่น นโยบายส่งเสริมทางด้านการขนส่ง วางแผนงานให้เป็นเมืองที่ขับขี่และใช้จักรยาน การวางแผนการเดินเท้าและการใช้จักรยาน การให้ข้อมูลและการศึกษาแก่ประชาชน

แนวทางการออกแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

จากการศึกษาของ ชานนท์ (2550) สรุปว่า

1. เส้นทางจักรยานภายในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี สามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ได้แก่ ส่วนบริเวณถนนพะโลรังฤทธิ์และถนนสรรพสิทธิ์ ส่วนบริเวณถนนศรีณรงค์ ถนนเบญจม ถนนพรมเทพและถนนสุนทรวิมล และส่วนบริเวณถนนแจ้งสนิท ถนนชยางกูรและถนนธรรมวิถี

2. ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการศึกษาเส้นทางจักรยานและการใช้จักรยานในการเดินทาง คือ การจัดให้มีเส้นทางจักรยานมีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่เขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

3. พฤติกรรมในการใช้รถจักรยานของกลุ่มตัวอย่างเปลี่ยนไปตามยุคสมัย จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพื้นที่และเส้นทางให้เข้ากับยุคสมัย

4. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ในการใช้เส้นทางจักรยาน

5. กิจกรรมส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้เส้นทางจักรยานเพื่อการนันทนาการ ดังนั้นจึงควรออกแบบเส้นทางจักรยานและระบบการเดินทางให้มีการเอื้อประโยชน์แก่กิจกรรมดังกล่าว

แผนรณรงค์การใช้จักรยานและแผนสร้างทางจักรยานแบบครบวงจร เทศบาลนครอุบลราชธานี

จากการศึกษาแผนรณรงค์การใช้จักรยานและแผนสร้างทางจักรยานแบบครบวงจร เทศบาลนครอุบลราชธานี (2546) จากวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของแผนการสร้างทางจักรยานและแผนรณรงค์การใช้จักรยานแบบครบวงจร ที่ได้แจ้งไว้ในตอนต้นว่า เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้จักรยาน ปลูกฝังค่านิยมประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ลดปัญหาการจราจร ลดปัญหามลพิษจากการใช้ยานยนต์ การจัดวางผังเมือง ตลอดจนคุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชน ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การจัดทำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนการสร้างทางจักรยานและแผนรณรงค์การใช้จักรยานนี้ประสบความสำเร็จ มีประสิทธิภาพ และสามารถบรรลุตามเป้าหมายที่ได้วางไว้ นั่นคือ ความร่วมมือของประชาชนในเขตเทศบาล ถึงแม้ว่าการสร้างทางจักยานจะสวยงาม หรือมีความปลอดภัย และมีประโยชน์มากมาย แต่หากว่าประชาชนในเขตเทศบาลไม่มีความต้องการที่จะใช้ ก็จะทำให้แผนการที่จัดขึ้นนั้นไม่รับการตอบสนองเป็นการเสียงบประมาณ แรงงาน และเวลาไปอย่างเปล่าประโยชน์ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทราบความคิดเห็น และมุมมองในแง่มุมต่างๆ จากประชาชน ในฐานะที่เป็นเจ้าของพื้นที่ซึ่งรู้ข้อมูลและรายละเอียดของเมืองดี เพื่อความสมบูรณ์ของการวางแผนและการดำเนินการ

ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาล

ประชาชนในเขตเทศบาลมากกว่าครึ่งหนึ่งมีจักรยานใช้ และเคยใช้จักรยานในอัตราร้อยละ 58.5 และร้อยละ 55.9 ตามลำดับ จากข้อมูลที่สำรวจพบว่ามีประชาชนส่วนใหญ่ใช้จักยานบ่อยมากเกือบทุกวัน โดยวัตถุประสงค์หลักของการใช้จักรยานในการเดินทาง คือ การไปซื้อของ รองลงมาเป็นการออกกำลังกาย และการพักผ่อน ส่วนเหตุผลที่เลือกใช้จักรยานอันดับแรกคือ ระยะทางใกล้ ตามมาด้วยประหยัดน้ำมัน และสนุกสนานเพลิดเพลิน

การเดินทางด้วยจักรยานที่ประชาชนส่วนใหญ่ยินดีและเห็นว่าเหมาะสมในการไปทำธุระ ไปโรงเรียน หรือไปทำงานคือ การเดินทางในระยะทางที่น้อยกว่า 2 กิโลเมตร (ร้อยละ 54.4) โดยแนวโน้มนี้จะมีค่าลดลงเมื่อระยะทางที่ค่าเพิ่มขึ้น ประชาชนจะเลือกใช้การเดินทางแบบอื่นแทน เนื่องจากอาจมีปัญหาเรื่องพละกำลัง หรือสภาพอากาศ

ประชาชนในเขตเทศบาลให้ความเห็นว่าควรมีเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลถึงร้อยละ 87.8 และหากมีทางจักรยานแล้วจะยินดีใช้ถึงร้อยละ 78.3 นี่เป็นตัวชี้ให้เห็นว่าประชาชนมีการตอบสนองต่อโครงการนี้เป็นอย่างมาก ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ประชาชนต้องการให้มีการสร้างที่จอดหรือที่เก็บจักรยานอย่างปลอดภัยมาเป็นอันดับแรก อันดับสองคือ การเชื่อมต่อเส้นทางจักรยานอย่างทั่งถึง ตลอดจนการจัดทำแผนที่เส้นทางจักยานและการทำหลังคากันแดดให้ทางจักรยาน

ส่วนอุปสรรคในการใช้จักรยานในเขตเทศบาลที่ประชาชนลงความเห็นว่าเป็นสิ่งสำคัญที่สุดคือ ความปลอดภัย รองลงมาคือ ไม่มีเส้นทางสำหรับจักรยาน และไม่มีที่สำหรับจอดจักรยาน ซึ่งหากมีการปรับปรุงสิ่งเหล่านี้แล้วประชาชนส่วนนี้ก็ยินดีที่จะหันมาใช้จักรยานในการเดินทางด้วยเช่นกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิธีการศึกษา

ในการทำการวิจัยเรื่องความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ผู้วิจัยได้ทำการวิจัยโดยศึกษาจากเอกสารต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ โดยผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนในการวิจัย ดังนี้

การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ในปัจจุบันการใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นอย่างแพร่หลาย มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว และได้ใช้รถจักรยานเป็นยานพาหนะในการเดินทางเข้าไปสัมผัสกับบรรยากาศของแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้น

สำหรับการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยทำการศึกษาเฉพาะบริเวณรอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากมีโบราณสถานและสถานที่สำคัญกระจุกตัวกันอยู่มากกว่าภายนอกเกาะเมือง และมีเนื้อที่ไม่กว้างขวางมากนักซึ่งเหมาะสำหรับการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ โดยพื้นที่เกาะเมืองนี้จะมีลักษณะสำคัญ คือ มีแม่น้ำล้อมรอบ 3 สาย ดังนี้

ด้านทิศเหนือ	ติดกับแม่น้ำลพบุรี
ด้านทิศใต้	ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา
ด้านทิศตะวันออก	ติดกับแม่น้ำป่าสัก
ด้านทิศตะวันตก	ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ศึกษา

1.1 จากข้อมูลนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2552 จำนวน 3,583,231 คน เพื่อนำไปคำนวนกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ประกอบไปด้วย

2.1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

กำหนดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) โดยใช้สูตรของ Taro Yamane (Yamane, 1973) ในกรณีที่ทราบจำนวนประชากรดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ N แทน ขนาดของประชากรทั้งหมด

n แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

e แทน ความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้ (0.07)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{3,583,231}{1 + (3,583,231)(0.07)^2}$$

$$= \frac{3,583,231}{17,558.83}$$

$$= 204.07$$

ดังนั้นจึงใช้กลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์ จำนวน 205 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ผู้วิจัยเลือกใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยในการสุ่มตัวอย่างเพื่อแจกแบบสอบถามจะใช้นักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นคำถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) เป็นคำถามเกี่ยวกับเพศ อายุ ที่อยู่ อาชีพ และรายได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 เป็นคำถามพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) เป็นคำถามเกี่ยวกับประสบการณ์การมาท่องเที่ยว พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว และกิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ตอนที่ 3 เป็นคำถามที่สร้างขึ้นเป็นข้อมูลแบบสเกลความต่อเนื่องแบบประมาณค่าโดยวิธีของ Linkert เพื่อทดสอบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ประสิทธิภาพและความปลอดภัย การเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และปัญหาอุปสรรค มีลักษณะเป็นมาตรวัด 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง (Strong Agree) เห็นด้วย (Agree) ไม่แน่ใจ (Uncertain) ไม่เห็นด้วย (Disagree) และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (Strongly Disagree) จำนวน 20 ข้อ ซึ่งแยกเป็นคำถามเชิงนิมาน (Positive) จำนวน 16 ข้อ และคำถามเชิงนิเสธ (Negative) จำนวน 4 ข้อ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ดังนี้

1) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
2) ประสิทธิภาพและความปลอดภัย
3) การเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว
4) ปัญหาอุปสรรค

เกณฑ์การให้คะแนนข้อคำถามแต่ละข้อดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงเกณฑ์การให้คะแนนข้อความเชิงนิมานและเชิงนิเสธตามระดับความความคิดเห็น

ระดับความคิดเห็น	คะแนน	
	ข้อความเชิงนิมาน(+)	ข้อความเชิงนิเสธ(-)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาเนื้อหาสาระ หลักเกณฑ์ และวิธีการสร้างเครื่องมือจากเอกสารและงานวิจัยต่างๆ

2. ร่างแบบสอบถามให้ครอบคลุมเนื้อหาสาระตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยเกี่ยวกับทัศนคติต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาทั้ง 4 ด้าน จำนวน 20 ข้อ ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ประสิทธิภาพและความปลอดภัย การเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และปัญหาอุปสรรค ด้านละ 5 ข้อ ตามลำดับ

3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ผู้ควบคุมปัญหาพิเศษ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมด้านภาษา และเนื้อหา

4. ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะจากอาจารย์ผู้ควบคุมปัญหาพิเศษ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

1. นำแบบสอบถามเพื่อการวิจัยจำนวน 205 ชุด ไปเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง และรับกลับคืนด้วยตนเอง ได้รับแบบสอบถามจำนวน 205 ชุด คิดเป็นร้อยละร้อย

2. ระยะเวลาเก็บรวบรวมข้อมูล เดือนมกราคม พ.ศ. 2554

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม พบว่าแบบสอบถามใช้ได้ทั้ง 205 ชุด สำหรับแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวชาวไทย

2. นำแบบสอบถาม มาดำเนินการประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ดังนี้

2.1 วิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามนำเสนอข้อมูลในรูปการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ แล้วจึงนำเสนอในรูปของตาราง

2.2 วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน แล้วนำค่าเฉลี่ยไปแปลความหมายของความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยว ใช้เกณฑ์การแปลความหมายดังแสดงตารางที่ 3 (รวีรววณ, 2542)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การหาค่าเฉลี่ยโดยใช้สูตร (ประคอง, 2538)

$$\bar{X} = \frac{\sum x}{N}$$

เมื่อ $\bar{X}$ แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนน

$\sum x$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

N แทน จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนการหาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้สูตร (ประคอง, 2538)

$$SD = \sqrt{\frac{n\sum x^2 - (\sum x)^2}{n(n-1)}}$$

เมื่อ SD แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน

$\sum x^2$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

n แทน จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 3 แสดงเกณฑ์การแปลความหมายคะแนนความคิดเห็น

ค่าเฉลี่ย	ระดับความคิดเห็น
4.50-5.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3.50-4.49	เห็นด้วย
2.50-3.49	ไม่แน่ใจ
1.50-2.49	ไม่เห็นด้วย
1.00-1.49	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. เปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยดำเนินการดังนี้

3.1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป โดยการทดสอบแบบที (T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One - Way ANOVA) โดยกำหนดการทดสอบที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) เท่ากับ 0.05 (ชูศรี, 2534)

สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบ

H_0 : ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่ม

H_1 : ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกัน

หรือ

$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \ldots = \mu_k$

$H_1 : \mu_i \neq \mu_j$, เมื่อ $i \neq j$ โดยที่ $i , j = 1,2,\ldots,k$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลและวิจารณ์ผลการศึกษา

ผลการศึกษา

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 205 ชุด และได้รับกลับคืนมาครบ 205 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 จากนั้นทำการวิเคราะห์ความถี่ และค่าร้อยละ ได้แก่ เพศ อายุ จังหวัด อาชีพ รายได้ต่อเดือน

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านเพศของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
1. เพศ		
ชาย	71	34.6
หญิง	134	65.4
รวม	205	100

จากตารางที่ 4 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน เป็นเพศชาย เป็นจำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 34.6 และเป็นเพศหญิง เป็นจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 65.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านอายุของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
2. อายุ (ปี)		
0 - 20	81	39.5
21 - 30	82	40.5
31 - 40	25	12.2
41 – 50	11	5.4
51 ปีขึ้นไป	6	2.9
รวม	205	100

จากตารางที่ 5 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอายุอยู่ระหว่าง 21-30 ปี มีจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่มีอายุอยู่ระหว่าง 0-20 ปี มีจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปี มีจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.2 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี มีจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดมีอายุอยู่ระหว่าง 51 ปีขึ้นไป มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านที่อยู่ของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
3. ที่อยู่ (แบ่งตามภูมิภาค)		
ภาคเหนือ	12	5.9
ภาคกลาง	137	66.8
ภาคตะวันออก	11	5.4
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	29	14.1
ภาคตะวันตก	4	2.0
ภาคใต้	12	5.9
รวม	205	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 6 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ภาคกลาง มีจำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 66.8 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 เป็นนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ภาคเหนือและภาคใต้ มีจำนวนเท่ากัน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 5.9 เป็นนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ภาคตะวันออก มีจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเป็นนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ภาคตะวันตก มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านอาชีพของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	110	53.7
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้างประจำ	81	39.5
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	7	3.4
แม่บ้าน / พ่อบ้าน / เกษียณอายุ	3	1.5
อื่นๆ	4	2.0
รวม	205	100

จากตารางที่ 7 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอาชีพเป็นนักเรียน / นักศึกษา มีจำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 53.7 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่มีอาชีพเป็นข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างประจำ มีจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอาชีพอื่นๆประกอบด้วย รับจ้างทั่วไป ลูกจ้างชั่วคราว มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเป็นนักท่องเที่ยวที่มีอาชีพแม่บ้าน/พ่อบ้าน/ เกษียณอายุ มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
5. รายได้เฉลี่ย		
ไม่มีรายได้	64	31.2
ต่ำกว่า 3,000 บาท	4	2.0
3,001-6,000 บาท	30	14.6
6,001-9,000 บาท	35	17.1
9,001-12,000 บาท	28	13.7
12,000 บาทขึ้นไป	44	21.5
รวม	205	100

จากตารางที่ 8 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่มีรายได้ มีจำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 31.2 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ 12,000 บาทขึ้นไป มีจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ 6,001-9,000 บาท มีจำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.1 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ 3,001-6,000 บาท มีจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 14.6 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ 9,001-12,000 บาท มีจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 13.7 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเป็นนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 205 ชุด และได้รับกลับคืนมาครบ 205 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 จากนั้นทำการวิเคราะห์ความถี่ และค่าร้อยละ ได้แก่ ประสบการณ์การมาท่องเที่ยว พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว กิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมือง

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านประสบการณ์การมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
6. ประสบการณ์การมาท่องเที่ยว		
เคย	131	63.9
ไม่เคย	74	36.1
รวม	205	100

จากตารางที่ 9 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน เป็นนักท่องเที่ยวที่เคยเดินทางมาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาแล้ว เป็นจำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 63.9 และเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่เคยเดินทางมาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เป็นจำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 36.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านพาหนะที่ใช้เดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
7. พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว		
รถยนต์ส่วนตัว	87	42.4
รถเช่าเหมา	32	15.6
รถโดยสารประจำทาง	32	15.6
รถบัสของบริษัทนำเที่ยว	27	13.2
รถไฟ	4	2.0
เรือ	1	0.5
รถมอเตอร์ไซด์	9	4.4
รถจักรยาน	13	6.3
อื่นๆ	0	0
รวม	205	100

จากตารางที่ 10 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถยนต์ส่วนตัว เป็นจำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถเช่าเหมาและรถโดยสารประจำทาง เป็นจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 15.6 เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถบัสของบริษัทนำเที่ยว เป็นจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 13.2 เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถจักรยาน เป็นจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถมอเตอร์ไซด์ เป็นจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถไฟ เป็นจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยเรือ เป็นจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านการพักค้างคืนของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
8. การพักค้างคืน		
พักค้างคืน	15	7.3
ไม่พักค้างคืน	190	92.7
รวม	205	100

จากตารางที่ 11 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน เป็นนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน เป็นจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่พักค้างคืน เป็นจำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 92.7

ตารางที่ 11.1 แสดงตารางจำนวนการพักค้างคืน

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
จำนวนวันที่พักค้างคืน		
1	12	80
2	2	13.3
3	0	0
4	1	6.7
รวม	15	100

จากตารางที่ 11.1 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน จำนวน 15 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน 1 คืน เป็นจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 80 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน 2 คืน เป็นจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 และนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน 4 คืน เป็นจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อย 6.7 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
9. เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว		
น้อยกว่า 2 ชั่วโมง	26	12.7
2-4 ชั่วโมง	81	39.5
ทั้งวัน	96	46.8
มากกว่าหนึ่งวัน	2	1.0
รวม	205	100

จากตารางที่ 12 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวทั้งวัน เป็นจำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยว 2-4 ชั่วโมง เป็นจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 เป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวน้อยกว่า 2 ชั่วโมง เป็นจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 12.7 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวมากกว่าหนึ่งวัน เป็นจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลบุคคลด้านกิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ%
10. กิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมือง		
ศึกษาหาความรู้	122	23.6
กราบไหว้พระ/ทำบุญ	175	33.8
ประชุม/สัมมนา	3	0.6
เยี่ยมเยียนญาติพี่น้อง/เพื่อน	14	2.7
ติดต่อธุรกิจ/การงาน	7	1.4
ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น	69	13.3
พักผ่อนหย่อนใจ	116	22.4
อื่นๆ	11	2.1
รวม	517	100

* เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 13 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 205 คน ส่วนใหญ่กิจกรรมที่นักท่องเที่ยวทำมากที่สุดเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาคือ เพื่อกราบไหว้พระ/ทำบุญ เป็นจำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 33.8 รองลงมาคือ เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ เป็นจำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 22.4 เพื่อศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี เป็นจำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 23.6 เพื่อซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น เป็นจำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 เพื่อเยี่ยมเยียนญาติพี่น้อง/เพื่อน เป็นจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 อื่นๆ คือ ทำงาน ทำรายงาน ถ่ายภาพประวัติศาสตร์ และทัศนศึกษา เป็นจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.1 เพื่อติดต่อธุรกิจ/การงาน เป็นจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 ส่วนกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือ เพื่อประชุม/สัมมนา เป็นจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวัดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวัดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยรวมทุกด้าน และแยกเป็นรายด้าน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และด้านปัญหาอุปสรรค โดยวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบคำอธิบาย

ตารางที่ 14 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยว (n=205)		ระดับความคิดเห็น
	($\bar{X}$)	(SD)	
ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม			
1. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่ามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากการเผาไหม้ของยานพาหนะ	3.87	0.86	เห็นด้วย
2. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้ยานพาหนะขนาดใหญ่เข้าสู่แหล่งโบราณสถานในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจะส่งผลกระทบต่อโบราณสถานที่มีอยู่	4.05	0.82	เห็นด้วย
3. การที่สภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรมอันเนื่องมาจากมลพิษทางอากาศมีผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต	4.21	0.64	เห็นด้วย
4. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวมีส่วนช่วยน้อยในการลดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อม	2.69	1.43	ไม่แน่ใจ
5. ท่านเป็นผู้หนึ่งที่จะมีส่วนในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง	4.09	0.81	เห็นด้วย
รวม	3.78	0.31	เห็นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 14 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยรวม อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.78 และนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการที่สภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรมอันเนื่องมาจากมลพิษทางอากาศมีผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิตมากที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.21 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย รองลงมาคือความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเป็นผู้หนึ่งที่จะมีส่วนในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.09 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย และความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ ในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวมีส่วนช่วยน้อยในการลดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อม ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.69 ซึ่งอยู่ในระดับไม่แน่ใจ

ตารางที่ 15 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย

ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยว (n=205)		ระดับความคิดเห็น
	($\bar{X}$)	(SD)	
ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย			
6. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ในเกาะเมืองไม่มีผลต่อการขับขี่จักรยาน	3.13	1.07	ไม่แน่ใจ
7. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพพื้นผิวของ เส้นทางจักรยานในปัจจุบันก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่	3.42	0.97	ไม่แน่ใจ
8. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ป้ายบอกทาง ที่จอดรถ ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ในปริมาณที่พอเพียงและเหมาะสม	3.36	0.96	ไม่แน่ใจ
9. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่ามุมเลี้ยว มุมโค้ง ที่มีอยู่ในเส้นทางจักรยานมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ	3.82	0.76	เห็นด้วย
10. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆ	3.90	0.86	เห็นด้วย
รวม	3.53	0.38	เห็นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 15 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัยโดยรวม อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53 และนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆมากที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.90 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย รองลงมาคือความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่ามุมเลี้ยว มุมโค้ง ที่มีอยู่ในเส้นทางจักรยานมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.83 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย และความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ ในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเกาะเมืองไม่มีผลต่อการขับขี่จักรยาน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.13 ซึ่งอยู่ในระดับไม่แน่ใจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 16 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว

ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยว (n=205)		ระดับความคิดเห็น
	($\bar{X}$)	(SD)	
ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว			
11. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวก่อให้เกิดความเชื่อมโยงยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆได้เป็นอย่างดี	4.20	0.71	เห็นด้วย
12. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ดีกว่ายานพาหนะอื่นๆ	4.10	0.75	เห็นด้วย
13. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้เร็วกว่ายานพาหนะอื่นๆ	3.61	0.97	เห็นด้วย
14. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	4.34	0.68	เห็นด้วย
15. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางได้คลอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา	4.07	0.80	เห็นด้วย
รวม	4.06	0.58	เห็นด้วย

จากตารางที่ 16 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยวโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.06 และนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.34 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย รองลงมาคือความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวก่อให้เกิดความเชื่อมโยงยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ได้เป็นอย่างดี ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.20 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย และความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้เร็วกว่ายานพาหนะอื่นๆ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.61 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย

ตารางที่ 17 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านปัญหาอุปสรรค

ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยว (n=205)		ระดับความคิดเห็น
	($\bar{X}$)	(SD)	
ด้านปัญหาอุปสรรค			
16. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าขนาดของเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรคในการขับขี่	3.60	0.54	เห็นด้วย
17. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าระยะทางของเส้นทางจักรยานในเกาะเมืองมีความเหมาะสมที่จะใช้ในการขับขี่จักรยาน	3.60	0.88	เห็นด้วย
18. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าไม่มีสิ่งกีดขวางใดๆ ตลอดเส้นทางที่ใช้ในการขับขี่จักรยานภายในเกาะเมือง	2.78	0.92	ไม่แน่ใจ
19. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่บนท้องถนนในเกาะเมืองปัจจุบันไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้เส้นทางจักรยาน	2.93	1.06	ไม่แน่ใจ
20. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพภูมิอากาศของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอุปสรรคในการขับขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว	3.26	0.89	ไม่แน่ใจ
รวม	3.24	0.40	ไม่แน่ใจ

จากตารางที่ 17 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านปัญหาอุปสรรคโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.24 และนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าขนาดของเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรคใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การขับขี่และท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าระยะทางของเส้นทางจักรยานในเกาะเมืองมีความเหมาะสมที่จะใช้ในการขับขี่จักรยานมากที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.60 ซึ่งอยู่ในระดับเห็นด้วย รองลงมาคือความคิดเห็นในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพภูมิอากาศของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอุปสรรคในการขับขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.26 ซึ่งอยู่ในระดับไม่แน่ใจ และความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าไม่มีสิ่งกีดขวางใดๆ ตลอดเส้นทางที่ใช้ในการขับขี่จักรยานภายในเกาะเมืองค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.78 ซึ่งอยู่ในระดับไม่แน่ใจ

ตารางที่ 18 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และระดับความคิดเห็น ต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวโดยรวมทั้ง 4 ด้าน

ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวด้านต่างๆ	นักท่องเที่ยว (n=205)		ระดับความคิดเห็น
	($\bar{X}$)	(SD)	
ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	3.78	0.31	เห็นด้วย
ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย	3.53	0.38	เห็นด้วย
ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว	4.06	0.58	เห็นด้วย
ด้านปัญหาอุปสรรค	3.24	0.40	ไม่แน่ใจ
รวม	3.67	0.32	เห็นด้วย

จากตารางที่ 18 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวโดยรวมด้านต่างๆ ทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.67 โดยมีความคิดเห็นด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ในระดับสูงที่สุดคือเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.06 รองลงมาคือด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.78 ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัยอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53 และลำดับสุดท้ายคือด้านด้านปัญหาอุปสรรคอยู่ในระดับไม่แน่ใจ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.24

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. เปรียบเทียบข้อมูลเพื่อวัดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ตอนที่ 4 เปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ตามผลรวมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และด้านปัญหาอุปสรรค โดยจำแนกตามเพศ อาชีพ และรายได้ เนื่องจากผู้วิจัยต้องการทราบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่เป็นเพศชายและเพศหญิง และความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในแต่ละอาชีพ รวมถึงระดับรายได้ของนักท่องเที่ยวว่ากลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมีความคิดเห็นแตกต่างกันหรือไม่ในการใช้จักรยานในการท่องเที่ยว เพื่อทราบว่าควรใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่างลักษณะใด

ตารางที่ 19 แสดงผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยจำแนกตามเพศ

ความคิดเห็นรวมด้านต่างๆ	เพศ				P-value
	ชาย		หญิง		
	($\bar{X}$)	(SD)	($\bar{X}$)	(SD)	
ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	3.83	0.42	3.81	0.80	0.29
ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย	3.54	0.37	3.52	0.38	0.87
ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว	4.05	0.62	4.07	0.56	0.46
ด้านปัญหาอุปสรรค	3.18	0.37	3.27	0.41	0.29

*p < 0.05

จากตารางที่ 19 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามเพศมีความคิดเห็นโดยรวมในแต่ละด้านพบว่ามีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันโดยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่า P-value ในด้านรวมแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีค่า P-value ที่ 0.29 ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย มีค่า P-value ที่ 0.87 ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว มีค่า P-value ที่ 0.46 ด้านปัญหาอุปสรรค มีค่า P-value ที่ 0.29

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 20 แสดงผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยจำแนกตามอาชีพ

ความคิดเห็นรวมด้านต่างๆ	df	Sum of Squares	Mean of Square	F	P-value
ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม					
Between Groups	4	0.20	0.05	1.27	0.90
Within Group	200	37.24	0.19		
Total	204	37.44			
ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย	4	0.52	0.13	0.92	0.45
Between Groups					
Within Group	200	28.49	0.14		
Total	204	29.01			
ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว					
Between Groups	4	0.41	0.10	0.30	0.88
Within Group	200	68.41	0.34		
Total	204	68.82			
ด้านปัญหาอุปสรรค					
Between Groups	4	0.35	0.09	0.56	0.70
Within Group	200	31.79	0.16		
Total	204	32.15			

*p < 0.05

จากตารางที่ 20 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามอาชีพมีความคิดเห็นโดยรวมในแต่ละด้านพบว่ามีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันโดยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่า P-value ในด้านรวมแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีค่า P-value ที่ 0.90 ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย มีค่า P-value ที่ 0.45 ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว มีค่า P-value ที่ 0.88 ด้านปัญหาอุปสรรค มีค่า P-value ที่ 0.70

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 21 แสดงผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยจำแนกตามรายได้

ความคิดเห็นรวมด้านต่างๆ	Df	Sum of Squares	Mean of Square	F	P
ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม					
Between Groups	5	1.11	0.22	1.21	0.12
Within Group	199	36.33	0.18		
Total	204	37.44			
ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย	5	1.13	0.23	1.61	0.16
Between Groups					
Within Group	199	27.88	0.14		
Total	204	29.01			
ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว					
Between Groups	5	1.62	0.32	0.96	0.45
Within Group	199	67.20	0.34		
Total	204	68.82			
ด้านปัญหาอุปสรรค					
Between Groups	5	1.37	0.27	1.77	0.12
Within Group	199	30.78	0.16		
Total	204	32.15			

*p < 0.05

จากตารางที่ 21 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามรายได้มีความคิดเห็นโดยรวมในแต่ละด้านพบว่ามีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันโดยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่า P-value ในด้านรวมแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีค่า P-value ที่ 0.12 ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย มีค่า P-value ที่ 0.16 ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว มีค่า P-value ที่ 0.45 ด้านปัญหาอุปสรรค มีค่า P-value ที่ 0.12

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิจารณ์ผลการศึกษา

จากการทำปัญหาพิเศษ เรื่อง ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สามารถอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

จากการวัดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยเกี่ยวกับการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พบว่าความคิดเห็นโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย โดยเมื่อวิเคราะห์ความคิดเห็นในแต่ละด้านพบว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม มีความคิดเห็นต่อด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับเห็นด้วย โดยเมื่อทำการวิเคราะห์รายข้อพบว่าค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่เห็นด้วย เช่น ในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่ามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากการเผาไหม้ของยานพาหนะ ซึ่งนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นเช่นเดียวกับผู้วิจัยว่าปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นล้วนมาจากการเผาไหม้ของยานพาหนะ เนื่องจากบริเวณรอบเกาะเมืองมีปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์อยู่ในปริมาณที่หนาแน่น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรุณีย์ (2551) ที่ระบุว่าสาเหตุและผลกระทบของมลพิษทางอากาศที่สำคัญและส่งผลให้เกิดอากาศเสียมากที่สุด คือ ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์เป็นแหล่งก่อปัญหาอากาศเสียมากที่สุด เนื่องจากในกระบวนการเผาไหม้นั้นจะมีสารที่เป็นพิษออกมา ได้แก่ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน ออกไซด์ของไนโตรเจน และของกำมะถัน และมีเพียงในส่วนที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวมีส่วนช่วยน้อยในการลดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อม นักท่องเที่ยวมีระดับความคิดเห็นที่ไม่แน่ใจ ผู้วิจัยคิดว่าอาจเนื่องมาจากคำถามในข้อนี้เป็นคำถามเชิงนิเสธหรือเชิงลบซึ่งผู้ที่ตอบจะต้องมีความเข้าใจในส่วนของตัวคำถามและจะต้องให้ความใส่ใจเป็นพิเศษ เนื่องจากเมื่อมองผิวเผินจะแยกไม่ออกถึงลักษณะของคำถาม นอกจากนี้ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่านักท่องเที่ยวบางคนมีเวลาเพียงเล็กน้อยในการตอบแบบสอบถามทำให้เกิดความเร่งรีบและประกอบกับนักท่องเที่ยวบางคนขาดความใส่ใจในการตอบแบบสอบถามทำให้ระดับความคิดเห็นในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ

ความคิดเห็นในด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัยอยู่ในระดับเห็นด้วย โดยเมื่อทำการวิเคราะห์รายข้อพบว่าค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นส่วนใหญ่ถึงแม้จะอยู่ในระดับที่ไม่แน่ใจ แต่ค่าเฉลี่ยของคะแนนจะค่อนไปทางเห็นด้วย จึงทำให้ระดับความคิดเห็นในด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัยอยู่ในระดับเห็นด้วย แต่เหตุที่ทำให้ระดับความคิดเห็นรายข้ออยู่ในเกณฑ์ไม่แน่ใจ เช่น ในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพพื้นผิวของเส้นทางจักรยานในปัจจุบันก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ และในข้อที่ว่า ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ป้าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บอกทาง ที่จอดรถ ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ในปริมาณที่พอเพียงและเหมาะสม ทางผู้วิจัยเห็นว่าเนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานเป็นยานพาหนะจึงทำให้ไม่ทราบถึงองค์ประกอบและลักษณะต่างๆของเส้นทางจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปนายุ (2546) ที่กล่าวว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแต่ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาและนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีแนวโน้มในการใช้จักรยานถ้ามีการจัดทำเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกรวมกับทางจักรยาน แต่ในส่วนของคำถามทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพและความปลอดภัย เช่น ในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยมากกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆ

ความคิดเห็นในด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ในระดับเห็นด้วย และเมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีระดับความคิดเห็นเห็นด้วยในทุกๆ ข้อไม่ว่าจะเป็น ข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ดีกว่ายานพาหนะอื่นๆ และในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่า จักรยานเป็นยานพาหนะที่มีขนาดเล็กทำให้เกิดความสะดวกสบายสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ใกล้ชิดกว่ายานพาหนะชนิดอื่นและง่ายต่อการเดินทางเชื่อมโยงจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปนายุ (2546) ที่กล่าวว่าเส้นทางจักรยานสามารถเดินทางผ่านสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยใช้ถนนสายหลักร่วมกับถนนสายรอง ซึ่งถนนส่วนใหญ่มีความกว้างเพียงพอ และถนนบางสายมีทางเท้าหรือไหล่ทางที่มีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยาน ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ดียิ่งขึ้น

ความคิดเห็นในด้านปัญหาอุปสรรคอยู่ในระดับไม่แน่ใจ และเมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีระดับความคิดเห็นส่วนใหญ่อยู่ในระดับไม่แน่ใจ เช่น ในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าไม่มีสิ่งกีดขวางใดๆ ตลอดเส้นทางที่ใช้ในการขับขี่จักรยานภายในเกาะเมือง และในข้อที่ว่าท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่บนท้องถนนในเกาะเมืองปัจจุบันไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้เส้นทางจักรยาน เหตุที่ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับไม่แน่ใจ เนื่องจากคำถามดังกล่าวเป็นคำถามเฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ที่ใช้จักรยานแต่สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มิได้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและไม่ใช่คนในพื้นที่ที่ใช้เส้นทางเป็นประจำจึงทำให้เกิดความไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แน่ใจ ประกอบกับคำถามทั้งสองข้อเป็นคำถามเชิงนิเสธหรือเชิงลบซึ่งผู้ที่ตอบจะต้องมีความเข้าใจในส่วนของตัวคำถามและจะต้องให้ความใส่ใจเป็นพิเศษ เนื่องจากเมื่อมองผิวเผินจะแยกไม่ออกถึงลักษณะของคำถาม

เมื่อทำการเปรียบเทียบระหว่างความคิดเห็นโดยรวมแต่ละด้านกับเพศของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ด้วยการวิเคราะห์โดยวิธี (T-test) พบว่า ระดับความคิดเห็นในทุกด้านไม่มีความแตกต่างกันหรือไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เหตุที่เป็นเช่นนี้ผู้วิจัยคิดว่าน่าจะมาจากการที่จักรยานเป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมและเหมาะกับทุกเพศทุกวัย ดังนั้นความคิดเห็นในส่วนของการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวระหว่างเพศหญิงกับเพศชายจึงไม่แตกต่างกัน เพราะไม่ว่าเพศชายหรือเพศหญิงก็สามารถใช้จักรยานเป็นยานพาหนะได้เช่นกัน

เมื่อทำการเปรียบเทียบระหว่างความคิดเห็นโดยรวมแต่ละด้านกับอาชีพของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ด้วยการวิเคราะห์โดยวิธี (One-way ANOVA) พบว่า ระดับความคิดเห็นในทุกด้านไม่มีความแตกต่างกันหรือไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เหตุที่เป็นเช่นนี้ผู้วิจัยคิดว่าเนื่องจากจักรยานเป็นยานพาหนะที่มีราคาถูกจึงทำให้ไม่ส่งผลกระทบกับแต่ละอาชีพ โดยไม่ว่าอาชีพใดก็สามารถซื้อมาขับขี่ได้ กรอปกับในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีร้านสำหรับเช่าจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวจำนวนมากในราคาถูก คือ ตลอดทั้งวันเพียง 30 บาทต่อคัน ทำให้ไม่มีผลกระทบกับทุกอาชีพ จึงส่งผลให้ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในแต่ละอาชีพไม่แตกต่างกัน

เมื่อทำการเปรียบเทียบระหว่างความคิดเห็นโดยรวมแต่ละด้านกับรายได้ของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ด้วยการวิเคราะห์โดยวิธี (One-way ANOVA) พบว่า ระดับความคิดเห็นในทุกด้านไม่มีความแตกต่างกันหรือไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เนื่องจากราคาเช่าจักรยานมีราคาถูกตลอดทั้งวันเพียง 30 บาทต่อคัน ทำให้ไม่มีผลกระทบกับผู้ที่มีรายได้ในแต่ละระดับ โดยไม่ว่าจะมีรายได้เท่าใดก็สามารถเช่าจักรยานได้ เพราะค่าเช่าจักรยานเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ทั้งหมด ซึ่งสอดคล้องกับที่ ศราวณี (2551) ระบุไว้ในเรื่องของสัดส่วนของรายจ่ายที่ใช้ซื้อสินค้าชนิดนั้นต่อรายได้ทั้งหมด กล่าวคือ ในกรณีที่รายจ่ายในการซื้อสินค้าเป็นสัดส่วนที่น้อย เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ทั้งหมด อุปสงค์จะมีความยืดหยุ่นต่ำ เช่น รายจ่ายในการซื้อเกลือ จะเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของผู้บริโภคโดยทั่วไป ดังนั้น ไม่ว่าผู้ที่มีรายได้ระดับเท่าใดก็มีความสามารถที่จะตัดสินใจเลือกซื้อเกลือได้ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับกรณีของราคาเช่าจักรยานซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนที่น้อย เมื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เปรียบเทียบกับรายได้ทั้งหมด ดังนั้นจึงทำให้ความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวของผู้ที่มีรายได้ในแต่ละระดับไม่แตกต่างกัน

ในการจัดทำปัญหาพิเศษ เรื่อง ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พบว่านักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยกับการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในรวมด้านไม่ว่าจะเป็นในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว ล้วนอยู่ในระดับเห็นด้วย มีเพียงด้านปัญหาอุปสรรคเท่านั้นที่มีระดับความคิดเห็นไม่แน่ใจแต่ก็มีระดับคะแนนค่อนไปทางเห็นด้วย และเมื่อทำการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวกับเพศ อาชีพ และรายได้ พบว่าล้วนไม่มีความแตกต่างกันทางความคิดเห็น ผู้จิวัยจึงมีความคิดเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะใช้จักรยานเป็นยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และสามารถใช้เป็นรูปแบบหนึ่งที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ปีการศึกษา 2553 สรุปผลได้ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 65.4 โดยมีอายุอยู่ระหว่าง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.5 และส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ในภาคกลาง คิดเป็นร้อยละ 66.8 ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ 57.3 โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นผู้ไม่มีรายได้ คิดเป็นร้อยละ 31.2

2. การวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เคยมาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาแล้ว คิดเป็นร้อยละ 63.9 โดยพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 42.4 และนักท่องเที่ยวนิยมที่จะไม่พักค้างคืน โดยคิดเป็นร้อยละ 92.7 และส่วนนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน โดยส่วนใหญ่พักค้างคืนจำนวน 1 คืน คิดเป็นร้อยละ 80.0 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน โดยนักท่องเที่ยวใช้เวลาในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาทั้งวัน คิดเป็นร้อยละ 46.8 และกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวนิยมกระทำมากที่สุดเมื่อเดินทางมาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา คือ กราบไหว้พระ / ทำบุญ คิดเป็นร้อยละ 33.8 รองลงมา คือ ศึกษาหาความรู้ คิดเป็นร้อยละ 23.6 และเดินทางมาพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 22.4 ตามลำดับ

3. การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวัดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

นักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับเห็นด้วย พิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม มีค่าเท่ากับ 3.78 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่าเท่ากับ 0.31 มีความคิดเห็นต่อด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัยอยู่ในระดับเห็นด้วย พิจารณาได้จากค่าเฉลี่ยรวม มีค่าเท่ากับ 3.53 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่าเท่ากับ 0.38 มีความคิดเห็นต่อด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ในระดับเห็นด้วย พิจารณาได้จากค่าเฉลี่ยรวม มีค่าเท่ากับ 4.06 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่าเท่ากับ 0.58 และมีความคิดเห็นต่อด้านปัญหาอุปสรรค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อยู่ในระดับไม่แน่ใจ พิจารณาได้จากค่าเฉลี่ยรวม มีค่าเท่ากับ 3.24 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่าเท่ากับ 0.40

โดยภาพรวมพบว่านักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในด้านรวมทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับเห็นด้วย ค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.67 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่าเท่ากับ 0.32

4. เปรียบเทียบข้อมูลเพื่อวัดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยจำแนกตามเพศของนักท่องเที่ยวกับความคิดเห็นในด้านรวมแต่ละด้านด้วยวิธี (T-test) พบว่า ระดับความคิดเห็นในทุกด้านไม่มีความแตกต่างกัน ทั้งในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และด้านปัญหาอุปสรรค เมื่อเปรียบเทียบโดยจำแนกตามอาชีพของนักท่องเที่ยวด้วยวิธี (One-way ANOVA) พบว่า ระดับความคิดเห็นในทุกด้านไม่มีความแตกต่างกัน ทั้งในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และด้านปัญหาอุปสรรค และเมื่อเปรียบเทียบโดยจำแนกตามรายได้ของนักท่องเที่ยวด้วยวิธี (One-way ANOVA)พบว่า ระดับความคิดเห็นในทุกด้านไม่มีความแตกต่างกันในทุกด้านเช่นกัน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการทำปัญหาพิเศษในครั้งนี้

จากการทำปัญหาพิเศษในครั้งนี้พบว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความคิดเห็นต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่ามีบางข้อที่นักท่องเที่ยวมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับไม่แน่ใจ นั้นแสดงให้เห็นว่า ทางจังหวัดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรที่จะจัดให้มีการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวให้มากขึ้น โดยจัดทำเป็นแผ่นพับหรือป้ายประกาศในจุดต่างๆของจังหวัด และแสดงข้อมูลไว้ในหนังสือท่องเที่ยวของจังหวัด ทั้งในเรื่องของการประชาสัมพันธ์ให้ทราบว่าจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้มีการจัดทำเส้นทางจักรยานไว้แล้ว รวมถึงมีการชี้แจงรายละเอียดของเส้นทาง และช่องทางที่จะสามารถใช้จักรยานได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ที่ให้เช่าจักรยานรวมถึงราคาในการเช่าที่ชัดเจน และในเรื่องของประสิทธิภาพและความปลอดภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะเข้ามาดูแล โดยควรมีการออกกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อปฏิบัติ ในการคุ้มครองผู้ขับขี่จักรยานให้มีความปลอดภัยเพื่อเพิ่มระดับความมั่นใจในความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ รวมทั้งควรดูแลในส่วนของเส้นทางจักรยานที่มีอยู่เดิมให้มีสภาพที่เหมาะสมในการขับขี่ เช่น ไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่ควรมีสิ่งกีดขวางใดๆ ตลอดเส้นทางจักรยาน และควรมีการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เหมาะสมและเพียงพอ เช่น ป้ายบอกทาง สถานที่จอดจักรยาน และสัญลักษณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการขับขี่ รวมถึงควรมีการจัดทำหลังคาหรือปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางจักรยาน เนื่องจากจะเป็นการช่วยบดบังแสงแดดทำให้เกิดความเพลิดเพลินในการขับขี่ โดยผู้วิจัยเห็นว่าหากมีการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้นก็จะทำให้เกิดความนิยมและการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวอย่างแพร่หลาย และถือเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งย่อมจะส่งผลโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากจะลดปริมาณการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะต่างๆ ลง ทำให้สิ่งแวดล้อมภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาอยู่ในระดับที่ดีขึ้น

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการทำปัญหาพิเศษต่อไป

2.1 ควรจัดทำปัญหาพิเศษครั้งต่อไปในประเด็นที่เป็นการศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยว โดยเปลี่ยนจากนักท่องเที่ยวที่ใช้ยานพาหนะทั่วไปเป็นศึกษาเฉพาะนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ เพื่อทราบความคิดเห็นจากผู้ที่ใช้จักรยานโดยตรง

2.2 ในการจัดทำปัญหาพิเศษครั้งต่อไปควรทำการแจกแบบสอบถามในช่วงเดือนธันวาคม-มกราคม เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามากกว่าช่วงเวลาอื่น

2.3 เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักไม่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม หรือตอบแบบสอบถามแบบไม่ตั้งใจ ดังนั้นในการจัดทำปัญหาพิเศษครั้งต่อไปควรจะมีการกำหนดระยะเวลาในการแจกแบบสอบถามให้มากกว่าปกติ และควรแจกแบบสอบถามในช่วงเช้าเนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนมากนิยมมาเที่ยวในช่วงเวลาดังกล่าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เอกสารอ้างอิง

กรมการท่องเที่ยวและกีฬา. 2553. **สถิตินักท่องเที่ยว**. แหล่งที่มา: http://www.tourism.go.th/2010/th/statistic/tourism.php?cid=27 [24 ธันวาคม พ.ศ. 2553].

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. สำนักงาน กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร. 2553. **บรรยายสรุป จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**. แหล่งที่มา: http://www.ayutthaya.go.th/generaldata_2553.pdf [29 ตุลาคม พ.ศ. 2553].

ชานนท์ ไชยสัตย์. 2550. **แนวทางการออกแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี**. วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ชินกร กระดังงา. 2549. **เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี**. วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2534. **เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย**. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: กรุงเทพฯ.

ททท. สำนักงานพระนครศรีอยุธยา. 2553. พระนครศรีอยุธยา. กองผลิตอุปกรณ์เผยแพร่ ฝ่ายบริการผลิตการตลาด: กรุงเทพฯ.

เทศบาลนครอุบลราชธานี. 2546. **แผนรณรงค์การใช้จักรยานและแผนสร้างทางจักรยานแบบครบวงจร.**

ปนายุ ไชยรัตนานนท์. 2546. **การศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา**. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ประคอง กรรณสูตร. 2538. **สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 2. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: กรุงเทพฯ.

พิสมัย จารุวรรณ. 2535. **ความปลอดภัยของการเดินทางโดยจักรยานในเมือง**. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: กรุงเทพฯ.

รวีวรรณ ชินะตระกูล. 2542. **วิธีวิจัยทางการศึกษา**. ที.พี. พริ้นท์, กรุงเทพฯ.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศราวณี พึ่งผู้นำ. 2551. **เศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม**.งานตำราและเอกสารการพิมพ์ คณะครุ-ศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง: กรุงเทพฯ.

ศิรประภา ดารามาตร์. 2550. **นำเที่ยวอยุธยา**. สำนักพิมพ์เมืองโบราณ, กรุงเทพฯ.

สงวน สุทธิเลิศอรุณ ทัศนีย์ ธังเทศ และสุรินทร์ เผ่ากวิน. 2522. **สถิติสำหรับการวิจัย ทางด้านสังคมศาสตร์.** ภาควิชาสถิติ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.

สุชา จันทร์เอม. 2524. **จิตวิทยาทั่วไป**. บริษัทโรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, กรุงเทพฯ.

อรุณีย์ วงษ์ศรีปาน. 2551. **สาเหตุและผลกระทบของมลพิษทางอากาศ**. แหล่งที่มา: http://www.thaigoodview.com/library/teachershow/nakhonsithamrat/arunee_w/cheevit/sec04p03.html [3 มีนาคม พ.ศ. 2554].

Anusorn History. 2553. **Amazing Thailand**. แหล่งที่มา: http://jove.prohosting.com/~golfth/tour_a_b_c.html [15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553].

Yamane, T. 1973. **An Introductory.** 2 nd ed. Happer and Row. New York. p727.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

เรื่อง ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หน้าคำตอบที่ท่านต้องการหรือเติมข้อความในช่องว่างตามความเป็นจริง

.....

ตอนที่ 1 คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง

2. อายุ .....ปี

3. ที่อยู่: ระบุจังหวัด.....

4. อาชีพ

☐ นักเรียน / นักศึกษา
☐ ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ
☐ ประกอบธุรกิจส่วนตัว
☐ แม่บ้าน / พ่อบ้าน / เกษียณอายุ
☐ อื่นๆ (ระบุ).....

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของท่าน

☐ ไม่มีรายได้ ☐ ต่ำกว่า 3,000 บาท
☐ 3,001-6,000 บาท ☐ 6,001-9,000 บาท
☐ 9,001-12,000 บาท ☐ 12,001 ขึ้นไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

6. ท่านเคยเดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามาก่อนหรือไม่

☐ เคย ☐ ไม่เคย

7. ท่านเดินทางมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาโดย

☐ รถยนต์ส่วนตัว ☐ รถเช่าเหมา

☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ รถบัสของบริษัทนำเที่ยว

☐ รถไฟ ☐ เรือ

☐ รถมอเตอร์ไซด์ ☐ รถจักรยาน

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

8. ท่านพักค้างคืนหรือไม่ เมื่อเดินทางมาเที่ยวที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

☐ พักค้างคืน จำนวน.....คืน ☐ ไม่พักค้างคืน

9. ท่านใช้เวลาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาประมาณเท่าใด

☐ น้อยกว่า 2 ชั่วโมง ☐ 2-4 ชั่วโมง

☐ ทั้งวัน ☐ มากกว่าหนึ่งวัน

10. กิจกรรมที่ท่านได้ทำเมื่อมาถึงเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีอะไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี

☐ กราบไหว้พระ / ทำบุญ ☐ ประชุม / สัมมนา

☐ เยี่ยมเยียนญาติพี่น้อง / เพื่อน ☐ ติดต่อธุรกิจ / การงาน

☐ ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น ☐ พักผ่อนหย่อนใจ

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ประสิทธิภาพและความปลอดภัย การเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว และปัญหาอุปสรรค ในการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยว

คำชี้แจง แบบสอบถามตอนนี้ต้องการทราบความคิดเห็นที่มีต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วยการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวโดยการพิจารณาข้อความต่างๆ ที่กำหนดแล้วเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็นที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม					
1.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่ามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากการเผาไหม้ของยานพาหนะ					
2.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้ยานพาหนะขนาดใหญ่เข้าสู่แหล่งโบราณสถานในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจะส่งผลกระทบต่อโบราณสถานที่มีอยู่					
3.การที่สภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรมอันเนื่องมาจากมลพิษทางอากาศมีผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต					
4.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวมีส่วนช่วยน้อยในการลดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อม					
5.ท่านเป็นผู้หนึ่งที่จะมีส่วนในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.ด้านประสิทธิภาพและความปลอดภัย					
6.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเกาะเมืองไม่มีผลต่อการขับขี่จักรยาน					
7.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพพื้นผิวของเส้นทางจักรยานในปัจจุบันก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่					
8.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ป้ายบอกทาง ที่จอดรถ ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ในปริมาณที่พอเพียงและเหมาะสม					
9.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่ามุมเลี้ยว มุมโค้ง ที่มีอยู่ในเส้นทางจักรยานมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
10.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆ					
3.ด้านการเชื่อมโยงของเส้นทางจักรยานกับสถานที่ท่องเที่ยว					
11.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวก่อให้เกิดความเชื่อมโยงยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆได้เป็นอย่างดี					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
12.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ดีกว่ายานพาหนะอื่นๆ					
13.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้เร็วกว่ายานพาหนะอื่นๆ					
14.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม					
15.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางได้คลอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา					
4.ปัญหาอุปสรรค					
16.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าขนาดของเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรคในการขับขี่					
17.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าระยะทางของเส้นทางจักรยานในเกาะเมืองมีความเหมาะสมที่จะใช้ในการขับขี่จักรยาน					
18.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าไม่มีสิ่งกีดขวางใดๆตลอดเส้นทางที่ใช้ในการขับขี่จักรยานภายในเกาะเมือง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
19.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่บนท้องถนนในเกาะเมืองปัจจุบันไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้เส้นทางจักรยาน					
20.ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพภูมิอากาศของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอุปสรรคในการขับขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว					

ข้อเสนอแนะ.....

.....

.....

.....

.....

" ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม"

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวทวีพร กัณณีย์
ชื่อเล่น	ลูกน้ำ
วัน/เดือน/ปี	13 เมษายน 2532
ที่อยู่ปัจจุบัน	182 หมู่ 5 ตำบลบ้านสร้าง อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รหัสไปรษณีย์ 13170
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี พ.ศ. 2550 - พ.ศ. 2553: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะเทคโนโลยีการเกษตร หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม มัธยมศึกษาตอนปลาย พ.ศ. 2546 - พ.ศ. 2549: โรงเรียนจอมสุรางค์อุปถัมภ์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวนิตยา นาบุญ
ชื่อเล่น	ฝน
วัน/เดือน/ปี	6 พฤศจิกายน 2531
ที่อยู่ปัจจุบัน	97 หมู่ 7 ตำบลพิกุลออก อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก รหัสไปรษณีย์ 26110
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี พ.ศ. 2550 - พ.ศ. 2553: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะเทคโนโลยีการเกษตร หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม มัธยมศึกษาตอนปลาย พ.ศ. 2546 - พ.ศ. 2549: โรงเรียนบ้านนา “นายกพิทยากร”

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้