

## ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุในเขต กรุงเทพฯ และปริมณฑล

วสวัตดี สุติญญามณี\*  
สาขาวิชาธุรกิจการบิน (หลักสูตรนานาชาติ)  
วิทยาลัยนานาชาติ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

Received: 6 January 2020

Revised: 16 April 2020

Accepted: 21 April 2020

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกและรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษามาจากประชากรผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster) จำนวน 500 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา และการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกส์แบบเรียงลำดับ ในการวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลใน 2 รูปแบบ ได้แก่ การเดินทางโดยสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ ผลการวิจัยพบว่า ผู้สูงอายุตัดสินใจที่จะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมากที่สุด โดยปัจจัย ในด้านอายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และ ข้อจำกัดทางกายภาพของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ซึ่งเป็นสิ่งที่สายการบินต้องคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงเพื่อเป็นสายการบินที่ตอบสนองผู้โดยสารผู้สูงอายุได้ต่อไป

**คำสำคัญ:** สังคมสูงวัย ผู้สูงอายุ การตัดสินใจ รูปแบบการเดินทางทางอากาศ

---

\*ผู้ประสานงานหลัก; อีเมล: vasavat.su@spu.ac.th

## Factors Affecting Decision Making on Selection of Air Traveling Pattern of Elderly People in Bangkok Metropolitan Area and Vicinity

Vasavat Sutinyamanee\*

Airline Business Program (International Curriculum)

International College, Sripatum University

*Received: 6 January 2020*

*Revised: 16 April 2020*

*Accepted: 21 April 2020*

---

### ABSTRACT

The purpose of this study was to investigate the factors affecting decision making on selection of air traveling pattern of elderly people in Bangkok metropolitan area and vicinity. The cluster sampling was used to obtain 500 samples of elderly people in Bangkok metropolitan area and vicinity. This study used descriptive statistics and advanced ordered logistic regression analysis for statistical analysis of the factors affecting the decision making of air traveling patterns: full-service carrier, and low-cost carrier. The study found that the elderly people decided to choose full-service carrier more than low cost carrier, with the factors of age, average monthly incomes, and physical limitations correlating with the decision making on selection of air traveling pattern of the elderly people. The aviation industry needs to consider these factors in order to improve the services for elderly passengers.

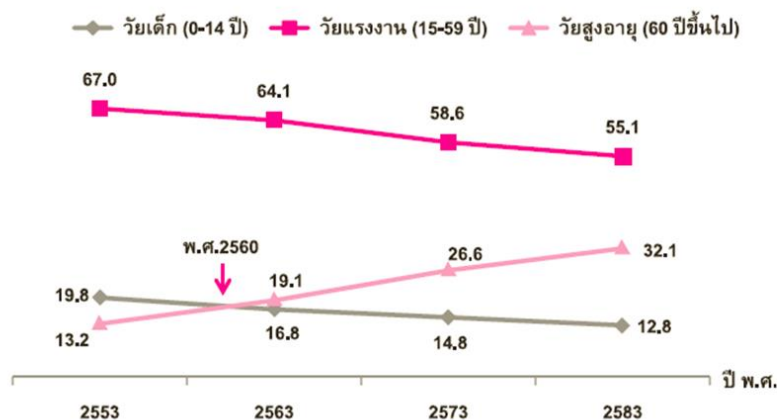
**Keywords:** Ageing society, Elderly people, Decision making, Air traveling pattern

---

\*Corresponding Author; Email: vasavat.su@spu.ac.th

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีทางการแพทย์ และสาธารณสุขส่งผลให้การรักษาพยาบาล การดำเนินชีวิต และสุขภาพที่ดีมากขึ้น ทำให้ประชากรมีอายุยืนยาวขึ้นขณะที่อัตราการเกิดลดน้อยลง อันเนื่องมาจากสภาวะทางเศรษฐกิจ ค่านิยม สังคม และทัศนคติของคนในยุคปัจจุบันที่วัยแรงงานจะตัดสินใจในการสมรสลดลง หรือช้าลงอย่างเนื่อง และมีแนวโน้มที่จะมีคนโสดเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากรวมทั้งนิยมมี บุตรน้อยลง (National Statistical Office Thailand, 2010) ดังนั้นจึงส่งผลต่อสัดส่วนของประชากรผู้สูงอายุที่กำลังขยับตัวเพิ่มสูง ขึ้นทุกปี โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้คาดการณ์ประชากรไว้ว่า ประชากรของประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจาก 66.48 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 70.65 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2568 แล้วจะเริ่มลดลงเป็น 70.63 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2573 โดยมีสัดส่วนที่คาดการณ์ได้จากประชากรวัยเด็ก ที่มีอายุระหว่าง 0-14 ปี จะลดลงจาก 15.95 ล้านคนในปี พ.ศ. 2533 เป็น 9.54 ล้านคนในปี พ.ศ. 2573 ขณะที่ประชากรสูงอายุ คือ ประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปี ขึ้นไป จะเพิ่มขึ้นจาก 4.02 ล้านคนเป็น 17.74 ล้านคนจากการคาดการณ์ประชากรดังกล่าวจึงเป็นเหตุให้ประเทศไทยเริ่มก้าวเข้าสู่ “สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society)” ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 และจะเป็นสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) ในปี พ.ศ. 2567



ภาพที่ 1 จำนวนสัดส่วนผู้สูงอายุเมื่อเปรียบเทียบกับวันเด็กและวัยแรงงานของไทย  
(National Statistical Office Thailand, 2010)

ตลาดผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเป็นตลาดที่มีศักยภาพ มีปริมาณสูงและน่าสนใจมากขึ้น เนื่องจากการคาดการณ์ประชากรในหลายประเทศที่กำลังจะก้าวสู่สังคมของผู้สูงอายุ สหประชาชาติคาดการณ์ประชากรทั่วโลกจะมีผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Sangpikul, 2007) จาก 687.90 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2549 เป็น 1,968 ล้านคน คนในปี พ.ศ. 2593 โดยประชากรในทวีปเอเชียจะมีประชากรผู้สูงอายุสูงสุด ซึ่งจะเห็นได้จากแนวโน้มของตลาดผู้บริโภครที่เป็นผู้สูงอายุในประเทศสมาชิกอาเซียนหลาย ๆ ประเทศที่มีการขยายตัว ในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ถึงปี พ.ศ. 2603 โดยมีแนวโน้มของประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าตัว ส่วนในประเทศไทยตลาดผู้บริโภครที่เป็นผู้สูงอายุมีแนวโน้ม

เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยคาดประมาณว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า หรือในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนมากถึง 7 ล้านคนต่อปี (Chiangmai University Social Science Research Institute, 2014)

ปัจจุบันการเดินทางทางอากาศเป็นที่นิยมของประชากรในหลายๆประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งแตกต่างจากในอดีตที่การเดินทางทางอากาศจำกัดไว้ให้เฉพาะในกลุ่มประชากรที่อยู่ในชนชั้นสูง เนื่องจากความนิยมในธุรกิจการบินยังไม่เป็นที่นิยมนัก รวมทั้งมีราคาที่สูง แต่ในปัจจุบันธุรกิจการบินมีการแพร่หลายและมีการแข่งขันมากขึ้นทำให้การปรับลดทางด้านราคาเพื่อสร้างความเข้มแข็งในตลาดการเดินทางทางอากาศทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นมีผลทำให้พฤติกรรมของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปโดยการหันมาใช้การเดินทางทางอากาศมากขึ้น รวมทั้งความหลากหลายของผู้โดยสารที่มีตั้งแต่เด็ก วัยรุ่น ผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ แม้ว่า ปัจจัยหลาย ๆ ประการในท้องโดยสารบนเครื่องบินจะส่งต่อผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้สูงอายุ แต่อย่างไรก็ตามการเดินทางทางอากาศยังถือได้ว่าเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยและรวดเร็วที่สุด อีกทั้งจากปัจจัยด้านราคาบัตรโดยสารของสายการบินในปัจจุบันที่มีราคาถูกลง จึงทำให้จำนวนผู้ที่เดินทางทางอากาศเพิ่มมากยิ่งขึ้น รวมถึงกลุ่มผู้โดยสารสูงอายุที่เดินทางทางอากาศ เพิ่มจากจำนวน 1.45 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 2.13 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2560 (Civil Aviation Authority of Thailand, 2018)

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อถึงรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งเน้นการเดินทางและการบริการที่มีคุณภาพดี คุ่มค่า เน้นการซื้ออย่างสมเหตุสมผลโดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับความพึงพอใจของตนเป็นหลักมีความสามารถในการซื้อบริการในราคาสูง เนื่องจากมีเงินเก็บจากการประกอบอาชีพมาทั้งชีวิต จึงมีศักยภาพสูงในการใช้จ่าย ขณะเดียวกันผู้สูงอายุยังคำนึงถึงความมั่นคงด้านความปลอดภัย ความมั่นคงด้านบริการ ใส่ใจสุขภาพที่ดี อีกทั้งผู้โดยสารกลุ่มนี้ไม่ต้องกังวลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากเป็นผู้มีประสบการณ์ในการใช้ชีวิตสูง จึงมีความละเอียดรอบคอบในการเลือกซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น (Sutinyamanee, 2019)

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญของการวิจัยเพื่อศึกษารูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อนำผลวิจัยไปใช้ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของสายการบินให้เหมาะสมกับผู้สูงอายุ

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

## เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### 1. แนวคิดชราภาพ

มนุษย์มีการพัฒนาตลอดช่วงชีวิต โดยมีพัฒนาการไปตามลำดับตั้งแต่วัยทารก วัยเด็ก วัยรุ่น วัยแรงงาน ไปจนถึงวัยชรา ซึ่งแนวคิดชราภาพได้ถือเกิดขึ้นในประเทศที่พัฒนาแล้วมาเป็นเวลานาน โดย ได้เริ่มขึ้นภายหลังจากมีการปฏิวัติอุตสาหกรรม ซึ่งเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจจากเกษตรกรรมสู่ ระบบเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมที่มุ่งเน้นประสิทธิภาพเป็นหลัก โดยประชากรส่วนใหญ่อยู่ในฐานะผู้ถูกจ้างและจะมีอายุงาน จนเมื่อ ทำงานถึงช่วงวัยหนึ่งก็จะมีประสิทธิภาพที่ลดลง ผู้ถูกจ้างก็จะถูกให้ออกจากงานไม่ว่าจะมีหรือไม่มีเงินชดเชยให้ก็ตาม ดังนั้นเมื่อถึงอายุหนึ่ง ศักยภาพในการประกอบอาชีพก็จะลดลงกลายเป็น ผู้ด้อยโอกาสจนเป็นเหตุให้เกิดปัญหาในสังคมขึ้น นอกจากนั้น ผู้สูงอายุเหล่านี้จะมีสุขภาพที่ไม่แข็งแรงเหมือนเดิม และทพพลภาพซึ่งมีความจำเป็นต้องพึ่งพาและรับการดูแลจากวัยอื่นเป็นอย่างมาก ขณะเดียวกันการพัฒนาทำให้ ประชาชนอายุยืนยาวขึ้น ในขณะที่ครอบครัว ชุมชน และสังคมไม่สามารถจัดการรับที่รองรับได้ตามที่ควรจะเป็น และสิ่งนี้คือการเปลี่ยนแปลงที่สังคมในประเทศทางตะวันตกนำเข้ามาพิจารณาและให้ความสำคัญกับการชราภาพ โดยได้มีการดำเนินการ คือ การให้การช่วยเหลือ การให้สวัสดิการ และการบริการจนถึงการให้บำนาญ จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดนิยามให้กับบุคคลที่มีวัยเข้าสู่ วัยที่จะมีสิทธิได้รับสวัสดิการต่างๆ และเป็นที่มาแห่งวัยชราภาพ ด้วยเหตุนี้การกำหนดผู้สูงอายุที่ใช้ในแต่ละประเทศจึงอาจแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับลักษณะของโครงสร้างประชากร เศรษฐกิจ สังคม รวมไปถึงศักยภาพในการเตรียมความพร้อมของสังคมนั้นๆ ดังนั้นเมื่อแนวความคิดเรื่องช่วงวัยและสวัสดิการของวัยชราภาพได้นำมาใช้ในสังคมไทยในปลายพุทธศตวรรษที่ 24 จึงเกิดการดำเนินการด้านต่างๆ ด้านผู้สูงอายุอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน ซึ่งรวมไปถึงช่วงชีวิตตั้งแต่แรกเกิดจนตาย (Jitapunkul, 2004)

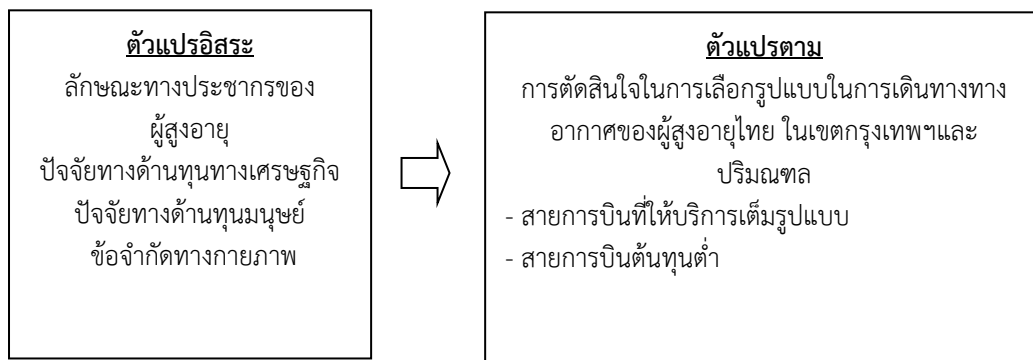
### 2. แนวการวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ

นักท่องเที่ยวสูงอายุ ผู้สูงอายุซึ่งเป็นประชากรกลุ่มใหญ่ของโลก จะมีศักยภาพในการใช้จ่ายสูง สามารถพานักระยะยาว โดยเฉพาะผู้เกษียณอายุจากการทำงานจะมีสวัสดิการหรือบำนาญที่รัฐบาลจ่ายให้ อันเป็นรายได้ที่มั่นคง ถึงแม้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันต่ำกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป แต่การพำนักที่นานวันกว่าก็สามารถทำได้เป็นจำนวนมากว่าการท่องเที่ยวพักผ่อนในเวลาว่างของนักท่องเที่ยวสูงอายุที่มีแรงจูงใจที่ผสมผสานความสนใจที่จะทำพักผ่อนหย่อนใจ การผ่อนคลายความเครียด การส่งเสริมสุขภาพ และการเรียนรู้ศิลปวัฒนธรรม หรือวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในท้องถิ่น (Patterson and Pegg, 2009) ส่วนในด้านการตัดสินใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุนั้น นักท่องเที่ยวส่วนมากจะตัดสินใจในการเลือกแบบการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพมากที่สุดโดยจะคำนึงถึงอายุ ปัจจัยทางด้านทุนทางเศรษฐกิจในส่วนของรายได้ และสิ่งที่สำคัญคือข้อจำกัดทางกายภาพของผู้สูงอายุที่เป็นปัจจัยที่สำคัญในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการท่องเที่ยว ดังนั้น แหล่งท่องเที่ยวจึงต้องคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อตอบสนองการ นักท่องเที่ยวผู้สูงอายุที่มีจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุนั้นจะมีรูปแบบและพฤติกรรมท่องเที่ยวที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวทั่วไป คือ เน้นการท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพดี คุ่มค่า เน้นการซื้อด้วยเหตุผลไม่ใช่อารมณ์ให้ความสำคัญกับความพึงพอใจเป็นหลัก พักนาน ใช้จ่ายสูง มีความสามารถในการซื้อบริการในราคาสูง เนื่องจากมีเงินเก็บจากการทำงานหนักมา

ทั้งชีวิต จึงมีศักยภาพสูงในการบริโภค และมักจะคำนึงถึงความมั่นใจด้านความปลอดภัย ความมั่นใจด้านบริการ ใส่ใจดูแลสุขภาพที่ดี เลือกกิจกรรมที่เหมาะสมกับวัยและสุขภาพ (Sutinyamanee, 2019)

## กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ และแนวคิดเรื่องการชราภาพรวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง และการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ ผู้วิจัยสามารถสร้างเป็นกรอบแนวคิดของการวิจัยโดยมีตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

## วิธีดำเนินการวิจัย

### แบบแผนการวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาแบบเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ด้วยรูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research)

### ประชากรและตัวอย่าง

ประชากรที่ผู้วิจัยนำมาใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ ประชากรผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลโดยใช้วิธีการคำนวณหาขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรการหาขนาดตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากรของ Roscoe (Vanijbuncha, 2006) ซึ่งผู้วิจัยแทนค่าโดยใช้สูตรที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยจะได้ตัวอย่างทั้งหมดประมาณ 400 ตัวอย่าง แต่ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเก็บข้อมูลทั้งสิ้น 500 ตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสุ่มแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) วิธี Cluster Sampling เพื่อเลือกเขตที่ผู้สูงอายุอาศัยอยู่ โดยสุ่มได้จำนวน 8 เขตของกรุงเทพฯ (พระโขนง ยานนาวา จตุจักร บางเขน บางคอแหลม บางพลัด สวนหลวง บางแค) และ 2 อำเภอในจังหวัดที่เป็นปริมณฑล ได้แก่ อำเภอบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ และอำเภอลองหลวงจังหวัดปทุมธานี

### เครื่องมือวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเรื่อง “การตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการท่องเที่ยวและการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล” ของผู้วิจัย ซึ่งผ่านการประเมินจากผู้ทรงคุณวุฒิโดย

ผลการวิเคราะห์ความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) พบว่ามีค่า IOC ที่ 0.87 และตรวจสอบความเที่ยง (Reliability) ของเครื่องมือ โดยได้ค่า Cronbach's Alpha ที่ 0.81 เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสุ่มโดยให้กลุ่มตัวอย่างทำการกรอกคำตอบเอง (Self-Administered) ซึ่งในแบบสอบถามในส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ และข้อจำกัดทางกายภาพ ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) ส่วนแบบสอบถามในส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศทั้งในและต่างประเทศของผู้สูงอายุไทยในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยใช้เป็นข้อคำถามจำนวนครั้งในการใช้บริการสายการบินทั้งสองรูปแบบต่อปี แต่ถ้าในกรณีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่สามารถกรอกแบบสอบถามเองได้ผู้วิจัยจะใช้วิธีสอบถามในแบบสอบถามและบันทึกข้อมูลลงในแบบสอบถามและนำแบบสอบถามที่ได้มาทำการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยเก็บข้อมูลในช่วงเดือน มีนาคม 2561 ถึง พฤษภาคม 2561

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ จากนั้นจึงนำผลคำนวณทางสถิติที่ได้มาเขียนการวิเคราะห์โดยวิเคราะห์ใช้สถิติเชิงพรรณนา และสถิติสหสัมพันธ์แบบพหุด้วยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกส์แบบเรียงลำดับ (Ordered Logistic Regression) นำมาวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งนำเสนอผลการวิจัยต่อไป

## ผลการวิจัย

1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปทางประชากรศาสตร์ โดยด้านเพศ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มากกว่า เพศหญิง โดยมีเพศชาย จำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2 และเพศหญิง จำนวน 229 คน คิดเป็นร้อยละ 45.8 ด้านอายุ พบว่า อายุเฉลี่ย 63.78 ปี กลุ่มตัวอย่าง มีอายุน้อยที่สุด 60 ปี อายุสูงสุด 85 ปี ด้านการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี จำนวน 273 คน คิดเป็นร้อยละ 54.6 น้อยที่สุดคือ ระดับปริญญาเอก จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2 ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ยังคงทำอาชีพค้าขาย/อาชีพอิสระ จำนวน 196 คน น้อยที่สุด คือ ยังคงเป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ด้านรายได้ต่อเดือน พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 18,567.78 บาท ส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง รายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูงสุด 150,000 บาท รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำสุด 15,000 บาท ด้านสถานะภาพ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในสถานะภาพ สมรส/อยู่ด้วยกัน จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 67.2 น้อยที่สุดคือ สถานะภาพ หย่าร้าง/หม้าย/แยกกันอยู่ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 12.8 ด้านข้อจำกัดทางกายภาพ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นโรคกระดูก จำนวน 257 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 น้อยที่สุดคือ สุขภาพแข็งแรงดี จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 (จากคำถามปลายปิดให้เลือก)

2. ผลการวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุชาวไทยในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้ง 2 รูปแบบ พบผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลตัดสินใจเลือกเดินทางกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบสูงสุด ในระดับมากที่สุดมีค่าเฉลี่ยรวม 7.82 ครั้งต่อปี มากกว่า ตัดสินใจเลือกเดินทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ ในระดับมากที่สุดมีค่าเฉลี่ยรวม 4.16 ครั้งต่อปี ตามลำดับ

**ตารางที่ 1** แสดงค่าเฉลี่ยรวมการวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุชาวไทย  
ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

รูปแบบการเดินทางทางอากาศ	สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ	สายการบินต้นทุนต่ำ
ค่าเฉลี่ย	7.82	4.16
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.06413	0.14875

3. สถิติสหสัมพันธ์แบบพหุ ด้วยวิธี Ordered Logistic Regression

3.1 การทดสอบความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (Multicollinearity) ของตัวแปรอิสระ

การทดสอบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระในแต่ละตัวที่ผู้วิจัยจะนำไปเป็นตัวแปรในการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาตัวแปรที่เหมาะสมสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ได้ก็คือ จะมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ร่วม (Correlation) ระหว่างตัวแปรจะต้องมีความสัมพันธ์กันน้อยกว่า 0.50 ในตัวแปรแต่ละคู่ ซึ่งหากมีค่าความสัมพันธ์มากกว่าหรือเท่ากับ 0.50 นั้นหมายความว่าตัวแปรอิสระคู่นั้นจะมีความสัมพันธ์ค่อนข้างสูง จะทำให้เกิดปัญหาในด้านความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (Multicollinearity) ซึ่งจากการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ร่วม (Correlation) ระหว่างคู่ตัวแปรอิสระในเครื่องมือวิจัยพบว่า ตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Pearson Correlation) ต่ำกว่า 0.50 ทุกตัว นั้นหมายความว่าตัวแปรอิสระเป็นอิสระต่อกัน หรือมีความสัมพันธ์กันต่ำจึงสามารถนำมาใช้เป็นตัวแปรอิสระในการหาปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุได้

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

การทดสอบตัวแบบการวิเคราะห์ที่เหมาะสม (Parallel Line Test) ใช้ในการทดสอบความเหมาะสมของการใช้การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis) โดยทำการวิเคราะห์ผลจาก omodel พบว่า ค่า prob chi2 ได้ค่า 0.8421 ซึ่งหมายความว่าไม่มีนัยสำคัญต่อกัน แสดงว่าแบบจำลองที่ใช้ cumulative logit function โดยกำหนดให้ ค่าของ regression coefficients ของตัวแปรอิสระทุกตัวคงที่ ในขณะที่ intercept มีค่าเปลี่ยนแปลงได้ ขึ้นอยู่กับระดับของตัวแปรตาม หรือที่รู้จักกันในนาม proportional odds model มีความเหมาะสม และให้ผลในทางสถิติที่ไม่แตกต่างไปจากแบบจำลองที่กำหนดให้ทั้ง regression coefficients ของตัวแปรอิสระ และ/หรือ intercept สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ การใช้ Ordered Logistic Regression ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่กำหนดกับตัวแปรตามที่มีค่าแบ่งออกเป็นระดับมีความน่าเชื่อถือในทางสถิติ



**ตารางที่ 2** แสดงการประมาณค่าการถดถอยโลจิสติกส์แบบเรียงลำดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ตัวแปรอิสระ	สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ	สายการบินต้นทุนต่ำ
	Odd Ratio	Odd Ratio
<b>ปัจจัยด้านประชากร</b>		
<b>เพศ</b> หญิง (กลุ่มอ้างอิง) ชาย	1.0124	0.9573
<b>อายุ</b>	1.1752***	0.9876***
<b>สถานภาพสมรส</b> โสด (กลุ่มอ้างอิง) สมรส/อยู่ด้วยกัน หย่าร้าง/หม้าย/แยกกันอยู่	1.2573 4.1869	1.8726 4.6175
<b>ปัจจัยทุนทางเศรษฐกิจ</b>		
<b>อาชีพ</b> ว่างงาน/เกษียณอายุ (กลุ่มอ้างอิง) ยังคงรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ยังคงเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ ยังคงรับจ้าง ยังคงประกอบอาชีพเกษตร/ประมง	15.2445** 8.4213** 2.4589 3.7118 1.1201	6.1562** 4.1253** 3.1783 3.1256 1.0123
<b>ปัจจัยด้านทุนมนุษย์</b>		
<b>รายได้เฉลี่ยต่อเดือน</b>	1.0002***	1.0002***
<b>ระดับการศึกษา</b> ปริญญาเอก (กลุ่มอ้างอิง) ต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี ปริญญาโท	- 1.1263 1.0659 1.0042	- 1.1432 1.0843 1.0062
ตัวแปรอิสระ	สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ	สายการบินต้นทุนต่ำ
	Odd Ratio	Odd Ratio
<b>ปัจจัยทางด้านกายภาพ</b>		
<b>ข้อจำกัดทางกายภาพ</b> แข็งแรงดี (กลุ่มอ้างอิง) โรคปวดกระดูก โรคประจำตัว ต้องได้รับยาจากแพทย์เพื่อรักษา	2.1124** 1.3435** 2.7234**	0.8125** 0.9234** 0.9656**
Sample size	500	500
Prob>chi2	0.0000	0.0000
Pseudo-R2	0.3178	0.3023
Log likelihood	-467.18765	-449.13423

จากตารางที่ 2 ซึ่งเป็นตารางสถิติสหสัมพันธ์แบบพหุ ด้วยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกส์แบบเรียงลำดับ (Ordered Logistic Regression) แสดงถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในการเดินทางโดยสารการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่า ปัจจัยทางด้านประชากรในเรื่องของอายุที่เพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปีจะมีโอกาสทำให้มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศโดยสารการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเพิ่มขึ้นที่ 1.1752 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.01) ส่วนการเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำลดลงร้อยละ 1.24 ต่ออายุที่เพิ่มขึ้นในทุกๆปี (ระดับนัยสำคัญ 0.01)

ปัจจัยทางด้านทุนทางเศรษฐกิจในเรื่องของรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่เพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นทุก ๆ บาทจะมีโอกาสทำให้มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นในทุกด้านเพิ่มขึ้นในทุกด้าน 1.0002 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.01) เรื่องของสถานภาพการทำงานหรืออาชีพพบว่าผู้สูงอายุที่ยังคงรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ยังคงพนักงานเอกชน และยังคงค้าขาย/อาชีพอิสระ เมื่อเทียบกับผู้สูงอายุที่ว่างงานจะมีโอกาสที่มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจเพิ่มขึ้น โดยผู้สูงอายุที่ยังคงรับราชการ/รัฐวิสาหกิจจะมีสัดส่วนระดับความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ด้านโดยสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในด้านรูปแบบการเดินทางโดยสารการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเพิ่มขึ้นมากที่สุดที่ระดับ 15.2445 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ส่วนการเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 6.1562 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ผู้สูงอายุที่ยังคงประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจเพิ่มมากขึ้นในทุกๆด้านโดยสัดส่วนของระดับการตัดสินใจในด้านรูปแบบการเดินทางโดยสารการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเพิ่มขึ้นมากที่สุดที่ระดับ 8.4213 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) การเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น 4.1253 เท่า (ระดับนัยสำคัญ 0.05) ส่วนอาชีพที่เหลือเมื่อเทียบกับผู้สูงอายุที่ไม่ได้ประกอบอาชีพจะมีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ปัจจัยทางด้านทุนมนุษย์ในเรื่องของระดับการศึกษาโดยพบว่าไม่มีสัดส่วนของระดับการตัดสินใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และในด้านของปัจจัยทางด้านข้อจำกัดทางกายภาพพบว่าผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพทุกประเภทจะทำให้ระดับการตัดสินใจในการเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วน รูปแบบการเดินทางโดยสารการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่มีสัดส่วนระดับการตัดสินใจที่เพิ่มมากขึ้น

## อภิปรายผล

จากการศึกษาสรุปได้ว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้แก่ อายุของผู้สูงอายุ โดยเมื่ออายุที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีจะมีโอกาสที่จะมีระดับในการตัดสินใจในรูปแบบการเดินทางทางอากาศ เพิ่มขึ้นซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ Chiang and Marrion (2014) ที่ศึกษาถึงการตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยวของกลุ่มที่อยู่ในช่วงวัยเบบี้บูมซึ่งเมื่อมีอายุที่มากขึ้นจะมีการตัดสินใจในการท่องเที่ยวมากขึ้นซึ่งมีสาเหตุมาจากมีเวลาที่จะเดินทางท่องเที่ยวเพื่อหาประสบการณ์ให้กับตนเองมากขึ้น ปัจจัยที่สองคือ ปัจจัยด้านต้นทุนทางเศรษฐกิจในด้านสถานภาพการทำงาน/อาชีพ โดยพบว่าผู้สูงอายุที่ยังคงประกอบอาชีพรับราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชน และค้าขาย/อาชีพอิสระ อยู่เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มผู้สูงอายุที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ หรือเกษียณอายุแล้วนั้นจะมีโอกาสที่จะใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น

ซึ่งผลของปัจจัยในด้านของระดับการศึกษาและสถานภาพการทำงาน/อาชีพสอดคล้องกับการศึกษาของ Lohmann (2001) ที่ศึกษาถึงการตัดสินใจของผู้สูงอายุในการเดินทางคมนาคมโดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอาชีพที่เป็นเจ้าของบริษัทเอกชนจะมีระดับการตัดสินใจที่จะเดินทางมากที่สุดน่าจะเป็นเพราะในการเดินทางคมนาคมหากเป็นการเดินทางคมนาคมเพื่อธุรกิจของบริษัทออกค่าใช้จ่ายให้หรือการเดินทางท่องเที่ยวที่ทางผู้เดินทางเป็นคนออกค่าใช้จ่ายเอง บริษัทหรือผู้เดินทางจะมี การคิดประเมินค่าทางเลือกก่อนการซื้อไม่ว่าจะเป็นด้านราคาการบริการ ก่อนที่จะตัดสินใจซื้อมากกว่าคนเดินทางที่เป็นข้าราชการ ที่ส่วนหนึ่งคือระเบียบการเบิกจ่ายการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวจะต้องเลือกสถานที่ และบรรยากาศการท่องเที่ยว และรูปแบบการเดินทางเป็นอันดับแรก อีกด้วย

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบในการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุไทย ในเขต กรุงเทพฯ และปริมณฑล นั้นรวมไปถึงปัจจัยด้านทุนทางเศรษฐกิจในด้านของรายได้ต่อเดือนเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นในทุก ๆ บาทก็จะทำให้ผู้สูงอายุใช้บริการการเดินทางทางอากาศทั้งในรูปแบบโดยสารสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ เพิ่มขึ้น ซึ่งคล้อยกับการศึกษาของ Sujaritkul (2015) และ Chiangmai University Social Science Research Institute (2014) ที่ศึกษาถึงรายได้ต่อรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย ในทางกลับกัน ปัจจัยในด้านข้อจำกัดทางกายภาพของผู้สูงอายุนั้น เมื่อเปรียบเทียบผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพกับผู้สูงอายุที่มีสุขภาพแข็งแรงแล้วนั้นผู้ที่มีข้อจำกัดทางด้านกายภาพจะมีโอกาสในใช้บริการการเดินทางโดยสารสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเพิ่มขึ้นมากกว่าผู้สูงอายุที่มีสุขภาพแข็งแรง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Lohmann (2001) ที่ศึกษาถึงการพยากรณ์รูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในอนาคต อีกทั้งผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพจะมีการตัดสินใจท่องเที่ยวในรูปแบบที่มีการให้บริการที่สะดวกสบายเหมาะกับสภาพทางกายภาพอีกด้วย

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1.1 จากการศึกษาที่ว่าอายุของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นจะมีระดับของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศโดยสารการบินต้นทุนต่ำลดลง ดังนั้นเพื่อเป็นการรักษารฐานลูกค้าในกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งจะเป็นกระแสหลักของอุตสาหกรรมการบินที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นสายการบินต้นทุนต่ำควรมีการพัฒนาปรับปรุงทั้งต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้สูงอายุที่อายุเพิ่มมากขึ้นที่จำเป็นต้องมีการบริการและให้การช่วยเหลือในการเดินทางอำนวยความสะดวกให้แก่กลุ่มผู้โดยสารดังกล่าวที่มีความต้องการในสิ่งอำนวยความสะดวกที่มากกว่าผู้โดยสารกลุ่มอื่น ๆ เพื่อสร้างความประทับใจและความพึงพอใจในการให้บริการของผู้โดยสารได้ต่อเนื่อง

1.2 จากการศึกษาพบว่ารายได้ต่อเดือนเฉลี่ยที่เพิ่มมากขึ้นรวมทั้งผู้สูงอายุที่ยังคงทำงานจะมีระดับของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศทุกรูปแบบเพิ่มขึ้น ดังนั้นสายการบินทุกสายควรคำนึงถึงอำนาจในการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุที่มีต้นทุนทางเศรษฐกิจ มีกำลังในการใช้จ่ายในการเดินทางเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นสายการบินจึงควรให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้โดยสารหลักของสายการบินที่จะเป็นผลต่อผลประกอบการของสายการบินและเป็นตัวชี้วัดถึงการให้บริการของสายการบินอีกด้วย

1.3 จากการศึกษาพบว่ากลุ่มผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางกายภาพในทุกด้านนั้นจะมีระดับการตัดสินใจในการใช้บริการสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเพิ่มขึ้น ซึ่งสวนทางกับการเดินทางโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำที่มี

ระดับการตัดสินใจที่ลดลง อันเนื่องมาจากผู้สูงอายุมีการคำนึงถึงสภาพร่างกายของตนที่มีความต้องการในการรักษาสุขภาพให้มีความแข็งแรงเป็นผู้สูงอายุที่มีความสุขทั้งกายและใจ ดังนั้นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบควรคำนึงถึงความต้องการของผู้สูงอายุดังกล่าวที่จะเป็นกลุ่มผู้โดยสารหลัก รวมไปถึงสายการบินต้นทุนต่ำควรมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของการให้บริการเพื่อเอื้ออำนวยต่อการรักษาร่างกายผู้โดยสารและเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับคนทุกวัยต่อไป

## 2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษานี้เป็นเพียงการศึกษาของกลุ่มของผู้สูงอายุที่อยู่ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เท่านั้นยังมีกลุ่มผู้โดยสารในภูมิภาคอื่น ๆ ในประเทศไทย หรือ ผู้สูงอายุต่างชาติในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก เพื่อเป็นการศึกษาวิจัยรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุที่ครอบคลุมในผู้สูงวัยที่มีเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรมที่มีความแตกต่างและหลากหลาย รวมทั้งศึกษาในเชิงคุณภาพเพื่อศึกษาถึงสาเหตุในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศของผู้สูงอายุที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมไปถึงศึกษาเจาะลึกถึงพฤติกรรม และปัจจัยในการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ ของผู้สูงอายุเพื่อได้ข้อมูลด้านการเดินทางของผู้สูงอายุที่เจาะลึกมากยิ่งขึ้นต่อไป

## เอกสารอ้างอิง

- Chiang, L. and Morrison, A. (2014). A Comparative study of Generational Preferences for Trip-Planning Resources: A Case study of International Tourists to Shanghai. *Quality Assurance in Hospitality and Tourism*, 15(1), 78-99.
- Civil Aviation Authority of Thailand. (2018). *Passenger air travel statistics*. Bangkok: Civil Aviation Authority of Thailand.
- Jitapunkul, S. (2004). *Situation No. 25: Thai Elderly Population Part 1 Situation and the Importance of the Elderly*. Publication of Medical and Public Health Information No. 25. Bangkok: Ministry of Public Health of Thailand. (in Thai)
- Lohmann, M. (2001). Predicting Travel Patterns of Senior Citizens: How The Past May Provide a Key to The Future. *Journal of Vacation Marketing*, 7(4), 357-366.
- National Statistical Office Thailand. (2010). *Population and Housing Census 1980-2010*. Bangkok: National Statistical Office Thailand. (in Thai)
- Onarun, K. (2010). *Factors affecting domestic tourism behavior of Thai elderly tourists*. Thesis of the degree of Master in Business Administration Program. Bangkok: Kasetsart University. (in Thai)
- Patterson, I. and Pegg, S. (2009). Marketing the Leisure Experience to Baby Boomers and Older Tourists. *Journal of Hospitality Marketing and Management*, 18(2-3), 387-402.
- Sangpikul, A. (2007). Travel Motivations of Japanese Senior Travelers to Thailand. *International Journal of Tourism Research*, 10(1), 81-94.

- Social Science Research Institute, Chiangmai University. (2014). *Elderly tourists: New future Thai tourism get ready? (Research Report)*. Chiangmai: Chiangmai University. (in Thai)
- Social Science Research Institute, Chiangmai University. (2013). *Travel Community with Support Tourism for the Elderly in the Case of Tourist Attractions (Research Report)*. Chiangmai: Chiangmai University. (in Thai)
- Sujaritkul, J. (2015). Health tourism Management Model of Japanese Tourists in Phuket Province. *Rajapak Journal*, Special Edition for 23<sup>rd</sup> Anniversary Rajapak, 236-248. (in Thai)
- Sutinyamanee, V. (2019). Ageing Society and Tourism Patterns: Factors Determining Decision-Making on selection of Tourism Patterns of Elderly People in Bangkok and Vicinity. *Sripatum review of Humanities and Social Sciences*, 19(1), 95-109. (in Thai)
- Vanijbuncha, K. (2006). *Statistic for Research*. 2<sup>nd</sup> Edition. Bangkok: Chulalongkorn University Press. (in Thai)