

ปัจจัยในการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียว

ประเทศญี่ปุ่นของผู้โดยสารชาวไทย

Factors in choosing to use international airport services in Tokyo, Japan for Thai passengers

ณัฐพงษ์ จันทชลโบล¹ สิริวิชญ์ ผึ้งแดง² ชิตพงษ์ อัยสานนท์³

Nattapong Jantachalobon¹ Sirawich Puengtang² Chitpong Ayasanond³

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารชาวไทยในการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติในกรุงโตเกียว และ (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานดังกล่าว การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีกลุ่มตัวอย่างเป็นคนไทยที่เคยเดินทางไปโตเกียวจำนวน 400 คน โดยใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม และการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยพบว่า (1) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 28–44 ปี มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท และเดินทางไปโตเกียวเพื่อการท่องเที่ยวในช่วงฤดูหนาว (2) ปัจจัยที่มีความสำคัญกับการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานมี 6 ด้านเรียงจากความสำคัญมากที่สุด คือ ความคุ้มค่าในการใช้บริการท่าอากาศยาน, สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน, จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง, ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง, ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง และค่าธรรมเนียมการใช้บริการท่าอากาศยาน และจากผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ: พบว่าปัจจัยทั้ง 6 ด้านสามารถอธิบายความแปรปรวนของการตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานได้ร้อยละ 65.1 ($R^2 = 0.651$) โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) เรียงตามลำดับ คือ: ความคุ้มค่าในการใช้บริการท่าอากาศยาน ($\beta = 0.318$) มีอิทธิพลมากที่สุด สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน ($\beta = 0.247$) จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง ($\beta = 0.236$) ความสะดวกในการเดินทางไปยังตัวเมือง ($\beta = 0.201$)

¹ อาจารย์ คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการบิน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ

¹Lecturer, Faculty of Business Administration, Department of Aviation Business, Rajamangala University of Technology Krungthep, e-mail: nattapong.j@mail.rmutk.ac.th

² อาจารย์ คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

²Lecturer, Faculty of Business Administration, Logistics Management Program, Bangkokthonburi University e-Mail: chitpong.aya@bkkthon.ac.th

³ นักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการบิน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ

³Lecturer, Faculty of Business Administration, Department of Aviation Business, Rajamangala University of Technology Krungthep, e-Mail: 645052200054@mail.rmutk.ac.th

ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง ($\beta = 0.178$) ส่วนค่าธรรมเนียมการใช้บริการท่าอากาศยาน แม้จะมีอิทธิพลเชิงบวก แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.118$)

คำสำคัญ : พฤติกรรมการเลือกสนามบิน, ปัจจัยการตัดสินใจ, ท่าอากาศยานโตเกียว, นักท่องเที่ยวไทย

Abstract

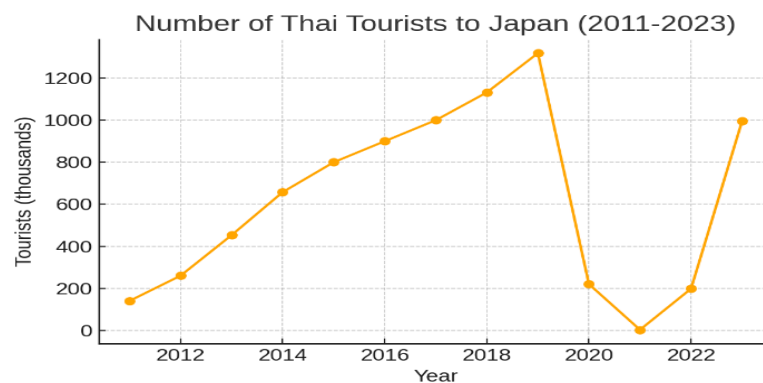
This research aimed to 1) study the behavior of Thai passengers in choosing an international airport in Tokyo and 2) study the factors affecting the decision to choose the airport. This research was quantitative research with a sample of 400 Thais who had traveled to Tokyo using purposive sampling. The research instrument was a questionnaire and the data analysis used statistics of mean, percentage, standard deviation and multiple regression analysis. The research results found that: (1) Most respondents were female, aged 28–44, had an average monthly income of 20,001–30,000 baht and traveled to Tokyo for tourism during the winter. (2) The factors that were most important in choosing an airport were 6 aspects, ranked by importance: value for money, airport facilities, flight frequency, travel into the city, speed at immigration and airport fees. And from the results of the multiple regression analysis: it was found that all 6 factors can explain the variance of the decision to choose the airport by 65.1 percent ($R^2 = 0.651$). The factors with statistically significant influence ($p < 0.001$), in order, are: the value for money in using the airport services ($\beta = 0.318$) having the most influence; the facilities within the airport ($\beta = 0.247$); the number of scheduled flights ($\beta = 0.236$); the convenience of traveling to the city ($\beta = 0.201$); and the speed of the immigration process ($\beta = 0.178$). Although the airport service fee has a positive influence, it is not statistically significant ($p = 0.118$).

Keywords: Airport Selection Behavior, Decision Factors, Tokyo Airports, Thai Tourists

บทนำ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศที่มีนักเดินทางไปเยือนประเทศญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก จากสถิติขององค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (JNTO) ปี 2019 มีนักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางไปญี่ปุ่นจำนวน 1.32 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบสิบเท่าจากประมาณ 140,000 คน ในปี 2011 (Japan National Tourism Organization, 2024) ก่อนการระบาดของโควิด-19 นักท่องเที่ยวไทยถือเป็นกลุ่มสำคัญที่ขับเคลื่อนการท่องเที่ยวญี่ปุ่น โดยในปี 2019 นักท่องเที่ยวชาวไทยคิดเป็น 4.1% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมดที่เดินทางมาญี่ปุ่น (รวมประมาณ 31.9 ล้านคน) ทำให้ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 6 ของประเทศที่มีนักท่องเที่ยว

มาเยือนญี่ปุ่นมากที่สุด รองจากเกาหลีใต้ จีน ฮองกง ไต้หวัน และสหรัฐอเมริกา (Japan Tourism Statistics, 2024) แนวโน้มดังกล่าวเป็นผลมาจากหลายปัจจัย เช่น การผ่อนคลายมาตรการวีซ่า การยกเว้นวีซ่าระยะสั้นสำหรับคนไทยตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2013 ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นคาดหวังว่าจะช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวไทยที่เดินทางไปญี่ปุ่นอย่างมีนัยสำคัญ (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2013) ประกอบกับค่าเงินเยนที่อ่อนค่าลงและการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเส้นทางไทย-ญี่ปุ่นตั้งแต่ปี 2014 ซึ่งช่วยกระตุ้นความต้องการเดินทางระหว่างสองประเทศ (Law, 2022) ผลจากปัจจัยสนับสนุนเหล่านี้ ในปี 2014 มีนักท่องเที่ยวไทยไปญี่ปุ่น 657,600 คน เพิ่มขึ้น 45% จากปี 2013 (Japan National Tourism Organization, 2024) สอดคล้องกับการเปิดเส้นทางบินราคาประหยัดระหว่างกรุงเทพฯ และญี่ปุ่นในปีเดียวกัน ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วต่อเนื่องในช่วงปี 2014–2019 ดังแสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปประเทศญี่ปุ่นในช่วงปี ค.ศ. 2011–2023 (หน่วย: พันคน)

จากรูปที่ 1 จะเห็นแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างมากตั้งแต่ปี 2013 และการลดลงอย่างรุนแรงในปี 2020–2021 เนื่องจากการระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวหยุดชะงักในช่วงดังกล่าว จำนวนนักท่องเที่ยวไทยที่ไปญี่ปุ่นลดลงกว่า 80% จากปีก่อนหน้า โดยสถิติชี้ว่าในปี 2020 มีนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปญี่ปุ่นเพียงประมาณ 0.22 ล้านคน (ลดลงจาก 1.3 ล้านคนในปี 2019) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ ขณะที่ปี 2021 ตัวเลขยิ่งลดลงเหลือเพียงหลักพันคนเท่านั้น (เป็นผู้เดินทางที่มีเหตุจำเป็น) (Japan National Tourism Organization, 2024) การท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัวอย่างรวดเร็วหลังญี่ปุ่นผ่อนคลายข้อจำกัดการเดินทางปลายปี 2022 เป็นต้นมา โดยในปี 2023 จำนวนนักท่องเที่ยวไทยกลับมาเกิน 1 ล้านคนอีกครั้ง ซึ่งใกล้เคียงกับระดับก่อนโควิด-19 สะท้อนถึงความต้องการเดินทางที่ถูกอันไว้และปัจจัยสนับสนุนอย่างค่าเงินเยนที่อ่อนค่าในช่วงปี 2022–2023 (Japan National Tourism Organization, 2024) แนวโน้มการฟื้นตัวนี้ชี้ให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของตลาดท่องเที่ยวไทย-ญี่ปุ่น และนำไปสู่ความสนใจในประเด็นการเลือกใช้บริการสนามบินปลายทางในกรุงโตเกียวของนักท่องเที่ยวไทย ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญของการศึกษานี้

วัตถุประสงค์การวิจัย

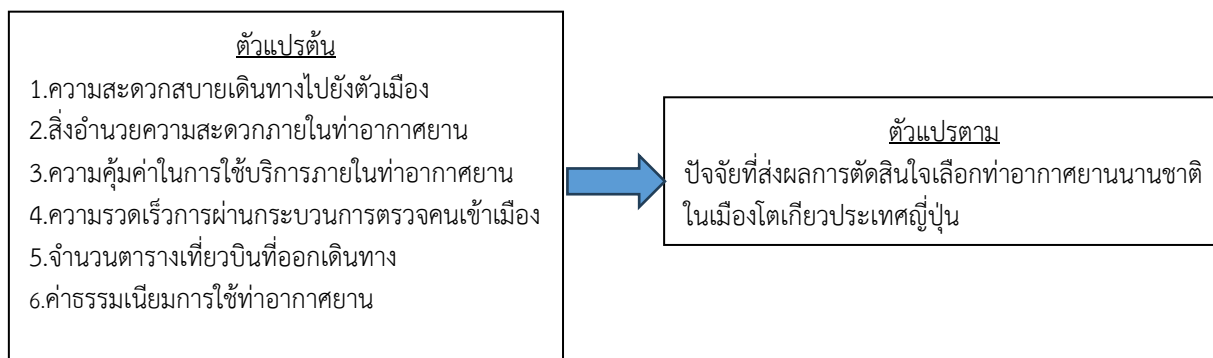
1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการของผู้โดยสารชาวไทยในการเลือกใช้บริการอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

Usman, et al. (2022) ได้ทำการทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบเกี่ยวกับมิติและการวัดคุณภาพการบริการสนามบิน โดยวิเคราะห์บทความวิชาการ 27 ฉบับที่ตีพิมพ์ระหว่างปี 2000-2020 จากฐานข้อมูล Emerald, ScienceDirect และ Harzing's Publish or Perish ด้วยเกณฑ์การคัดเลือก (inclusion/exclusion criteria) ที่กำหนดไว้ พบว่ามีมิติในการวัดคุณภาพการบริการสนามบินปัจจุบันใช้แนวทางกระบวนการ (process approach) โดยมี 8 มิติที่อุตสาหกรรมใช้ในทางปฏิบัติ ซึ่งแตกต่างจากมิติทั่วไปในการวัดคุณภาพการบริการที่มี 5 มิติ ผลการศึกษายังชี้ให้เห็นช่องว่างระหว่างทฤษฎีและการประยุกต์ใช้จริง การวิจัยเกี่ยวกับการวัดคุณภาพการบริการสนามบินในปัจจุบันมุ่งเน้นที่ความพึงพอใจของผู้โดยสารเป็นหลัก และแนะนำให้บูรณาการทฤษฎี expectation-disconfirmation กับแบบจำลอง service profit chain เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างคุณภาพการบริการ ความพึงพอใจของผู้โดยสาร และผลกำไร

Iyer, K.C. & Thomas, N. (2021) ได้วิจัยเกี่ยวกับปัจจัยกำหนดความต้องการการเดินทางทางอากาศในประเทศในสนามบินระดับภูมิภาคของอินเดีย โดยใช้ Multiple Linear Regression Analysis เป็นเครื่องมือหลักในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยศึกษาสนามบินระดับภูมิภาค 57 แห่งที่มีผู้โดยสารน้อยกว่า 3 ล้านคนต่อปี ข้อมูลสถิติการจราจรทางอากาศถูกรวบรวมจากเว็บไซต์ของ Airport Authority of India แบบจำลอง Multiple Linear Regression (MLR) ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อหาความสัมพันธ์และผลกระทบของปัจจัยต่างๆ ต่อปริมาณผู้โดยสารในสนามบินระดับภูมิภาค โดยค่า R^2 ของแบบจำลองอยู่ที่ 0.3979 หรือ 39.79% ของความแปรปรวนในปริมาณการจราจรทางอากาศสามารถอธิบายได้จากตัวแปรในแบบจำลอง ผลการศึกษพบว่าระยะทางไปยังสนามบินที่ใกล้ที่สุด (distance to the nearest airport) และการเข้าถึงสนามบิน (accessibility of the airport) เป็นปัจจัยกำหนดที่สำคัญอย่างมีนัยสำคัญต่อความต้องการผู้โดยสารในสนามบินระดับภูมิภาคของอินเดีย การศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าการลดการสูญเสียผู้โดยสารไปยังสนามบินอื่น (traffic leakage) และการจัดการการเข้าถึงที่ดีไปยังสนามบิน สามารถเพิ่มความต้องการในการใช้บริการสนามบินระดับภูมิภาคได้ แบบจำลอง Multiple Regression ในงานวิจัยนี้ช่วยระบุปัจจัยสำคัญที่ผู้บริหารสนามบินสามารถใช้ในการวางแผนและพัฒนาการบริการ

กรอบแนวความคิดการวิจัย



รูปที่ 2. กรอบแนวความคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนชาวไทยที่เคยเดินทางไปเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น อย่างน้อย 1 ครั้ง ใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ภายใต้การสมมติฐานข้อมูลมีการกระจายตัวปกติ จึงได้ใช้วิธีการคำนวณโดยใช้สูตร W.G. Cochran (1953) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ที่ความคลาดเคลื่อน $\pm 5\%$ จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ 385 คน ผู้วิจัยขอเก็บจำนวน 400 คน เพื่อป้องกันความผิดพลาดในการเก็บแบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณ คือ แบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ย จำนวนครั้งเดินทางไปเมืองโตเกียว วัตถุประสงค์การเดินทาง ช่วงเวลาที่เดินทาง

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติในการเดินทางไปเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น เป็นระดับมาตราส่วน 5 ระดับ (Rating Scale) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน (บุญชม ศรีสะอาด, 2560) ดังนี้

4.50 – 5.00 = มีความต้องการในระดับมากที่สุด

3.50 – 4.49 = มีความต้องการในระดับมาก

2.50 – 3.49 = มีความต้องการในระดับปานกลาง

1.50 – 2.49 = มีความต้องการในระดับน้อย

1.00 – 1.49 = มีความต้องการในระดับน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 แบบสอบถามแบบปลายเปิดที่ใช้แสดงความคิดเห็นเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็น

การตรวจสอบความเชื่อมั่น

แบบสอบถามผ่านการตรวจสอบเชิงเนื้อหา ภาษาเขียน จากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 คน นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาทดสอบใช้ (try-out) กับกลุ่มผู้โดยสารชาวไทยที่เดินทางไปเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่นอย่างน้อย 1 ครั้ง จำนวน 40 คน และทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามใช้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาตามวิธีของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) (Cronbach & Meehl, 1995) ได้ผลลัพธ์เท่ากับ 0.87

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบปฐมภูมิ (Primary Data) โดยเก็บจากแบบสอบถาม ด้วยการแจกกับผู้โดยสารที่ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง พร้อมกับใช้วิธีการเก็บข้อมูลผ่านช่องทาง Facebook และกลุ่ม Line ของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไปเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น

ข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากหนังสือ ตำรา บทความวิชาการและวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการสร้างกรอบแนวคิด

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในตอนต้นที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติเบื้องต้น ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

การวิเคราะห์ข้อมูลในตอนต้นที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ทำอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) ใช้เกณฑ์ประเมินค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็น และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตามด้วยสถิติเชิงอนุมาน โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยต่างๆ ที่มีต่อการตัดสินใจเลือกใช้ทำอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

สมการถดถอยพหุคูณมีรูปแบบดังนี้:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \epsilon$$

โดยที่

Y = การตัดสินใจเลือกใช้ทำอากาศยาน (ค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจโดยรวม)

β_0 = ค่าคงที่ (Constant)

X_1 = ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง

X_2 = สิ่งอำนวยความสะดวกภายในทำอากาศยาน

X_3 = ความคุ้มค่าในการใช้บริการทำอากาศยาน

X_4 = ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง

X_5 = จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง

X_6 = ค่าธรรมเนียมการใช้ทำอากาศยาน

$\beta_1 - \beta_6$ = สัมประสิทธิ์การถดถอย (Regression Coefficient)

ϵ = ค่าความคลาดเคลื่อน (Error term)

การทดสอบสมมติฐาน: การทดสอบปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ใช้ค่า Variance Inflation Factor (VIF) โดยกำหนดเกณฑ์ว่า VIF ไม่ควรเกิน 10 และค่า Tolerance ไม่ควรต่ำกว่า 0.1

เกณฑ์การตัดสินใจ: ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$ หากค่า p-value < 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ พิจารณาค่า R^2 และ Adjusted R^2 เพื่อดูอิทธิพลการพยากรณ์ของโมเดล

ผลการวิจัย

จากงานวิจัยนี้ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำอากาศยานนานาชาติเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 400 คน พบว่า

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 51.75 มีอายุ 28-44 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.25 มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 41.25 มีรายได้เฉลี่ยระหว่าง 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34 เคยเดินทางไปกรุงโตเกียว จำนวน 2-3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 45.5 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางคือเพื่อการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 77.5 ช่วงเวลาที่เดินทางคือช่วงฤดูหนาว คิดเป็นร้อยละ 43 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	190	47.5
หญิง	207	51.75
LGBTQ+	3	0.75
อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ 18 – 27 ปี (เกิด พ.ศ. 2541 – 2550)	133	33.25
อายุ 28 – 44 ปี (เกิด พ.ศ. 2524 – 2540)	209	52.25
อายุ 45 – 59 ปี (เกิด พ.ศ. 2509 – 2523)	51	12.75
อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป (เกิดก่อน พ.ศ. 2508)	7	1.75
อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ธุรกิจส่วนตัว	50	12.5
พนักงานบริษัท	165	41.25
ข้าราชการ/พลังงานรัฐวิสาหกิจ	91	22.75
นักเรียน/นักศึกษา	59	14.75
เกษียณอายุ	5	1.25

ตารางที่ 1 (ต่อ)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 15,000 บาท	50	12.5
15,000-20,000 บาท	103	25.75
20,001-30,000 บาท	136	34
30,000-50,000 บาท	52	13
มากกว่า 50,000 บาท	59	14.75
จำนวนครั้งเดินทางไปเมืองโตเกียว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1 ครั้ง	91	22.75
2 – 3 ครั้ง	182	45.5
4 – 5 ครั้ง	77	19.25
มากกว่า 5 ครั้ง	50	12.5
วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ท่องเที่ยว	310	77.5
การศึกษา/ฝึกอบรม	36	9
ติดต่อธุรกิจ/ทำงาน	34	8.5
เยี่ยมญาติ	20	5
ช่วงฤดูที่นิยมเดินทางไปยังเมืองโตเกียว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ช่วงฤดูหนาว (ธันวาคม – มีนาคม)	172	43
ช่วงฤดูที่นิยมเดินทางไปยังเมืองโตเกียว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ช่วงฤดูใบไม้ผลิ (เมษายน – พฤษภาคม)	122	30.5
ช่วงฤดูร้อน (มิถุนายน – สิงหาคม)	43	10.75
ช่วงฤดูใบไม้ร่วง (กันยายน – พฤศจิกายน)	63	15.75

ตอนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติในการเดินทางไปเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น เป็นระดับมาตราส่วน 5 ระดับ (Rating Scale) พบว่าค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก (4.16) แยกตามรายด้าน พบว่า ความคุ้มค่าในการใช้บริการภายในท่าอากาศยานอยู่ในระดับมากที่สุด (4.53) รองลงมา สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานมีระดับความพึงพอใจมาก (4.37) จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทางมีค่าระดับมาก (4.29) ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมืองมีค่าระดับมาก (4.26) ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมืองมีค่าระดับมาก (4.12) และสุดท้ายค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยานมีค่าระดับปานกลาง (3.40) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ปัจจัยในการเลือกใช้ท่าอากาศยานนานาชาติในการเดินทางไปยังเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

ปัจจัยในการเลือกใช้บริการ	Mean	S.D.	ระดับความคิดเห็น
ความรวดเร็วในการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง	4.12	0.85	มาก
ความคุ้มค่าในการใช้บริการภายในท่าอากาศยาน	4.53	0.76	มากที่สุด
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน	4.37	0.73	มาก
ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง	4.26	0.88	มาก
จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง	4.29	0.63	มาก
ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน	3.40	1.17	ปานกลาง
รวม	4.16	0.83	มาก

จากตารางที่ 3 พบว่าค่า VIF ของตัวแปรอิสระทุกตัวมีค่าระหว่าง 1.443-1.953 ซึ่งต่ำกว่า 10 และค่า Tolerance อยู่ระหว่าง 0.512-0.693 ซึ่งสูงกว่า 0.1 แสดงว่าไม่มีปัญหา Multicollinearity ที่รุนแรงในโมเดล การวิเคราะห์หาค่าถดถอยพหุคูณ แม้ว่าตัวแปรบางตัวจะมีความสัมพันธ์กันบ้าง (เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกกับ จำนวนตารางเที่ยวบิน) แต่ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

ตารางที่ 3 ผลการทดสอบปัญหา Multicollinearity

ตัวแปรอิสระ	Tolerance	VIF
ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง (X_1)	0.548	1.825
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน (X_2)	0.512	1.953
ความคุ้มค่าในการใช้บริการภายในท่าอากาศยาน (X_3)	0.634	1.577
ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง (X_4)	0.591	1.692
จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง (X_5)	0.537	1.862
ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน (X_6)	0.693	1.443

ผลการวิเคราะห์หาค่าถดถอยพหุคูณ

จากตารางที่ 4 ความคุ้มค่าในการใช้บริการภายในท่าอากาศยานเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน สอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงพรรณนาที่พบว่าปัจจัยนี้มีค่าเฉลี่ยสูงสุด (Mean = 4.53) ค่า Beta ที่ 0.318 หมายความว่า เมื่อความพึงพอใจด้านราคาและความคุ้มค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินเพิ่มขึ้น 0.318 หน่วย เมื่อตัวแปรอื่นคงที่ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน ($\beta = 0.247$, $p < 0.001$) มีอิทธิพลในระดับสูงเป็นอันดับสอง ด้านความถี่ของเที่ยวบินมีผลต่อการตัดสินใจอย่างมาก ($\beta = 0.236$, $p < 0.001$) ด้านความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง ($\beta = 0.201$, p

< 0.001) มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ ด้านความรวดเร็วในด้านตรวจคนเข้าเมืองมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญที่ ($\beta = 0.178$, $p < 0.001$) และสุดท้ายปัจจัยค่าธรรมเนียมการให้บริการท่าอากาศยานไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.118 > 0.05$) แม้จะมีอิทธิพลเชิงบวก แต่ไม่สามารถสรุปได้ว่ามีผลต่อการตัดสินใจอย่างชัดเจน

สมการถดถอยพหุคูณที่ได้:

รูปแบบ Standardized Regression Equation (เรียงตามความสำคัญ):

$$\hat{Y} = 0.318X_3 + 0.247X_2 + 0.236X_5 + 0.201X_1 + 0.178X_4 + 0.067X_6$$

ตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับการตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยาน
(n = 400)

ตัวแปรพยากรณ์	B	Std.Error	Beta (β)	t	Sig.
(ค่าคงที่)	0.724	0.234	-	3.094	0.002**
X ₁ : ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง	0.194	0.048	0.201	4.042	0.000***
X ₂ : สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน	0.238	0.052	0.247	4.577	0.000***
X ₃ : ความคุ้มค่าในการใช้บริการภายในท่าอากาศยาน	0.312	0.054	0.318	5.778	0.000***
X ₄ : ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง	0.167	0.046	0.178	3.630	0.000***
X ₅ : จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง	0.226	0.049	0.236	4.612	0.000***
X ₆ : ค่าธรรมเนียมการให้บริการท่าอากาศยาน	0.058	0.037	0.067	1.568	0.118
R=0.807, R ² = 0.651, Adj.R ² = 0.646, F =122.147, Sig. = .000***					

สรุปผลการวิจัย

ปัจจัยที่มีความสำคัญกับการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานมี 6 ด้านเรียงจากความสำคัญมากที่สุด คือ ความคุ้มค่าในการใช้บริการท่าอากาศยาน, สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน, จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง, ความสะดวกสบายเดินทางไปยังตัวเมือง, ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง และค่าธรรมเนียมการให้บริการท่าอากาศยาน และจากผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ: พบว่าปัจจัยทั้ง 6 ด้านสามารถอธิบายความแปรปรวนของการตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานได้ร้อยละ 65.1 โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เรียงตามลำดับ คือ: ความคุ้มค่าในการใช้บริการท่าอากาศยาน มีอิทธิพลมากที่สุด สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง ความสะดวกในการเดินทาง

ไปยังตัวเมือง ความรวดเร็วการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง ส่วนค่าธรรมเนียมการให้บริการท่าอากาศยาน แม้จะมีอิทธิพลเชิงบวก แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

อภิปรายผล

จากผลวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น เป็นเพศหญิงมากที่สุด อยู่ในช่วงอายุ 28-44 ปี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท มีรายได้เฉลี่ยระหว่าง 20,001-30,000 บาท เคยเดินทางไปเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่นจำนวน 2 – 3 ครั้ง มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และเดินทางในช่วงฤดูหนาว ปัจจัยในการเลือกใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติในเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น มี 6 ปัจจัย ได้แก่

1.ความคุ้มค่าของการบริการภายในท่าอากาศยาน ผลการวิจัยชี้ว่าปัจจัยด้าน ราคาและความคุ้มค่า มีความสำคัญต่อการเลือกสนามบินปลายทางอย่างมาก โดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไปที่อ่อนไหวต่อค่าใช้จ่าย การค้นพบนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ กรรณภัทร กันแก้ว (2017) ที่ศึกษาคุณภาพการบริการท่าอากาศยานจากมุมมองผู้โดยสาร ซึ่งปรับใช้กรอบการประเมินของ ACI-ASQ พบว่าคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานส่งผลต่อความตั้งใจของผู้โดยสารในการกลับมาใช้บริการอีกครั้ง (แสดงถึงความคุ้มค่าที่ผู้โดยสารได้รับ) นอกจากนี้ งานวิจัยต่างประเทศจำนวนมากยังยืนยันว่าราคาโดยสารและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องเป็นปัจจัยชี้ขาดในการเลือกสนามบิน (Transportation Research Board, 2016) โดยรายงานของ TRB ระบุว่าปัจจัยด้าน ราคา (ได้แก่ ค่าโดยสาร ค่าภาษี และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ) เป็นหนึ่งในสองปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้โดยสารในการเลือกสนามบินยิ่งไปกว่านั้น Udayasen และคณะ (2007) ซึ่งศึกษาพฤติกรรมการเลือกสนามบินในเขตเมืองโตเกียวด้วยวิธีการระบุความพึงพอใจที่แสดงออก (stated preference) ก็พบว่าค่าตัวโดยสาร (ราคา) มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกสนามบินของผู้โดยสารเช่นกัน ทั้งผู้โดยสารเพื่อธุรกิจและท่องเที่ยวมักจะเลือกสนามบินที่ทำให้ความคุ้มค่าด้านราคาสูงสุด เมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่าผู้โดยสารยินดีจะเดินทางไกลขึ้นเพื่อให้ได้ค่าโดยสารที่ถูกลงหรือบริการที่คุ้มค่ามากขึ้น (Suzuki et al., 2001)

2.สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน ผลวิจัยพบว่าความครบครันและคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร เลานจ์ พื้นที่นั่งพัก ฯลฯ) ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิน ปัจจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิรินทร์ พัวเจริญ และ วรวิทย์ สุเมธ (2019) ซึ่งศึกษาการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานรองของไทย โดยพบว่าการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีในท่าอากาศยานมีความสำคัญต่อการดึงดูดผู้โดยสารและยกระดับคุณภาพบริการสนามบินโดยรวม นอกจากนี้ ในระดับสากล มีการตระหนักว่าสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นองค์ประกอบหนึ่งของคุณภาพบริการสนามบินที่ผู้โดยสารให้คุณค่า โดยงานศึกษาของ dell'Olio และคณะ (2023) ระบุว่าทางเลือกสนามบินเป็นกระบวนการหลายมิติที่ครอบคลุมทั้งทำเลที่ตั้ง และคุณภาพการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ควบคู่ไปกับปัจจัยอื่นๆ คุณภาพ

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหนือกว่าสนามบินคู่แข่งช่วยสร้างความประทับใจและความพึงพอใจให้ผู้โดยสาร ซึ่งอาจเอื้อต่อการเลือกใช้บริการสนามบินนั้นๆ ซ้ำอีกในอนาคต (Eboli et al., 2022) ดังนั้นผลวิจัยของเราที่ชี้ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกมีผลต่อการเลือกสนามบิน จึงสอดคล้องกับทั้งงานวิจัยในประเทศและแนวคิดจากงานวิจัยต่างประเทศข้างต้น

3.จำนวนตารางเที่ยวบินที่ออกเดินทาง หรือความถี่ของเที่ยวบินที่มีให้บริการและช่วงเวลาบิน พบว่ามีผลต่อการเลือกสนามบิน ผลลัพธ์นี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ กมลรัก เสนาจักร และคณะ (2022) ซึ่งศึกษาการตัดสินใจใช้สนามบินอุตะเภของบริษัชนาเที่ยว พบว่าความถี่และตารางเวลาบินที่ตอบโจทย์ความต้องการของผู้เดินทางส่งผลต่อการเลือกสนามบินปลายทางของกลุ่มผู้ใช้บริการ ยิ่งสนามบินมีเที่ยวบินออกเดินทางหลากหลายเวลาและถี่มากเท่าใด ก็ยิ่งเพิ่มโอกาสที่ผู้โดยสารจะเลือกใช้บริการสนามบินนั้น เนื่องจากมีทางเลือกที่ยืดหยุ่นกว่าในการจัดแผนการเดินทางของตน งานวิจัยโดย Transportation Research Board (2016) ระบุว่า คุณภาพการให้บริการด้านการบิน (Air service quality) ซึ่งประกอบด้วย ความพร้อมของเที่ยวบิน เส้นทางบินตรง และความถี่ของเที่ยวบิน เป็นปัจจัยหลักประการหนึ่งในการเลือกสนามบินของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารกลุ่มธุรกิจมักให้ความสำคัญกับความถี่เที่ยวบินและตารางเวลาที่ยืดหยุ่นมากเป็นพิเศษ เพื่อความสะดวกในการเดินทางตามกำหนดการธุรกิจของตน (Zhang & Xie, 2005) อย่างไรก็ตาม ควรกล่าวด้วยว่าความสำคัญของปัจจัยด้านตารางเที่ยวบินอาจแตกต่างกันตามบริบทผู้โดยสาร เช่น งานวิจัยของ Udayasen et al. (2007) ในโตเกียวพบว่าปัจจัยนี้มีความสำคัญรองลงมาเมื่อเทียบกับราคาและเวลาเดินทางเข้าเมืองสำหรับผู้โดยสารทั่วไป แต่สำหรับกรณีที่สนามบินตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการแข่งขันสูง ผู้โดยสารจำนวนมากยังจัดอันดับความถี่เที่ยวบินให้มีความสำคัญไม่น้อยกว่าปัจจัยด้านการเดินทางเข้าเมืองเลยทีเดียว

4.ผลวิจัยพบว่าความสะดวกและความรวดเร็วของระบบการขนส่งจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมือง (เช่น รถไฟด่วน รถโดยสาร สนามบินอยู่ใกล้เมือง เป็นต้น) เป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกสนามบิน ปัจจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยจำนวนมากทั้งในและต่างประเทศที่ชี้ว่า ความสะดวกในการเข้าถึงสนามบิน เป็นปัจจัยชี้ขาดในการตัดสินใจของผู้โดยสาร ตัวอย่างเช่น จากผลการสำรวจผู้โดยสารทั่วโลกของ IATA (2023) พบว่า “ความใกล้บ้าน” หรือความสะดวกในการเดินทางไปสนามบินนั้น เป็นปัจจัยอันดับหนึ่งที่ผู้โดยสารให้น้ำหนักในการเลือกสนามบินต้นทาง (คิดเป็น 71% ของผู้ตอบแบบสอบถาม) ซึ่งมีความสำคัญมากกว่าราคาตั๋วเครื่องบินเสียอีก (มีผู้ให้ความสำคัญ 31%) นอกจากนี้งานศึกษาเชิงพฤติกรรมโดย Hess และ Polak (2006) เกี่ยวกับการเลือกสนามบินในเขตมหานคร ยังพบว่าผู้โดยสารเพื่อธุรกิจยินดีจ่ายมากขึ้นเพื่อบินจากสนามบินที่เดินทางถึงได้เร็วกว่า แทนที่จะเลือกสนามบินที่ไกลออกไปแม้จะมีค่าโดยสารถูกกว่า ซึ่งแสดงว่ากลุ่มนักธุรกิจให้ความสำคัญกับเวลาการเดินทางสู่สนามบินมากกว่าปัจจัยด้านราคาในบางกรณี ในทำนองเดียวกัน Bogicevic et al. (2013) ซึ่งศึกษาเรื่องความภักดีต่อสนามบิน พบว่าการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางเข้าเมืองที่สะดวก (เช่น มีระบบขนส่งที่รวดเร็วและตรงต่อเวลา) ช่วยเพิ่มโอกาสที่ผู้โดยสารจะเลือกใช้บริการสนามบินเดิมอย่างต่อเนื่องมากขึ้น

กล่าวโดยสรุปพบว่าระบบการขนส่งสู่ตัวเมืองส่งผลต่อการเลือกใช้สนามบินนั้นสอดคล้องกับองค์ความรู้เดิมว่า “สนามบินที่เข้าถึงง่ายย่อมได้เปรียบในการดึงดูดผู้โดยสาร”

5. ความรวดเร็วในการผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) เป็นปัจจัยด้านประสบการณ์การบริการที่งานวิจัยนี้พบว่ามีส่วนต่อการตัดสินใจเลือกสนามบินเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการของผู้โดยสารยุคใหม่ที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางผ่านสนามบินทุกขั้นตอน งานสำรวจผู้โดยสารระดับโลกของ IATA (2023) รายงานว่า ความรวดเร็วและสะดวกสบายคือสิ่งที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญสูงสุด โดย 87% ของผู้โดยสารยินดีแบ่งปันข้อมูลระบุตัวตนล่วงหน้าเพื่อเร่งรัดขั้นตอนตรวจคนเข้าเมืองเมื่อมาถึงสนามบินปลายทาง นอกจากนี้ 74% ของผู้โดยสารคาดหวังว่าจะสามารถเดินทางผ่านขั้นตอนต่างๆ ในสนามบิน (ตั้งแต่หน้าที่ที่ลงจากรถหน้าสนามบินจนถึงประตูขึ้นเครื่อง) ได้ภายในเวลาเพียง 30 นาที หากเดินทางแบบไม่โหลดสัมภาระ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากสัดส่วน 54% ในปีก่อนหน้านี้ สถิติดังกล่าวสะท้อนชัดเจนว่าผู้เดินทางให้คุณค่าอย่างยิ่งกับกระบวนการสนามบินที่รวดเร็ว โดยเฉพาะด้านตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรที่มักใช้เวลานาน สำหรับงานวิจัยเชิงวิชาการก็มีข้อค้นพบสอดคล้องกัน ตัวอย่างเช่น Hong และคณะ (2020) ทำการสำรวจผู้โดยสารที่สนามบินอินชอน ประเทศเกาหลีใต้ และพบว่า ระยะเวลาที่ผู้โดยสารรู้สึกว่าจะต้องรอคอยในจุดตรวจต่างๆ เช่น การตรวจความปลอดภัยและตรวจหนังสือเดินทาง มีผลเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อระดับความพึงพอใจ ของผู้โดยสาร กล่าวคือ ยิ่งรอนาน ผู้โดยสารยิ่งไม่พึงพอใจต่อสนามบินนั้น และมีแนวโน้มลดความภักดีในการกลับมาใช้สนามบินเดิม (ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ Prentice & Kadan, 2019 ที่ชี้ว่าคุณภาพบริการสนามบินมีความสัมพันธ์กับการใช้สนามบินซ้ำของผู้โดยสาร) ดังนั้นความรวดเร็วในการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองมีส่วนต่อการเลือกสนามบิน จึงสอดคล้องกับทั้งข้อมูลเชิงสำรวจและงานวิจัยที่เน้นย้ำว่า “ความรวดเร็วคือหัวใจสำคัญของประสบการณ์ผู้โดยสาร”

6. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน เช่น ค่าบริการผู้โดยสารที่รวมอยู่ในตั๋วโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่สนามบินเรียกเก็บ เป็นหนึ่งใน 6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้สนามบินปลายทางตามผลการวิจัยนี้ แม้ค่าธรรมเนียมสนามบินมักถูกรวมอยู่ในค่าโดยสารและผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่รับรู้โดยตรง แต่ความแตกต่างของค่าธรรมเนียมย่อมสะท้อนอยู่ในราคาตั๋วเครื่องบินและค่าใช้จ่ายเดินทางโดยรวม ซึ่งผู้โดยสารนำมาพิจารณาด้วยนั่นเอง ข้อค้นพบนี้สอดคล้องกับงานวิจัยก่อนหน้านี้ที่ชี้ว่าปัจจัยด้าน “ต้นทุนการเดินทาง” ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมสนามบิน เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการตัดสินใจเลือกสนามบินของผู้โดยสาร ดังที่รายงานของ Transportation Research Board (2016) ได้จัดให้ค่าธรรมเนียมและภาษีสนามบินอยู่ในกลุ่มเดียวกับ ปัจจัยด้านราคา ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการเลือกสนามบิน ยิ่งไปกว่านั้น งานวิจัยของ กมลรัก เสนาจักร และคณะ (2022) ซึ่งได้กล่าวถึงก่อนหน้านี้ ยังพบว่าปัจจัยด้าน ราคา ที่รวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง (เช่น ค่าบริการจอดรถ ค่าเดินทางไปสนามบิน เป็นต้น) มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกสนามบินของบริษัทนำเที่ยวไทยที่จัดทัวร์บินจากสนามบินทางเลือก กล่าวคือ หากสนามบินใดมีต้นทุนแฝงจากค่าธรรมเนียมสูง ย่อมส่งผลให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมสูงขึ้นและผู้โดยสาร/ผู้จัดการท่องเที่ยวอาจหลีกเลี่ยง

การใช้สนามบินนั้น ผลวิจัยของเราจึงสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า “ต้นทุนในการใช้สนามบินที่สูงขึ้นอาจลดแรงจูงใจในการเลือกสนามบินนั้น” โดยเฉพาะเมื่อผู้โดยสารมีทางเลือกสนามบินอื่นที่มีต้นทุนต่ำกว่าหรือให้ความคุ้มค่ามากกว่า

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1.1 นำไปวางแผนนโยบายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินทางทางอากาศของนักท่องเที่ยวไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมืองให้สะดวกรวดเร็ว รองรับความต้องการของผู้โดยสารที่ให้ความสำคัญกับการเข้าถึงสนามบินได้ง่าย

1.2 สายการบินควรวางแผนตารางบิน และเส้นทางบินให้มีความถี่และช่วงเวลาที่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 งานวิจัยครั้งต่อไปอาจเพิ่มจำนวนและชนิดของกลุ่มตัวอย่างให้หลากหลายกว่าเดิม รวมถึงการเก็บข้อมูลจากนักเดินทางในภูมิภาคหรือจังหวัดต่างๆ ของประเทศไทย เพื่อศึกษาว่าผู้เดินทางจากพื้นที่ที่มีบริบทแตกต่างกันมีพฤติกรรมการเลือกสนามบินเหมือนหรือต่างกันอย่างไร

2.2 ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพควบคู่ไปกับเชิงปริมาณ เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึกหรือการสนทนากลุ่ม ร่วมกับการสำรวจแบบสอบถาม

เอกสารอ้างอิง

กมลรัก เสนาจักร, นรารักษ์ บุญญานาม, และ นวลพรรณ ไม้ทองดี. (2022). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเที่ยวบิน ณ สนามบินอุตะเถา เส้นทางบินอุตะเถา – อินซอน ประเทศเกาหลีใต้ของบริษัทนำเที่ยว. *วารสารการบริการและการท่องเที่ยวไทย*, 17(1), 3–18.

<https://so04.tci-thaijo.org/index.php/tourismtaat/article/view/255018>

กรรณภัทร กันแก้ว. (2017). คุณภาพการบริการท่าอากาศยานจากมุมมองของผู้โดยสาร: กรณีศึกษา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต*, 11(3), 83–

96. <https://so03.tcithaijo.org/index.php/sduhs/article/view/99370>

บุญชม ศรีสะอาด. (2560). *การวิจัยเบื้องต้น* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น

พีรณธร พัวเจริญ และ วรวิทย์ สุเมธ. (2019). การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานรองในภูมิภาคของไทย. *วารสารวิชาการนวัตกรรมสื่อสารสังคม*, 7(1), 46–54.

<https://so06.tci-thaijo.org/index.php/jci/article/view/178144>

- Bogicevic, V., Yang, W., Bilgihan, A., & Bujisic, M. (2013). Airport service quality drivers of passenger satisfaction. *Tourism Review*, 68(4), 3-18.
<https://doi.org/10.1108/TR-09-2013-0047>
- Cronbach, L. J., & Meehl, P.E. (1955). Construct validity in psychological tests. *Psychological Bulletin*, 52, 281-302.
- Dell'Olio, L., Rodríguez, A., & Sipone, S. (2023). Modeling airport choice using a latent class logit model. *Aerospace*, 10(8), 703. <https://doi.org/10.3390/aerospace10080703>
- Eboli, L., Bellizzi, M. G., & Mazzulla, G. (2022). A literature review of studies analysing air transport service quality from the passengers' point of view. *Promet -Traffic & Transportation*, 34(2), 253-269. <https://doi.org/10.7307/ptt.v34i2.3908>
- Hess, S., & Polak, J. W. (2006). Exploring the potential for cross-nesting structures in airport-choice analysis: A case study of the Greater London area. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 42(2), 63-81.
https://www.researchgate.net/publication/222435206_Exploring_the_potential_for_cross-nesting_structures_in_airport-choice_analysis_A_case-study_of_the_Greater_London_area
- Hong, S. J., Choi, D., & Chae, J. (2020). Exploring different airport users' service quality satisfaction between service providers and air travelers. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 52. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2019.101917>
- International Air Transport Association. (2023). *Speed and convenience top priority for passengers [Press Release]*.
<https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-10-25-01/>
- Japan National Tourism Organization (JNTO). (2024). *Japan tourism statistics*. Retrieved from <https://statistics.jnto.go.jp/en/graph/>
- Japan Tourism Statistics. (2024). <https://statistics.jnto.go.jp/en/>
- Law, C.C.H. (2022). The Impact of long haul, low cost flights: linking Thailand to Japan and South Korea, *Tourism and Hospitality Management*, 28(1). 211-231.
- Lyer, K.C., & Thomas, N. (2021). An econometric analysis of domestic air traffic demand in regional airports: Evidence from India, *Journal of Air Transport Management*, Vol 93. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102046>

- Ministry of Foreign Affairs of Japan. (2013). *Exemption of visas for nationals of the Kingdom of Thailand [Press release]*. https://www.mofa.go.jp/press/release/press6e_000126.html
- Prentice, C., & Kadan, M. (2019). The role of airport service quality in airport and destination choice. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 47, 40-48.
<https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2018.10.006>
- Suzuki, Y., Tyworth, J.E., Novack, R.A. (2001). Airline market share and customer service quality: a reference-dependent model, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35(9), 773-788.
- Transportation Research Board. (2016). *Understanding airline and passenger choice in multi-airport regions (ACRP Research Report)*. Washington, DC: The National Academies Press.
- Udayasen, P., Fukuda, D., & Yai, T. (2007). Stated preference analysis of air travelers' multiple-airport choice behavior in Tokyo metropolitan area. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 7, 3028-3043.
- Usman, A., Azis, Y., Harsanto, B., & Azis, A. M. (2022). Airport service quality dimension and measurement: A systematic literature review and future research agenda. *International Journal of Quality & Reliability Management*, 39(10), 2302-2322.
<https://doi.org/10.1108/IJQRM-07-2021-0198>
- Zhang, Y & Xie, Y. (2005). Small community airport choice behavior analysis: a case study of GTR, *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 442-447.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.07.008>