



การขึ้นมอเตอร์ไซด์ทัวร์เที่ยวคนเดียวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก



โดย  
นายพลิชฐ์ ปานแร่

โครงร่างวิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา  
มานุษยวิทยา แผน ก แบบ ก 2 ภาควิชา  
มานุษยวิทยา

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2567

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศิลปากร

การขึ้นเครื่องโทรศัพท์ทั่วทั้งจังหวัดในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก



โครงร่างวิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชามานุษยวิทยา แผน ก แบบ ก 2 ภาควิชามานุษยวิทยา

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2567

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศิลปากร

# Solo Motorcycle Touring in the Context of Alternative Tourism

By  
MR. Pasit PANRARE



A Thesis Proposal Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for Master of Arts (Anthropology)

Department of Anthropology

Silpakorn University

Academic Year 2024

Copyright of Silpakorn University

|                      |                                                                       |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| หัวข้อวิทยานิพนธ์    | การเชื่อมต่อเครือข่ายคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก |
| โดย                  | นายพลสิทธิ์ ปานแร่                                                    |
| สาขาวิชา             | มานุษยวิทยา แผน ก แบบ ก 2                                             |
| อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก | รองศาสตราจารย์ ดร.เอกรินทร์ พึ่งประชา                                 |

---

คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

|                   |                                             |
|-------------------|---------------------------------------------|
|                   | ..... คณบดีคณะโบราณคดี                      |
|                   | (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดำรงพล อินทร์จันทร์) |
| พิจารณาเห็นชอบโดย | ..... ประธานกรรมการ                         |
|                   | (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดำรงพล อินทร์จันทร์) |
|                   | ..... อาจารย์ที่ปรึกษา                      |
|                   | (รองศาสตราจารย์ ดร.เอกรินทร์ พึ่งประชา)     |
|                   | ..... กรรมการ                               |
|                   | (อาจารย์ ดร.นัฐวุฒิ สิงห์กุล)               |
|                   | ..... กรรมการภายนอก                         |
|                   | (รองศาสตราจารย์ ดร.โสวัตรี ณ ถลาง)          |

630320030: มานุษยวิทยา แผน ก แบบ ก 2

คำสำคัญ: มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง, การเดินทางคนเดียว, การท่องเที่ยวทางเลือก, ประสบการณ์, การให้ความหมาย

นายพลิชฐ์ ปานแร่ : การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงเที่ยวคนเดียวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์ ดร.เอกรินทร์ พึ่งประชา

การศึกษานี้มุ่งสำรวจประสบการณ์ของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงที่เลือกเดินทางคนเดียวในบริบทของการท่องเที่ยวทางเลือก โดยมุ่งศึกษาว่าการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงในประเทศไทยมีพัฒนาการอย่างไร อะไรคือแรงจูงใจในการเดินทางคนเดียว และนักเดินทางเหล่านี้ตีความประสบการณ์ของตนเองอย่างไร การศึกษานี้ใช้ชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography) เป็นเครื่องมือในการศึกษาจะช่วยให้เข้าใจถึงเหตุผล แรงจูงใจ และความหมายที่เกี่ยวข้องกับการเลือกเดินทางคนเดียวในแง่มุมที่หลากหลายและลึกซึ้งยิ่งขึ้น

กระบวนการวิจัยประกอบด้วย การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางเลือก การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ และการเดินทางคนเดียว การเก็บข้อมูลภาคสนามมุ่งเน้นเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยใช้การสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการสุ่มตัวอย่างแบบสโนว์บอลล์ กลุ่มเป้าหมายของการศึกษาประกอบด้วยผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงที่เดินทางคนเดียว 9 คน และผู้ให้ข้อมูลหลักอื่น ๆ 5 คน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลายและครอบคลุม การวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินการอย่างเป็นระบบเพื่อทำความเข้าใจเหตุปัจจัย ประสบการณ์ และการให้ความหมายกับการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว แนวคิดการท่องเที่ยวทางเลือกถูกนำมาใช้เพื่อเชื่อมโยงประสบการณ์ดังกล่าวกับบริบททางสังคมและวัฒนธรรม ผลการศึกษาพบว่ามอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงไม่ได้เป็นเพียงพาหนะสำหรับการเดินทางไกล แต่ยังสะท้อนถึงความเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต วัฒนธรรม และความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับเทคโนโลยี การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงแสดงถึงความอิสระ การแสดงออกถึงตัวตน และการเชื่อมโยงกับธรรมชาติ ปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้ผู้ขี่เลือกเดินทางคนเดียว ได้แก่ ความต้องการสำรวจตัวตน ทบทวนชีวิต และสัมผัสประสบการณ์เฉพาะตัวซึ่งช่วยพัฒนาทัศนคติและเสริมสร้างความมั่นคงทางอารมณ์

การวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่ามอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงเป็นสัญลักษณ์ของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงเป็นเครื่องมือที่สะท้อนค่านิยมและวิถีชีวิตในยุคปัจจุบัน การศึกษาให้ความกระจ่างถึงบทบาทของการเดินทางดังกล่าวในการสร้างตัวตนและมุมมองเชิงวัฒนธรรมของผู้ขี่ในสังคมไทย นอกจากนี้ งานศึกษานี้เสนอให้มีการวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบทางจิตใจจากการ

เดินทางคนเดียว โดยเฉพาะในบริบทของการขับเคลื่อนเครือข่ายที่จริงจัง ซึ่งมีศักยภาพในการกระตุ้น การค้นพบตัวตน การไตร่ตรองชีวิต และการพัฒนาความเข้มแข็งทางจิตใจ ควรเปรียบเทียบ ประสบการณ์ระหว่างการเดินทางคนเดียวและแบบกลุ่ม เพื่อเข้าใจความแตกต่างในมิติของ ความรู้สึกปลอดภัย ความสัมพันธ์ และการสร้างความหมาย ในเชิงการประยุกต์ใช้ ควรพัฒนา โปรแกรมท่องเที่ยวที่เน้นการสำรวจตัวเองผ่านการขับเคลื่อน เช่น การออกแบบเส้นทางที่เชื่อมโยงกับ ธรรมชาติและชุมชน รวมถึงสร้างพื้นที่แลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างผู้ขับเคลื่อน การเดินทางลักษณะ นี้ไม่เพียงช่วยลดความเครียด แต่ยังส่งเสริมสุขภาวะทางใจอย่างยั่งยืน



630320030: MAJOR ANTHROPOLOGY

Keyword: Motorcycle Touring, Solo Travel, Alternative Tourism, Experience, Meaning-Making

MR. Pasit PANRARE : Solo Motorcycle Touring in the Context of Alternative Tourism  
Thesis Advisor : Assistant Professor Ekarin Phungpracha, Ph.D.

This study investigates the experiences of solo motorcycle touring in the context of alternative tourism in Thailand. It explores how motorcycle touring has developed, what motivates solo travel, and how travelers interpret their experiences. Ethnography is employed as the research methodology to gain a deeper understanding of the reasons, motivations, and meanings behind the choice of solo travel.

The study includes a review of literature on alternative tourism, motorcycle touring, and solo travel, and collects field data focusing on cultural and nature-based tourist routes across Thailand. Data collection methods include participant and non-participant observation, in-depth interviews, and snowball sampling. The target group comprises 9 solo motorcycle tourists and 5 key informants, providing diverse and comprehensive data. Data analysis aims to understand the factors, experiences, and meaning-making processes in solo motorcycle touring, with the concept of alternative tourism framing these experiences within the social and cultural context. The findings reveal that motorcycle touring is not just a form of long-distance travel but also reflects changes in lifestyle, culture, and the human-technology relationship. It embodies freedom, self-expression, and a connection to nature. Key factors motivating solo travel include the desire for self-exploration, reflection, and personal experiences that contribute to emotional resilience.

The study highlights that motorcycle touring symbolizes social and cultural transformations and reflects contemporary values and lifestyles. It also underscores the role of such travel in shaping the identity and cultural perspectives of solo travelers in Thai society. This study also recommends further research into the psychological impacts of solo travel, particularly in the context of motorcycle

touring. Such journeys have the potential to foster self-discovery, life reflection, and emotional resilience. Comparative studies between solo and group travel could deepen understanding of differences in perceived safety, interpersonal connection, and the construction of meaning. In practical terms, tourism programs should be developed to support self-exploration through solo motorcycle travel—such as designing routes that connect with nature and local communities, and creating platforms for experience sharing among riders. This form of travel not only reduces stress but also promotes long-term mental well-being.



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง “การเชื่อมต่อเครือข่ายทีวีเชิงเดี่ยวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก” ฉบับนี้เป็นผลจากการทุ่มเทของผู้ศึกษาและแรงสนับสนุนจากบุคคลหลากหลายที่มีบทบาทสำคัญในทุกขั้นตอนของการศึกษาและเขียนงาน ผู้ศึกษาขอแสดงความขอบคุณอย่างสุดซึ้งต่อทุกท่านที่ทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วง

ก่อนอื่น ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. เอกรินทร์ พึ่งประชา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำแนะนำอันทรงคุณค่าและเป็นกำลังใจสำคัญตลอดระยะเวลาการทำงาน รวมถึงคณาจารย์ทุกท่านในภาควิชามานุษยวิทยา คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่ได้ให้ความรู้และเปิดมุมมองใหม่ ๆ ในการศึกษาทางมานุษยวิทยา

ผู้ศึกษาขอขอบคุณ น้องมุก ปริยวรา เพื่อนร่วมชั้นเรียน ผู้เป็นทั้งกำลังใจและผู้แบ่งปันช่วงเวลาแห่งการเรียนรู้และเติบโตในช่วงเวลาที่ผ่านมามีความจริงใจ

ด้วยความซาบซึ้ง ผู้ศึกษาขอขอบคุณ ผู้ให้ข้อมูลหลักทุกท่าน ที่ได้ร่วมแบ่งปันประสบการณ์อันทรงคุณค่าและเรื่องราวชีวิตที่มีความหมายยิ่ง ได้แก่ พี่ยุทธิ์ Dynamic Motors, ลุงแป๊ะ, เฮียเฮาส์, น้องใหม่, เฮียชัยโพธิ์, เบ็น, แดเนียล (แดน), พี่นคร, โอ๊ต, คุณเดี่ยว, ปีเตอร์, จำแยม, นัท และก้อง ทุกคำพูดและเรื่องราวจากพวกท่านเป็นรากฐานสำคัญที่ทำให้งานศึกษานี้มีชีวิตชีวาและเต็มไปด้วยมิติแห่งความเข้าใจ

ผู้ศึกษาขอขอบคุณตัวเองที่ได้อดทนและมุ่งมั่นกับการก้าวข้ามขอบเขตแห่งความรู้และความเข้าใจ แม้จะต้องเผชิญกับความท้าทายมากมาย แต่ความตั้งใจนี้ได้ช่วยให้ผู้ศึกษาค้นพบศักยภาพในตัวเองอย่างลึกซึ้ง

ผู้ศึกษาขอขอบคุณ บรรยาภาศแห่งแรงบันดาลใจของมหาวิทยาลัยศิลปากร สถานที่ที่ผู้ศึกษาได้ผจญถึง บรรยาภาศนี้ได้หล่อเลี้ยงความคิดและจิตใจ พร้อมช่วยให้ผู้ศึกษาสามารถถ่ายทอดเรื่องราวนี้ออกมาอย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ ผู้ศึกษาขอขอบคุณ มานุษยวิทยา ซึ่งไม่เพียงเปิดประตูให้ผู้ศึกษาเข้าใจโลก แต่ยังทำให้ผู้ศึกษาได้เห็นความเชื่อมโยงต่าง ๆ ที่เคลื่อนเข้ามาปะทะตัวตนของผู้ศึกษามาแต่อดีตและคลี่ให้เห็นภาพชัดขึ้นในปัจจุบัน

ผู้ศึกษาขอขอบคุณ มอเตอร์ไซด์คู่ใจทุกคัน ซึ่งเป็นเสมือนเพื่อนร่วมทางที่พาผู้ศึกษาไปค้นพบสถานที่ใหม่ ๆ และประสบการณ์ที่มีอาจลึกลับเลื่อน รวมถึง การเดินทางคนเดียว ที่ไม่เพียงพา

ผู้ศึกษาไปยังจุดหมายปลายทาง แต่ยังพาผู้ศึกษาก้าวข้ามอุปสรรคทางจิตใจและความคิด ได้ค้นพบ  
มิติใหม่ของตัวเอง

สุดท้าย ผู้ศึกษาขอขอบคุณ คนทุกคนในชีวิต ที่เปรียบเสมือน ลมใต้ปีก ช่วยโอบอุ้มและ  
ผลักดันให้ผู้ศึกษาก้าวไปข้างหน้าได้ไกลขึ้นอย่างมั่นคง

ด้วยความเคารพและซาบซึ้งอย่างที่สุด

พลีษฐ์ ปานแร่



## สารบัญ

หน้า

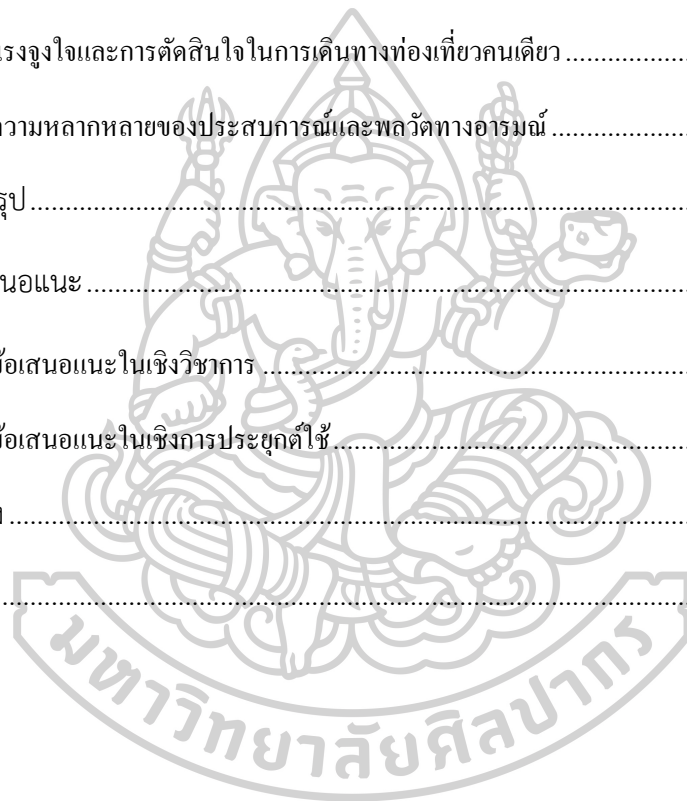
|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| บทคัดย่อภาษาไทย.....                | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....             | ฉ |
| กิตติกรรมประกาศ .....               | ช |
| สารบัญ.....                         | ญ |
| สารบัญตาราง.....                    | ท |
| สารบัญภาพ .....                     | ฒ |
| บทที่ 1 บทนำ.....                   | 1 |
| 1.1 ความสำคัญและที่มา.....          | 1 |
| 1.2 คำถามวิจัย.....                 | 4 |
| 1.3 วัตถุประสงค์.....               | 5 |
| 1.4 สมมติฐานการศึกษา .....          | 5 |
| 1.5 ขอบเขตการศึกษา .....            | 5 |
| 1.5.1 ขอบเขตเชิงเนื้อหา.....        | 5 |
| 1.5.2 ขอบเขตเชิงพื้นที่.....        | 5 |
| 1.5.3 ขอบเขตเชิงประชากร .....       | 6 |
| 1.6 เป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับ ..... | 6 |
| 1.7 สถานที่ศึกษา.....               | 6 |

ญ

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.8 นิยามศัพท์ .....                                                           | 7  |
| 1.9 ระยะเวลาและแผนการดำเนินงานวิจัย .....                                      | 7  |
| 1.10 กรอบคิดในการศึกษา .....                                                   | 9  |
| 1.11 ข้อจำกัดในการศึกษา.....                                                   | 11 |
| บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....                             | 12 |
| 2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....                                           | 12 |
| 2.1.1 การท่องเที่ยวทางเลือก (Alternative Tourism).....                         | 12 |
| 2.1.2 การท่องเที่ยวในมุมมองมานุษยวิทยา .....                                   | 14 |
| 2.1.3 ผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงจากการการท่องเที่ยวแบบมวลชน (Mass Tourism).....  | 18 |
| 2.1.4 การท่องเที่ยวทางเลือก: แรงผลักดันและประสบการณ์ .....                     | 19 |
| 2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....                                                 | 25 |
| 2.2.1 วรรณกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ (Motorcycle Touring) ..... | 25 |
| 2.2.2 วรรณกรรมเกี่ยวกับการเที่ยวคนเดียว (Solo Travel) .....                    | 29 |
| บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....                                               | 40 |
| 3.1ชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography).....                                          | 40 |
| 3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา .....                                                 | 42 |
| 3.3 ระเบียบวิธีการวิจัย .....                                                  | 43 |
| 3.3.1 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง .....                                      | 43 |
| 3.3.2 การทำงานภาคสนามทางมานุษยวิทยา.....                                       | 43 |
| 3.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล.....                                                  | 44 |
| 3.4 กลุ่มเป้าหมายในการศึกษา .....                                              | 44 |
| บทที่ 4 อีกครั้งของการเดินทาง และ “มอเตอร์ไซด์ทัวร์” .....                     | 46 |

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.1 รถมอเตอร์ไซด์.....                                                                  | 46  |
| 4.1.1 พัฒนาการของรถมอเตอร์ไซด์ .....                                                    | 47  |
| 4.1.2 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์.....                                          | 47  |
| 4.1.3 ส่วนประกอบของรถมอเตอร์ไซด์.....                                                   | 48  |
| 4.1.4 ประเภทของรถมอเตอร์ไซด์ .....                                                      | 49  |
| 4.2 มอเตอร์ไซด์ในบริบททางสังคมและวัฒนธรรมไทย .....                                      | 50  |
| 4.3 รถมอเตอร์ไซด์ทั่วถึง .....                                                          | 53  |
| 4.4 มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงในบริบทสังคมไทย.....                                              | 60  |
| บทที่ 5 เรื่องเล่าของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึง.....                                   | 81  |
| 5.1 เรื่องราวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึง.....                                        | 81  |
| 5.1.1 ภูมิหลัง.....                                                                     | 81  |
| 5.1.2 ความทรงจำต่อมอเตอร์ไซด์คันแรก .....                                               | 89  |
| 5.1.3 มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงของนั้น.....                                                    | 93  |
| 5.2 ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึง .....                                            | 100 |
| 5.2.1 ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงแบบกลุ่ม .....                                  | 100 |
| 5.2.2 ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงคนเดียว .....                                   | 106 |
| 5.3 ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึง.....                                            | 113 |
| 5.3.1 ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงแบบกลุ่ม.....                                  | 114 |
| 5.3.2 ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงคนเดียว.....                                   | 119 |
| 5.4 เสียงของผู้ศึกษาในสนาม: การสะท้อนคิดจากการเดินทางลำพัง .....                        | 126 |
| บทที่ 6 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ .....                                              | 133 |
| 6.1 ความรู้สึกและความคิดต่อตอนที่เกิดขึ้นจากการขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วถึงเที่ยวคนเดียว ..... | 133 |

|       |                                                                         |     |
|-------|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| 6.1.1 | ความตื่นเต้น ความหุดหู่ .....                                           | 134 |
| 6.1.2 | ความกลัว ความหวงกังวล.....                                              | 134 |
| 6.1.3 | ความคิดถึง ความถวิลหา ความเหงา.....                                     | 135 |
| 6.1.4 | เห็นแก่ตัว อีสระ เวลาเป็นของเรา .....                                   | 136 |
| 6.2   | อภิปรายผล.....                                                          | 140 |
| 6.2.1 | มอเตอร์ไซค์ทัวริงกับภูมิทัศน์ทางเลือก: พัฒนาการและความหมายทางสังคม..... | 141 |
| 6.2.2 | แรงจูงใจและการตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยวคนเดียว .....               | 145 |
| 6.2.3 | ความหลากหลายของประสบการณ์และพลวัตทางอารมณ์ .....                        | 150 |
| 6.3   | บทสรุป.....                                                             | 155 |
| 6.4   | ข้อเสนอแนะ .....                                                        | 157 |
| 6.4.1 | ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ .....                                           | 157 |
| 6.4.2 | ข้อเสนอแนะในเชิงการประยุกต์ใช้ .....                                    | 158 |
|       | รายการอ้างอิง .....                                                     | 159 |
|       | ประวัติผู้เขียน.....                                                    | 167 |



## สารบัญตาราง

หน้า

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| ตารางที่ 1 แผนการดำเนินงานวิจัย..... | 8 |
|--------------------------------------|---|



## สารบัญภาพ

### หน้า

|                                                                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา.....                                                                                                                                                | 9  |
| ภาพที่ 2 แผนที่จุดความร้อนแสดงการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวของผู้ศึกษาในรอบ 3 ปี.....                                                                                            | 43 |
| ภาพที่ 3 กายวิภาคของรถมอเตอร์ไซด์ (Anatomy of a motorcycle).....                                                                                                                  | 48 |
| ภาพที่ 4 ประเภทของรถมอเตอร์ไซด์.....                                                                                                                                              | 50 |
| ภาพที่ 5 ลักษณะของรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์.....                                                                                                                                         | 54 |
| ภาพที่ 6 Harley Davison Street Glide มอเตอร์ไซด์ทัวร์หล่อ ๆ ที่ผู้ศึกษามักขี่เที่ยวตอนเช้าวันอาทิตย์กับน้องในกลุ่ม เมื่อหลายปีก่อน .....                                          | 55 |
| ภาพที่ 7 BMW 1200 GSA ของผู้ศึกษา ณ จุดชมวิวยุทยานศรีน่าน หลังจากขี่มาจากอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย กับถนนที่เปลี่ยวที่สุด กับฝนที่ตกพอให้ตื่นเต้น .....                              | 56 |
| ภาพที่ 8 มอเตอร์ไซด์คันแรกของผู้ศึกษา Yamaha SR 400 ได้มาตอนปี ค.ศ. 2004 .....                                                                                                    | 57 |
| ภาพที่ 9 Triumph Tiger 800 ของผู้ศึกษา ณ จุดพักรถข้างทาง ถนนเส้น 1148 ภูลังกา เป็นช่วงเวลา 4-5 ปี ที่ผู้ศึกษาออกทริปกับน้องชายที่สนิท แค่อสองคน.....                              | 59 |
| ภาพที่ 10 เครื่องแต่งกายของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ผู้ศึกษาขี่ Harley Davidson XR1200X ไปเที่ยว อุโมงค์ต้นไม้ ตำบลแสงพัน จังหวัดสระบุรี กับกลุ่มเพื่อน.....                        | 60 |
| ภาพที่ 11 แสดงภาพนี้ถือเป็นภาพที่เก่าแก่ที่สุดยุคหนึ่งสำหรับวงการรถอังกฤษ เป็นสมัยที่เปิดสะพานพุทธ (ไม่ทราบปีที่แน่นอน) ในภาพถึงจะไม่ชัดเจน แต่จากคำบอกเล่าของทายาทนั้นบอกว่าเป็น |    |

|                                                                                                                                                                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Triumph หน้าสปริง ไมล์บนถัง (รถก่อนสงคราม) เดิมทีรวมตัวกันได้มากกว่านี้ ทว่า ฟิล์มในวันนั้นกับใช้ไม่ได้ เลยนัดรวมตัวกันอีกครั้ง พลพรรคจึงลดน้อยถอยลงเหลือเพียง 18 คน .....                      | 61  |
| ภาพที่ 12 ติดไฟแดงระหว่างทาง จากเชียงคานมาภูทับเบิก .....                                                                                                                                       | 75  |
| ภาพที่ 13 Timeline มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงในบริบทสังคมไทย.....                                                                                                                                      | 77  |
| ภาพที่ 14 สิบกว่าปีก่อนเป็นช่วงที่ผู้ศึกษาออกทริปกับกลุ่มบ่อย ๆ ถ้าไม่ได้ออกทริปไกล ๆ อย่างน้อยไม่วันเสาร์ก็วันอาทิตย์ ชี้ไปจังหวัดใกล้ก็สนุกมากแล้ว (รูปนี้ น่าจะแถว ๆ จังหวัดสุพรรณบุรี)..... | 79  |
| ภาพที่ 15 Ducati Monster 795 ของไอ้ต.....                                                                                                                                                       | 92  |
| ภาพที่ 16 Kawasaki Versys 650 ของไอ้ต .....                                                                                                                                                     | 98  |
| ภาพที่ 17 สองวันหนึ่งคืนกับเพื่อน ๆ ที่ เชียงคาน จังหวัดกาฬสินธุ์.....                                                                                                                          | 103 |
| ภาพที่ 18 ทริปหนึ่งหลายปีก่อนที่ต้องแวะพักปั้มน้ำมันกลางทาง เพื่อซื้อชุดกันฝน.....                                                                                                              | 111 |
| ภาพที่ 19 การเดินทางเป็นกลุ่มขนาดเล็กบนถนน 1148 สองแถว เดินทางจากจังหวัดน่านไปจังหวัดเชียงราย .....                                                                                             | 114 |
| ภาพที่ 20 ผู้ศึกษาออกทริปเหนือห้วยน้ำฮ้อยครั้งแรกกับกลุ่มเพื่อนและน้องหกดัน ขณะกำลังชี้จากจังหวัดน่านไปจังหวัดเชียงราย.....                                                                     | 116 |
| ภาพที่ 21 ช่วง 4-5 ปี ก่อนหน้านี้ ผู้ศึกษาและไอ้ตได้ออกทริปด้วยกันสองคน บรรยากาศข้างทางถนนเส้น 1148 .....                                                                                       | 125 |
| ภาพที่ 22 แผนที่แสดงการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวของผู้ศึกษาในรอบ 3 ปี (พ.ศ. 2565-2567).....                                                                                                   | 126 |
| ภาพที่ 23 ขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว ณ หมู่บ้านสะปัน อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน .....                                                                                                           | 127 |
| ภาพที่ 24 การเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย .....                                                                                                  | 128 |

ภาพที่ 25 BMW R1200 GS บนแพข้ามฟากจาก ‘ปากนาย’ จังหวัดอุตรดิตถ์ไปยังจังหวัดน่าน

ประเทศไทย ..... 129

ภาพที่ 26 แวะเติมน้ำมัน เส้นทางอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย เพื่อมุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน 130



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความสำคัญและที่มา

ในยุคที่โลกาภิวัตน์และเทคโนโลยีการสื่อสารได้รุดล้าเข้าไปในทุกอณูของชีวิตประจำวัน การเดินทางจึงมิได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจอีกต่อไป หากแต่ได้แปรเปลี่ยนเป็นกระบวนการทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีนัยยะลึกซึ้ง เป็นพื้นที่ของการแสวงหาตัวตน การเรียนรู้ และการหลุดพ้นจากกรอบโครงสร้างซ้ำซากของชีวิตสมัยใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้บริบทของการท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) ที่แม้จะมีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ หากกลับทิ้งร่องรอยของการทำลายล้างสิ่งแวดล้อม ความแออัดในพื้นที่ และการกัดกร่อนอัตลักษณ์ของชุมชนท้องถิ่นอย่างมิอาจหลีกเลี่ยง (Mowforth, 2015) ความตึงเครียดระหว่างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรมดังกล่าว ได้นำไปสู่การก่อตัวของแนวคิด “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) ซึ่งหันเหจากการบริโภคสถานที่อย่างฉาบฉวย มุ่งเน้นการสร้างประสบการณ์เฉพาะตัว ความยั่งยืนในทุกมิติ และความสัมพันธ์ที่เท่าเทียมระหว่างผู้มาเยือนกับเจ้าบ้าน (Triarchi, 2017) ภายใต้กระแสนี้ การท่องเที่ยวคนเดียวได้กลายเป็นหนึ่งในรูปแบบที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในกลุ่มคนที่แสวงหาความเป็นอิสระ ความสงบ และการเดินทางสู่การเรียนรู้ตนเอง ผ่านการสัมผัสโลกอย่างลึกซึ้งด้วยสายตาและประสบการณ์ของตนเองแต่เพียงผู้เดียว

บทความเรื่อง Solo Travel: ไปเที่ยวคนเดียวแต่เพื่อนเยอะกว่า ได้ยืนยันถึงพลวัตการเติบโตของการท่องเที่ยวรูปแบบนี้เป็นรูปธรรม ผ่านข้อมูลจากการสำรวจของบริษัท MMGY Global ซึ่งแสดงให้เห็นว่ายอดการค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวคนเดียวใน Google มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015 ถึง 2017 ขณะทำงานวิจัยจาก Queensland University of Technology’s Business School ก็สนับสนุนข้อสังเกตนี้โดยชี้ว่าการท่องเที่ยวคนเดียวนำมาซึ่งความอิสระ การผ่อนคลาย และการค้นพบตัวตนใหม่ ช่วยให้ผู้เดินทางสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างอิสระโดยไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น (Pitakkanchanakul, 2018) ทว่า นอกเหนือจากความตื่นเต้นและการได้สัมผัสกับสิ่งใหม่ ๆ แล้ว การท่องเที่ยวคนเดียวยังเป็นการเผชิญหน้ากับความท้าทายที่ลึกซึ้งยิ่งกว่า นั่นคือการค้นหาความหมายของการดำรงอยู่ในโลก การเดินทางรูปแบบนี้จึงไม่ได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพ แต่เป็นกระบวนการทางวัฒนธรรมที่ช่วยให้ผู้เดินทางสร้าง ติความ และ

ปรับเปลี่ยนมุมมองของตนเอง ผ่านการมีปฏิสัมพันธ์กับสังคม สถานที่ และวัฒนธรรมที่แตกต่างอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การทำความเข้าใจประสบการณ์ดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมองข้ามประสบการณ์เชิงกายภาพไปสู่การสำรวจปัจจัยเชิงสังคมและจิตใจที่แฝงอยู่เบื้องหลัง ไม่ว่าจะเป็นความสัมพันธ์ที่ก่อตัวขึ้นระหว่างการเดินทาง ภูมิทัศน์วัฒนธรรมที่ร่ายล้อม หรือการตีความที่ผู้เดินทางประกอบสร้างขึ้นต่อโลกภายนอกและโลกภายในของตนเอง การเดินทางคนเดียวจึงไม่เพียงท้าทายกรอบความคิดเดิม ๆ แต่ยังทำหน้าที่เป็นพื้นที่เปิดที่เอื้อให้เกิดการเรียนรู้ใหม่ และการเปลี่ยนแปลงอย่างลึกซึ้งต่อทัศนคติ มุมมอง และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งแวดล้อมรอบตัว

แนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเสนอของ **อีนี แวนเดนวินแกรต (2020) และชนัญ วงษ์วิภาค (2560)** ที่ชี้ให้เห็นว่าการเดินทางมิได้เป็นเพียงกิจกรรมพักผ่อน หากแต่คือประสบการณ์เฉพาะตัวที่ทรงพลัง ซึ่งปลดปล่อยบุคคลออกจากแรงกดดัน ความผิหว้าง และความกลัวที่เกาะติดอยู่กับชีวิตประจำวัน การเดินทางเปิดพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้ก้าวออกจากโครงสร้างเดิม ๆ เพื่อสัมผัสกับวิถีชีวิต วัฒนธรรม อาหาร ประเพณี และความเป็นจริงทางสังคมที่แตกต่างจากโลกที่คุ้นเคย นอกจากนี้การปลดปล่อยทางจิตใจแล้ว การเดินทางยังนำมาซึ่งประโยชน์ที่จับต้องได้ เช่น สุขภาพที่ดีขึ้น และการพัฒนาทักษะใหม่ ๆ ที่เสริมสร้างความสามารถในการดำรงชีวิต (Vandenwynaert, 2020; ชนัญ วงษ์วิภาค, 2560) เมื่อบุคคลได้เรียนรู้จากโลกที่กว้างขึ้นเช่นนี้ ย่อมเกิดการทบทวนและจัดลำดับความสำคัญในชีวิตเสียใหม่ ไม่ว่าจะเป็นบทบาทของครอบครัว หน้าที่การงาน การศึกษา หรือความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม โดยประสบการณ์ที่หลากหลายเหล่านี้สามารถตั้งคำถามต่อกรอบคิดเดิม ๆ และมีอิทธิพลอย่างลึกซึ้งต่อวิถีคิดและวิถีดำรงอยู่ของแต่ละคน การเดินทางจึงไม่เพียงแต่เปิดประตูสู่ความแปลกใหม่ แต่ยังทำหน้าที่เป็นเครื่องมือทางวัฒนธรรมที่ปลูกเร้าให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในผ่านกระบวนการได้เห็น ได้ฟัง และได้ลงมือสัมผัสโลกอย่างแท้จริง ความสนุกสนานและการได้พักผ่อนที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางจึงมิได้เป็นเพียงความบันเทิงชั่วคราว แต่เป็นแรงฟื้นฟูที่ช่วยปลุกพลังชีวิตและทำให้ผู้เดินทางสามารถหลุดพ้นจากความจำเจและความเหนื่อยล้าได้อย่างมีความหมาย

ท่ามกลางภูมิทัศน์อันหลากหลายของการท่องเที่ยวทางเลือก “การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์” (motorcycle touring) โดยเฉพาะการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (big bike) อย่างมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง ได้ก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในรูปแบบการเดินทางที่ได้รับการพูดถึงและจับตามองมากขึ้นเรื่อย ๆ ในสังคมไทย ด้วยลักษณะเฉพาะที่มีใช้เพียงกิจกรรมการเดินทาง หากแต่เป็นการประกอบสร้างอัตลักษณ์ทางสังคมของกลุ่มคนเฉพาะ ที่สะท้อนผ่านภาพลักษณ์ การแสดงตัวตน การรวมกลุ่มทางสังคม และการเคลื่อนตัวของวัฒนธรรมย่อยที่แฝงนัยทางสัญลักษณ์อย่างเข้มข้น การออกเดินทางหรือ “การออกทริป” ไม่ได้เป็นเพียงการกำหนดเส้นทาง แต่เป็นกระบวนการผลิตความหมาย

เฉพาะตัวที่แตกต่างในแต่ละบุคคล แต่ละทริป แต่ละสถานที่ การเดินทางในรูปแบบนี้เผยให้เห็นถึงมุมมองปัจเจกที่นักขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์สร้างขึ้นจากประสบการณ์ของตน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางร่วมกับกลุ่มหรือการออกเดินทางเพียงลำพัง (solo travel) โดยเฉพาะเมื่อเชื่อมโยงกับ “การเดินทางเพียงคนเดียว” หรือ “การเที่ยวคนเดียว” (solo travel) การเดินทางกลายเป็นพื้นที่แห่งเสรีภาพส่วนบุคคล การสำรวจตัวเอง และการประกอบสร้างอัตลักษณ์ใหม่ ผู้เดินทางคนเดียวได้รับโอกาสในการกำหนดแผนการเดินทาง ตัดสินใจ และสัมผัสโลกในแบบที่สะท้อนตัวตนได้อย่างแท้จริง พร้อมทั้งได้รับการหล่อหลอมความมั่นใจ ความเป็นอิสระ และมุมมองที่แตกต่างอย่างลึกซึ้งต่อโลกจากประสบการณ์นั้น (Lonely Planet Editors, 2023)

ในบริบทที่ “การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์” ผสานเข้ากับ “การเที่ยวคนเดียว” การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ (motorcycle touring) จึงมิได้เป็นเพียงกิจกรรมของผู้รักความเร็ว หรือการรวมกลุ่มเพื่อออกทริประยะไกล หากแต่ได้แปรเปลี่ยนเป็นการแสดงออกทางวัฒนธรรมที่สะท้อนความซับซ้อนของการเลือกเดินทางอย่างอิสระบนเส้นทางที่เปี่ยมด้วยความไม่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของการเดินทางลำพัง ซึ่งถือเป็นบททดสอบทั้งทางร่างกายและจิตใจในระดับลึก การขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวหมายถึงการต้องแบกรับทุกการตัดสินใจด้วยตนเอง ตั้งแต่การกำหนดเส้นทางเลือกที่พัก ไปจนถึงการเผชิญหน้าและจัดการกับอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่คาดฝันบนท้องถนนแตกต่างอย่างสิ้นเชิงจากการเดินทางแบบกลุ่มที่มี “บัดดี้” หรือเพื่อนร่วมทริปคอยสนับสนุน การขี่ลำพังจึงกลายเป็นพื้นที่แห่งการพิสูจน์ความกล้าหาญ ความเด็ดเดี่ยว และศักยภาพในการควบคุมเส้นทางชีวิตของตนเอง ในประเทศไทย การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เที่ยวคนเดียวได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในกลุ่มคนวัยทำงานที่มีทุนวัฒนธรรมและทุนทางสังคมในระดับหนึ่ง พร้อมด้วยแรงขับเคลื่อนภายในในการแสวงหาความหมายที่แท้จริงท่ามกลางโลกสมัยใหม่ที่เร่งรีบและเปราะบาง การขี่มอเตอร์ไซด์ลำพังจึงมิใช่เพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพ หากแต่เป็นการกระทำเชิงสัญลักษณ์ที่ประกาศความปรารถนาในการเป็นอิสระ การเชื่อมโยงกับธรรมชาติ และการค้นพบโลกในแบบที่มีอาจถูกจำกัดด้วยขนบเดิม กิจกรรมนี้สามารถจัดวางอยู่ภายใต้กรอบของการท่องเที่ยวทางเลือก ทั้งในมิติของการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย (Swarbrooke, 2003) การท่องเที่ยวแบบเนิบช้า (Dickinson, 2010) และการเดินทางที่มีนัยยะเชิงวัฒนธรรมและจิตวิญญาณ (Moles, 2008) ซึ่งสะท้อนความพยายามของมนุษย์ในการหลบหนีจากโลกที่ควบคุมได้ยาก เพื่อแสวงหาประสบการณ์ที่เป็นของแท้และการดำรงอยู่ที่แท้จริงในโลกที่ไร้แบบแผนตายตัว

การตัดสินใจของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เลือกเดินทางคนเดียวเป็นเรื่องที่ชวนให้ตั้งคำถามอย่างลึกซึ้ง อะไรคือแรงผลักดันที่ทำให้ใครบางคนตัดสินใจเผชิญหน้ากับถนนยาวลำพัง ทั้งที่รู้ถึงความ

เสียง ความโดดเดี่ยว และความไม่แน่นอน? การเดินทางคนเดียวไม่เพียงเป็นบททดสอบของความกล้าหาญ แต่ยังเป็นพื้นที่ในการเผชิญหน้ากับตัวตน ความกลัว ความเจียบงัน และการตัดสินใจในสถานการณ์ที่ยากจะคาดเดา ประสบการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างทางอาจสัมพันธ์กับการปลดปล่อยจากข้อผูกมัด การค้นพบความสงบในภาวะไร้เสียง และการเปิดรับต่อโลกในแบบที่ไม่อาจสัมผัสได้ผ่านการเดินทางแบบเดิม คำถามวิจัยสำคัญจึงได้ก่อตัวขึ้นว่า “ประสบการณ์ที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ได้รับจากการเดินทางคนเดียวคืออะไร?” คำถามข้างต้นไม่เพียงสะท้อนความสงสัยเชิงปรัชญา แต่ยังชี้ให้เห็นช่องว่างที่ยังไม่ถูกสำรวจในเชิงวิชาการ แม้ว่าการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวจะเติบโตขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในสังคมไทย หากแต่องานศึกษาส่วนใหญ่ยังคงจำกัดอยู่ในกรอบของรีวิวลเส้นทาง การพูดถึงอุปกรณ์ หรือข้อมูลด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว มากกว่าการเข้าถึงแรงจูงใจ ความรู้สึก และกระบวนการประกอบสร้างความหมายของการเดินทางในเชิงลึก โดยเฉพาะในแง่มุมมองของ “ประสบการณ์ทางสังคมและวัฒนธรรม” ที่นักเดินทางแต่ละคนมีต่อถนน สถานที่ และตัวตนของตนเอง

เพื่อทำความเข้าใจปรากฏการณ์ของการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวในฐานะประสบการณ์ทางสังคมและวัฒนธรรม งานศึกษานี้จึงมุ่งสำรวจพัฒนาการของวัฒนธรรมมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทของสังคมไทย ควบคู่กับการวิเคราะห์แรงจูงใจและเงื่อนไขที่ผลักดันให้ผู้ขับขี่บางคนเลือกออกเดินทางเพียงลำพัง ทั้งที่การเดินทางร่วมกับกลุ่มยังคงเป็นทางเลือกที่ได้รับความนิยม การเดินทางลำพังในลักษณะนี้จึงไม่ใช่เพียงการแสวงหาความอิสระ หากแต่คือกระบวนการที่ผู้เดินทางประกอบสร้างความหมายเฉพาะตน ผ่านความสัมพันธ์กับเส้นทาง สถานที่ ผู้คน และสถานการณ์ที่คาดเดาไม่ได้ตลอดการเดินทาง ประสบการณ์ที่เกิดขึ้นจึงสะท้อนมากกว่าความเป็นปัจเจก หากยังเผยให้เห็นถึงการเจรจากับความคาดหวังของสังคม ความปรารถนาในการเป็นอิสระจากโครงสร้าง และความต้องการสัมผัสโลกในแบบที่ไม่ถูกจัดฉาก และคลี่ให้เห็นความซับซ้อนของประสบการณ์เหล่านี้ ผู้วิจัยจึงเลือกใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเน้นการใช้ชาติพันธุ์วรรณา (ethnography) ในการเก็บข้อมูลภาคสนาม วิธีวิธีนี้เปิดโอกาสให้ผู้วิจัยได้ฟังเสียงจากภายในของนักเดินทาง ทั้งในรูปของเรื่องเล่า ความรู้สึก ความทรงจำ และการตีความความหมายของการเดินทางในแบบของตนเอง ประสบการณ์ที่ถ่ายทอดผ่านเสียงเหล่านี้มิได้เป็นเพียงเรื่องส่วนบุคคล แต่ยังเป็นประตูสู่การเข้าใจพลวัตของตัวตน ความปรารถนา และการต่อรองกับโครงสร้างทางสังคมที่กำลังก่อตัวกับพวกเขาอยู่ในทุกจังหวะของการเดินทาง

## 1.2 คำถามวิจัย

ประสบการณ์ที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ได้รับจากการเดินทางคนเดียวคืออะไร

### 1.3 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาพัฒนาการและรูปแบบของมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในประเทศไทย
2. ศึกษาปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เลือกเที่ยวคนเดียวในบริบทของการท่องเที่ยวทางเลือก
3. ศึกษาประสบการณ์ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวคนเดียว

### 1.4 สมมติฐานการศึกษา

การศึกษานี้ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เที่ยวคนเดียวมิใช่เพียงกิจกรรมการเดินทางเพื่อพักผ่อนหรือแสวงหาความแปลกใหม่ แต่คือกระบวนการของการเผชิญหน้าและเจรจากับตัวตน ผ่านสภาวะของความโดดเดี่ยว ความไม่แน่นอน และการตัดสินใจอย่างอิสระในทุกช่วงของเส้นทาง การเดินทางในลักษณะนี้เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่ได้สะท้อนคิดและทำความเข้าใจตนเองในบริบทที่แตกต่างจากชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะในมิติของความเปราะบาง ความกล้าหาญ และการปรับตัวต่อโลกที่ควบคุมไม่ได้อย่างสมบูรณ์ กระบวนการเหล่านี้จะนำไปสู่การปรับมุมมอง ทักษะ และกรอบสร้างอัตลักษณ์ในแบบเฉพาะของแต่ละบุคคล

### 1.5 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งสำรวจประสบการณ์ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เดินทางคนเดียวในประเทศไทย โดยเน้นการวิเคราะห์ทั้งด้านเนื้อหา พื้นที่ และกลุ่มประชากร

#### 1.5.1 ขอบเขตเชิงเนื้อหา

ครอบคลุมถึงแรงจูงใจในการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เพียงลำพัง ความหมายที่ผู้ขับขี่ให้ต่อการเดินทางลักษณะนี้ ตลอดจนพัฒนาการทางสังคมของวัฒนธรรมมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในประเทศไทย

#### 1.5.2 ขอบเขตเชิงพื้นที่

มุ่งเน้นพื้นที่ที่มีการเดินทางระยะยาวอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคอีสาน และภาคใต้ โดยมีเหตุผลในการเลือกพื้นที่เหล่านี้ เนื่องจากเส้นทางในแต่ละภาคมีภูมิประเทศที่หลากหลาย (ภูเขา ทรายสูง ชายฝั่งทะเล) ซึ่งเอื้อต่อการเดินทางระยะไกลและสร้างสภาวะของการอยู่กับตนเองที่ต่างกัน ผู้ขับขี่สามารถสัมผัสภูมิทัศน์ที่แตกต่างกันทั้งทางกายภาพและวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมล้านนาในภาคเหนือ วิถีอีสานบนที่ราบสูง และความหลากหลายทางศาสนาในภาคใต้ การเก็บข้อมูลจึงตั้งอยู่บน

หลักการเลือกพื้นที่ที่สามารถสะท้อนความซับซ้อนของ “ประสบการณ์การเดินทางคนเดียว” ได้อย่างครอบคลุม

### 1.5.3 ขอบเขตเชิงประชากร

กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เดินทางคนเดียว จำนวน 9 คน และผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมอีก 5 คน การเลือกใช้การสุ่มตัวอย่างแบบสโนว์บอลล์ (snowball sampling) มีเหตุผลเนื่องจากกลุ่มประชากรนี้ไม่มีรายชื่อหรือฐานข้อมูลที่สามารถระบุตัวตนได้ชัดเจนในเชิงสถิติ และมีลักษณะเฉพาะ (niche population) วิธีการนี้เปิดโอกาสให้เข้าถึงผู้ให้ข้อมูลที่มีประสบการณ์ตรงจริง โดยอาศัยเครือข่ายการแนะนำกันในกลุ่มนักขับขี่ ซึ่งสะท้อนธรรมชาติของกลุ่มนี้ที่มีการรวมกลุ่มกันอย่างหลวม ๆ ไม่เป็นทางการ ทั้งนี้ การใช้การสุ่มตัวอย่างแบบสโนว์บอลล์ยังตอบสนองต่อข้อจำกัดเชิงเวลา งบประมาณ และการเข้าถึงในช่วงเวลาที่บางพื้นที่มีข้อจำกัดด้านภูมิอากาศหรือความปลอดภัย

### 1.6 เป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับ

1. รู้ถึงพัฒนาการและรูปแบบของมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทสังคมไทย
2. ค้นพบปัจจัยที่ทำให้ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เลือกเที่ยวคนเดียว
3. เข้าใจประสบการณ์การเที่ยวคนเดียวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ผ่านมุมมองอัตวิสัย

### 1.7 สถานที่ศึกษา

เส้นทางท่องเที่ยวที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบเที่ยวคนเดียวนิยมเดินทางไป ทั้งในเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติในทุกฤดูกาล (ฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูร้อน) เพื่อทำความเข้าใจประสบการณ์การเดินทางในฤดูที่แตกต่างของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ และในภาคเหนือ ภาคอีสาน และภาคใต้ของประเทศไทย ด้วยเป็นการเดินทางในเส้นทางระยะยาวที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ต้องใช้เวลาในการเดินทางแบบต่อเนื่องมากกว่า 2 วัน

สถานที่ในการเก็บข้อมูลภาคสนามที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์สะดวกให้ผู้วิจัยร่วมสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม รวมถึงการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (informal interviews) และสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interviews) อาทิ อุโมงค์มอเตอริสค์, ล็อบบี้หรือมานั่งหน้ารีสอร์ท, ร้านอาหารหรือร้านกาแฟ เป็นต้น

## 1.8 นิยามศัพท์

**ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง** คือ ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ เครื่องยนต์ 400 ซีซี ขึ้นไป ที่ชอบเดินทางท่องเที่ยวระยะไกล ทั้งในแบบกลุ่มใหญ่ กลุ่มเล็ก และเที่ยวคนเดียว

**มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง (motorcycle touring)** คือ รถมอเตอร์ไซด์ประเภทวิ่งระยะทางไกล รถที่มีตัวถังขนาดใหญ่ เครื่องยนต์ 400 ซีซี ขึ้นไป เบาะนั่งขนาดใหญ่ให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ขับขี่และผู้ซ้อน ติดตั้งกล่องหรือกระเป๋าใส่สัมภาระเพื่อการเดินทางระยะไกล ด้วยมีถังน้ำมันขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก รถประเภทนี้จึงเป็นที่นิยมในกลุ่มนักขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ชอบท่องเที่ยวระยะทางไกล

**การเที่ยวคนเดียว (solo travel)** คือ การเดินทางท่องเที่ยวเพียงลำพังคนเดียวไปยังสถานที่ที่ต่างไปจากการใช้ชีวิตประจำวัน โดยยานพาหนะต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารประจำทาง รถมอเตอร์ไซด์ เรือ เครื่องบิน หรือแม้แต่การเดินทางเท้าและโบกรถเพื่อขออาศัยรถของคนที่ไม่รู้จักไปยังเส้นทางหรือสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ

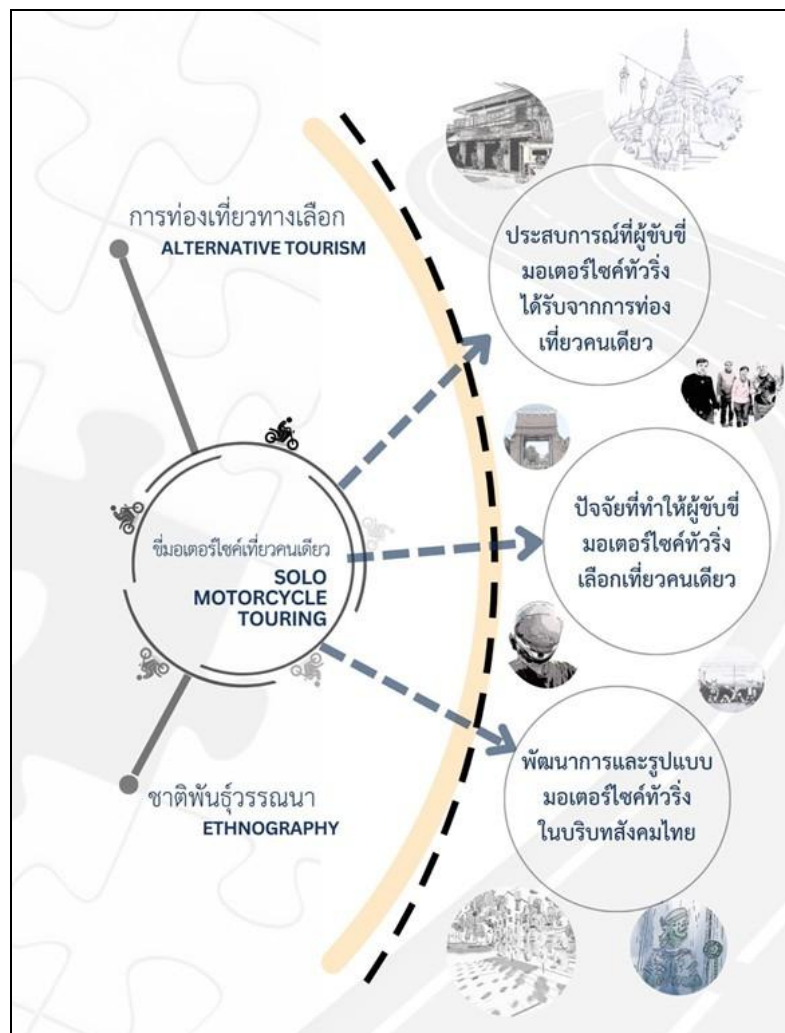
## 1.9 ระยะเวลาและแผนการดำเนินงานวิจัย

งานศึกษานี้เริ่มต้นจากการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นในช่วงปลายปี พ.ศ. 2564 เพื่อค้นหาประเด็นและพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการศึกษา จากนั้นผู้วิจัยได้เริ่มเก็บข้อมูลภาคสนามอย่างต่อเนื่องระหว่างปี พ.ศ. 2565 ถึง พ.ศ. 2567 รวมระยะเวลาเก็บข้อมูลจริงทั้งสิ้นประมาณ 3 ปี ก่อนเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบและการเขียนรายงานวิทยานิพนธ์ในปี พ.ศ. 2567 โดยมีกำหนดการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์และยื่นสอบจบในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 การใช้ระยะเวลาศึกษาที่ยาวนานกว่าปกติในครั้งนี้มีสาเหตุมาจากลักษณะเฉพาะของระเบียบวิธีวิจัยที่เลือกใช้ นั่นคือชาติพันธุ์วรรณา (ethnography) ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการลงพื้นที่ในระยะยาวเพื่อเก็บข้อมูลจากประสบการณ์ตรง ความรู้สึก และกระบวนการสร้างความหมายของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงที่เลือกเดินทางคนเดียว กระบวนการเก็บข้อมูลต้องอาศัยการสังเกตการณ์ซ้ำ ๆ ในหลายช่วงเวลา การติดตามความเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลและสถานที่ ตลอดจนการสร้างความไว้วางใจในกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติได้อย่างแท้จริง การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถบีบอัดให้อยู่ในช่วงเวลาสั้น ๆ ได้ หากต้องอาศัยการเฝ้าสังเกตและเข้าไปมีส่วนร่วมในจังหวะชีวิตของกลุ่มผู้ขับขี่ในบริบทต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสะท้อนพลวัตของอัตลักษณ์ เส้นทางชีวิต และการต่อรองกับโครงสร้างสังคมของผู้เดินทางคนเดียวในฐานะปรากฏการณ์ทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีความซับซ้อน แผนการดำเนินงานวิจัยสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1 แผนการดำเนินงานวิจัย

| ลำดับ | กิจกรรม                         | รายละเอียด                                                                           | ระยะเวลา                                       |
|-------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1     | สำรวจภาคสนามเบื้องต้น           | สำรวจพื้นที่และกลุ่มเป้าหมายเพื่อกำหนดประเด็นการวิจัย                                | ปลายปี พ.ศ. 2564                               |
| 2     | พัฒนาโครงร่างและยื่นสอบโครงร่าง | สังเคราะห์วรรณกรรมและเขียนโครงร่างวิจัยเพื่อเสนอหัวข้อ                               | ปี พ.ศ. 2565 (สอบโครงร่าง 17 มีนาคม พ.ศ. 2566) |
| 3     | เก็บข้อมูลภาคสนาม (Ethnography) | ลงพื้นที่เก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่องในหลายฤดูกาลและหลายพื้นที่เพื่อสะท้อนประสบการณ์จริง | ปี พ.ศ. 2565-2567                              |
| 4     | วิเคราะห์ข้อมูล                 | ประมวล วิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูลภาคสนามเชิงลึก                                   | ปลายปี พ.ศ. 2566-2567                          |
| 5     | เขียนรายงานวิทยานิพนธ์          | เรียบเรียงผลการศึกษาและอภิปรายผลตามแนวทางชาติพันธุ์วรรณา                             | ตลอดปี พ.ศ. 2567                               |
| 6     | ยื่นสอบป้องกันและสอบจบ          | เตรียมต้นฉบับวิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์และสอบป้องกัน                                     | มีนาคม 2568 (สอบป้องกัน 4 มีนาคม พ.ศ. 2568)    |

## 1.10 กรอบคิดในการศึกษา



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

กรอบคิดในการศึกษานี้ตั้งอยู่บนฐานแนวคิดเรื่อง “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) เพื่อทำความเข้าใจประสบการณ์ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เลือกเดินทางคนเดียว โดยมองว่าการเดินทางในลักษณะนี้มีใช้เพียงกิจกรรมเชิงกายภาพ หากแต่เป็นพื้นที่ของการประกอบสร้างความหมาย การเจรจาอัตลักษณ์ และการเชื่อมโยงกับโลกภายนอกในรูปแบบที่ต่างจากการท่องเที่ยวกระแสหลัก งานศึกษานี้มุ่งศึกษาทั้งพัฒนาการและรูปแบบของมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทสังคมไทย วิเคราะห์ปัจจัยที่ผลักดันให้ผู้ขับขี่เลือกเดินทางโดยลำพัง และสำรวจประสบการณ์ส่วนตัวที่เกิดขึ้นจากการเดินทางนั้น โดยอาศัยวิธีวิทยาชาติพันธุ์วรรณา (ethnography) เพื่อเข้าถึงแรงจูงใจ เหตุผล และความหมายที่หลากหลายและลึกซึ้งของการเดินทางคนเดียว แนวคิด “การท่องเที่ยวทางเลือก”

ในที่นี้มิได้จำกัดเพียงประเด็นด้านความยั่งยืนหรือสิ่งแวดล้อม แต่ครอบคลุมถึงความเป็นปัจเจก การแสวงหาประสบการณ์เฉพาะตัว การตัดสินใจด้วยตนเอง และความพยายามหลุดพ้นจากโครงสร้างเวลาและเส้นทางที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้า การเดินทางจึงเป็นกระบวนการสร้างความหมายที่หลากหลายผ่านการปฏิสัมพันธ์กับภูมิทัศน์ ผู้คน และวัฒนธรรม เพื่อขยายการวิเคราะห์ให้ครอบคลุมมิติเชิงลึก งานศึกษานี้ได้นำกรอบแนวคิดย่อยหลายประการมาประกอบ ได้แก่ แนวคิด “existential authenticity” ของ **หวัง** (Wang, 1999) เพื่ออธิบายความรู้สึกแท้จริงที่เกิดจากการอยู่กับตนเอง แนวคิด “tourist gaze” ของ **เออร์รี่** (Urry, 1990) เพื่อทำความเข้าใจการเลือกมอง เลือกเห็น หรือหลีกเลี่ยงภาพแทนของนักเดินทาง และแนวคิด “narrative performance” ของ **บรูเนอร์** (Bruner, 2005) ซึ่งมองว่าการเดินทางเป็นพื้นที่ของการสร้างเรื่องเล่าและการแลกเปลี่ยนกับเจ้าบ้าน นอกจากนี้ยังวิพากษ์กรอบโครงสร้างนิยมแบบคลาสสิก เช่น แนวคิดของ **แม็กคันเนลล์** (MacCannell, 2013) ว่าด้วยการแสวงหาความแท้ และ **กราเบิร์น** (Graburn, 1983) ว่าด้วยพิธีกรรมเปลี่ยนผ่าน (rite of passage) ซึ่งแม้มีคุณูปการในการวิเคราะห์เชิงโครงสร้าง แต่มีข้อจำกัดเมื่อนำมาใช้อธิบายประสบการณ์การเดินทางในบริบทโลกได้ เช่น ประเทศไทย ที่แทรกซึมด้วยศาสนา วิถีชุมชน และอารมณ์ในระดับลึก

นอกจากนี้ เพื่อเติมเต็มการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับบริบทเฉพาะ งานศึกษานี้ยังได้นำแนวคิดร่วมสมัยมาเสริม ได้แก่ แนวคิด “ภูมิทัศน์ทางเลือก” (alternative landscape) ของ **ไทรอาร์คิและคารามานิส** (Triarchi, 2017) เพื่ออธิบายการกำหนดเส้นทางและประสบการณ์ด้วยตนเอง แนวคิด “mobilities” ของ **เชลเลอร์และเออร์รี่** (Sheller & Urry, 2006) เพื่อวิเคราะห์พลวัตของร่างกาย ยานพาหนะและการเคลื่อนไหว และแนวคิดของ **เคเตอร์** (Cater, 2017) ที่มองยานพาหนะอย่างมอเตอร์ไซค์ในฐานะเครื่องมือวัฒนธรรม (cultural device) ที่เชื่อมโยงตัวตนกับธรรมชาติและการเดินทาง นอกจากนี้ เพื่อขยายการวิเคราะห์ให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น งานศึกษานี้ยังได้นำแนวคิดร่วมสมัยในสาย mobilities studies มาประกอบ ได้แก่ แนวคิด “affective mobilities” (Sheller & Urry, 2006) และ “emotional mobilities” ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการเคลื่อนไหวไม่ได้หมายถึงการเปลี่ยนที่ทางกายภาพเพียงอย่างเดียว หากยังครอบคลุมการเคลื่อนไหวของอารมณ์ ความรู้สึก และความทรงจำที่สั่งสมและเปลี่ยนแปลงระหว่างการเดินทาง แนวคิดเหล่านี้ช่วยเปิดพื้นที่ในการทำความเข้าใจว่าประสบการณ์การเดินทางคนเดียวไม่ใช่กระบวนการที่ดำรงอยู่อย่างเสถียร หากเป็นสนามแห่งพลวัตที่อารมณ์และภูมิทัศน์เกี่ยวเนื่องกันอย่างใกล้ชิด อีกทั้งยังได้อาศัยแนวคิด “phenomenology of travel” (EDENSOR, 2000; Sheller & Urry, 2006) ในการทำความเข้าใจว่าประสบการณ์การเดินทางเป็นการดำรงอยู่ในโลก (being-in-the-world) ผ่านร่างกาย ความรู้สึก และการรับรู้ภายใน มิใช่การรับรู้สิ่งแวดล้อมเชิงกายภาพโดยตรงไปตรงมาเท่านั้น นอกจากนี้ ยังได้นำแนวคิดเรื่อง “สิทธิ

ในการเคลื่อนที่” (right to mobility) (Cresswell, 2006; Frash Jr et al., 2018) มาช่วยพิจารณาว่าความสามารถในการเข้าถึงเส้นทาง ประสิทธิภาพ และเสรีภาพในการเดินทาง มีได้กระจายตัวอย่างเสรี หากแต่สัมพันธ์กับทุนชีวิต ทุนทางเศรษฐกิจ และโครงสร้างทางสังคมที่แต่ละบุคคลแบกรับอยู่ การผนวกรวมแนวคิดเหล่านี้ทำให้งานศึกษานี้สามารถอธิบายพลวัตระหว่างตัวตน การเคลื่อนไหว และอารมณ์ได้อย่างสอดคล้องกับบริบทการเดินทางคนเดียวในสังคมโลกได้ร่วมสมัย

### 1.11 ข้อจำกัดในการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งทำความเข้าใจชาติพันธุ์วรรณนาของการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เกี่ยวเนื่องกับคนเดียวในบริบทสังคมไทย ข้อค้นพบจึงสะท้อนเฉพาะบริบทดังกล่าว ไม่สามารถใช้แทนภาพรวมของปรากฏการณ์นี้ในบริบทอื่น ๆ ที่แตกต่างกันทั้งด้านเวลาและสถานที่ ซึ่งอาจนำไปสู่ข้อสรุปที่แตกต่างกันออกไป



## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เชิงเที่ยวคนเดียวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก” ผู้ศึกษาใช้ “การท่องเที่ยวทางเลือก” (Alternative Tourism) เป็นกรอบคิด และทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ (Motorcycle Touring) และการเที่ยวคนเดียว (Solo Travel) มีรายละเอียด ดังนี้

#### 2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดที่ผู้ศึกษาใช้เป็นกรอบในการศึกษา คือ “อัตวิสัย” (subjectivity) และ “อัตชาติพันธุ์วรรณา” (autoethnography) ซึ่งมีเนื้อหาที่น่าสนใจ ดังนี้

##### 2.1.1 การท่องเที่ยวทางเลือก (Alternative Tourism)

แนวคิดที่ผู้ศึกษาใช้เป็นกรอบในการศึกษา คือ “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) ซึ่งเป็นแนวทางที่เกิดขึ้นเพื่อลดผลกระทบด้านลบจากการท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) แม้ว่าการท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าวจะสร้างรายได้มหาศาลให้กับเศรษฐกิจในพื้นที่ท่องเที่ยว แต่กลับส่งผลกระทบเชิงลบทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมในระยะยาว ความต้องการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากมักนำไปสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เร่งรีบ ส่งผลให้ทรัพยากรธรรมชาติถูกใช้จนเกินขีดจำกัด เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตชุมชนท้องถิ่น อีกทั้งรายได้จากการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ก็มักกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่แทนที่จะกระจายสู่ชุมชน นอกจากนี้การแออัดของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ยอดนิยมยังนำไปสู่ปัญหาความแออัดและความไม่สมดุลในเชิงสังคม ทำให้เกิดการสูญเสียอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมของพื้นที่ ด้วยปัญหาเหล่านี้ การท่องเที่ยวทางเลือก (alternative tourism) จึงเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองต่อการเดินทางที่มุ่งเน้นความยั่งยืน โดยมีจุดเด่นที่ต่างจากการท่องเที่ยวแบบมวลชน คือการให้ความสำคัญกับประสบการณ์เฉพาะตัว การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน และการรักษาสมดุลระหว่างการพัฒนากับการอนุรักษ์ ท่ามกลางบรรยากาศที่เงียบสงบและเป็นธรรมชาติ การท่องเที่ยวทางเลือกจึงไม่เพียงแต่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่ยังสนับสนุนเศรษฐกิจฐานรากและส่งเสริมการเรียนรู้และความเข้าใจในวัฒนธรรมท้องถิ่นอย่างแท้จริง

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่สะท้อนถึงความปรารถนาของมนุษย์ในการออกจากกรอบเดิม ๆ เพื่อแสวงหาประสบการณ์ใหม่ ในเชิงนิยาม การท่องเที่ยวไม่ได้หยุดนิ่ง แต่พัฒนาไปตามยุคสมัย ครอบคลุมทั้งการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นนั้นมักเกี่ยวข้องกับ ความสนใจของบุคคลที่จะออกจากสิ่งแวดล้อมปกติ เพื่อไปยังสถานที่ที่แตกต่างและเปิดรับ ประสบการณ์แปลกใหม่ ทั้งนี้ การเดินทางดังกล่าวอาจมีการพักค้างคืนหรือไม่ก็ได้ โดยเน้นถึง ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการขับเคลื่อนทางวัฒนธรรม บุคคลจะถูกเรียกว่า “นักท่องเที่ยว” เมื่อพวกเขาเลือกที่จะเปลี่ยนแปลงกิจวัตรประจำวันของตนเอง เพื่อก้าวไปสู่พื้นที่ที่ไม่คุ้นเคย กิจกรรม ของนักท่องเที่ยวในพื้นที่เหล่านั้นจึงมักแตกต่างจากชีวิตปกติในแต่ละวัน เช่น การแสวงหาความผ่อนคลาย การสำรวจศิลปวัฒนธรรม หรือแม้กระทั่งการสัมผัสธรรมชาติที่สงบงาม (Hall, 2008; Holloway & Taylor, 2006; Jafari, 2002 อ้างถึงใน Camilleri, 2018: 2-3)

ย้อนกลับไปในปี ค.ศ. 1963 การประชุมขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการเดินทางและ การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ได้ให้คำนิยามคำว่า “ผู้มาเยือน” เพื่อระบุผู้ที่เดินทางไปยังประเทศอื่น ซึ่งแบ่งได้เป็นสองประเภทหลัก คือ “นักท่องเที่ยว” ผู้ที่พักในสถานที่อย่างน้อย 24 ชั่วโมง และ “นัก ทักนจาร” ผู้มาเยือนชั่วคราวที่พักไม่เกิน 24 ชั่วโมง เช่น ผู้โดยสารเรือสำราญ อย่างไรก็ตาม นิยามนี้ ยังไม่ครอบคลุมนักท่องเที่ยวที่เดินทางภายในประเทศ ซึ่งในปี ค.ศ. 1976 สถาบันการท่องเที่ยว (The Tourism Society) ซึ่งเป็นองค์กรวิชาชีพด้านการท่องเที่ยวในสหราชอาณาจักร ได้เสนอว่าการ ท่องเที่ยวคือการเคลื่อนย้ายของผู้คนไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกพื้นที่อาศัยหรือทำงาน โดยรวม ถึงการเดินทางแบบไป-กลับ (Day Visits หรือ Excursions) และต่อมาในปี ค.ศ. 1981 การประชุมที่ เมืองคาร์ดิฟฟ์ได้ขยายความหมายว่า การท่องเที่ยวคือกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยสมัครใจ อาจมีหรือไม่มี การพักค้างคืนก็ได้ ส่วนในปี ค.ศ. 1991 องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) ได้ ให้นิยามว่า การท่องเที่ยวหมายถึงกิจกรรมของบุคคลที่เดินทางและพักอยู่นอกพื้นที่ปกติ ไม่เกินหนึ่งปี โดยมีจุดหมายที่หลากหลาย เช่น การพักผ่อน ธุรกิจ หรืออื่น ๆ

ในมิติของจุดประสงค์ การเดินทางแบ่งออกได้เป็นสองกลุ่มใหญ่ คือ การเดินทางเพื่อธุรกิจ และการเดินทางเพื่อพักผ่อน ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจมักไม่มีอิสระในการเลือกเวลาและจุดหมายปลายทาง เนื่องจากการเดินทางนั้นมักมีวัตถุประสงค์ชัดเจนเกี่ยวกับหน้าที่การงาน ความสะดวกสบาย เช่น การ เดินทางตรงเวลา หรือที่พักมาตรฐานสูง เป็นสิ่งที่กลุ่มนี้ให้ความสำคัญมากกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งมักถูกดูแล โดยนายจ้าง ตรงกันข้าม การเดินทางเพื่อการพักผ่อนนั้น นักท่องเที่ยวมีอิสระในการวางแผนและ เลือกเส้นทางได้ตามใจตนเอง แรงจูงใจหลักมาจากความต้องการหลีกเลี่ยงความเครียด ความซ้ำซากใน ชีวิต หรือเพื่อเติมเต็มความปรารถนาในสิ่งใหม่ นักเดินทางกลุ่มนี้มักคำนึงถึงราคาที่เหมาะสม (อันสืบ

เนื่องมาจากประสบการณ์การท่องเที่ยวก่อนหน้านี้) และพร้อมจะปรับแผนการเดินทางเพื่อหาข้อเสนอที่คุ้มค่าที่สุด อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางก็ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมทางการเงินอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงปัจจัยอื่น ๆ เช่น เวลาว่าง สุขภาพ และความปลอดภัยของจุดหมายปลายทาง ขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเองต้องเข้าใจถึงแรงผลักดันของนักท่องเที่ยว เช่น ความต้องการหลีกเลี่ยงสิ่งเดิม ๆ หรือการแสวงหาความสัมพันธ์และการเติมเต็มความภาคภูมิใจในตนเอง ซึ่งนั่นทำให้การท่องเที่ยวไม่ได้เป็นเพียงการเคลื่อนย้ายของผู้คน แต่สะท้อนถึงความปลอดภัยในชีวิต การเข้าใจแรงจูงใจนี้ไม่เพียงช่วยพัฒนาภาคอุตสาหกรรม แต่ยังสะท้อนถึงความเป็นมนุษย์ในแง่มุมที่หลากหลายและงดงาม (Camilleri, 2018)

### 2.1.2 การท่องเที่ยวในมุมมองมานุษยวิทยา

การท่องเที่ยวในมิติทางมานุษยวิทยาเป็นสาขาการศึกษาที่พัฒนาอย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งหลังของศตวรรษที่ 20 โดยมีจุดเน้นที่แตกต่างจากศาสตร์อื่นที่ศึกษาการท่องเที่ยวในมิติทางเศรษฐกิจหรือการจัดการ หากแต่มุ่งทำความเข้าใจการเดินทางในฐานะ “ปรากฏการณ์ทางวัฒนธรรม” ที่แฝงไปด้วยอารมณ์ ความทรงจำ อัตลักษณ์ และความสัมพันธ์ทางอำนาจ (Bruner, 2005; Graburn, 1983) โดยมีประเด็นหลักอยู่สองประการ ได้แก่ 1) การศึกษาธรรมชาติของนักท่องเที่ยวและแรงจูงใจในการเดินทาง และ 2) ผลกระทบทางสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นกับชุมชนเจ้าบ้าน รวมถึงพลวัตความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าบ้านและนักท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ ผลการศึกษาหลายชิ้น โดยเฉพาะในช่วงแรกของการพัฒนาสาขานี้ มักมุ่งวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจากโลกตะวันตก เช่น ฝรั่งเศส สเปน หรืออินโดนีเซีย โดยชี้ให้เห็นถึงความซับซ้อนของแรงจูงใจส่วนบุคคลที่แปรเปลี่ยนไปตามบริบททางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม การศึกษาทางมานุษยวิทยาในปัจจุบันจำเป็นต้องขยายขอบเขตไปสู่ระดับวัฒนธรรมข้ามพรมแดน เพื่อทำความเข้าใจความหลากหลายของการเดินทางและการแสดงออกทางวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวในโลกาภิวัตน์ที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้น (Graburn, 1983: 10–11)

หนึ่งในรากฐานสำคัญของมานุษยวิทยาการท่องเที่ยวสามารถสืบย้อนไปได้ถึงงานของนักมานุษยวิทยารุ่นแรกๆ ที่เริ่มให้ความสนใจกับปรากฏการณ์การเดินทางในฐานะพฤติกรรมทางวัฒนธรรม อาทิ **เดนิสัน แนช** (Nash, 1989) ซึ่งมองว่านักท่องเที่ยวคือกลุ่มคนในโลกสมัยใหม่ที่ดำเนินบทบาทคล้ายกับ “anthropologists” กล่าวคือ พวกเขาเดินทางไปยัง “พื้นที่อื่น” เพื่อสำรวจ เรียนรู้ และบริโภควัฒนธรรม ในขณะที่ **เอร์ฟ แชมเบอร์ส** (Chambers, 2000) เสนอว่า การท่องเที่ยวเป็นได้ทั้งปรากฏการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม และเชิงอัตลักษณ์ที่ควรถูกศึกษาผ่านมุมมองของมนุษย์ที่อยู่ใน

เงื่อนไขของระบบโลก งานของแฮมเบอร์สซีชี้ให้เห็นว่า การท่องเที่ยวไม่ใช่เพียงกิจกรรมส่วนบุคคล แต่เป็นกระบวนการที่เชื่อมโยงกับโครงสร้างระดับมหาคอย่างลึกซึ้ง (Chambers, 2000; Nash, 1989) ต่อมา **ดิน แม็กคันเนลล์** (MacCannell, 2013) ได้วางรากฐานที่สำคัญให้แก่มานุษยวิทยาการท่องเที่ยวร่วมสมัย โดยเสนอว่า ความปรารถนาในการเดินทางของนักท่องเที่ยวสมัยใหม่มิใช่เพียงการหลีกหนีจากชีวิตประจำวัน แต่เป็นความเฝหา “ความแท้” (authenticity) ที่หล่นหายไปจากวิถีชีวิตในสังคมอุตสาหกรรม นักท่องเที่ยวจึงแสวงหาประสบการณ์ที่ “ดั้งเดิม” จากวัฒนธรรมอื่น แต่ประสบการณ์เหล่านั้นกลับมักถูกจัดฉาก (staged authenticity) ให้บริโภคได้อย่างสะดวกและเป็นระบบ ความตึงเครียดนี้สะท้อนความย้อนแย้งระหว่างความปรารถนาที่บริสุทธิ์ กับกลไกของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (MacCannell, 2013)

ในเวลาต่อมา **เนลสัน เอช. เอช. กราเบิร์น** (Nelson H. H. Graburn, 1983) เสนอว่าการท่องเที่ยวในสังคมสมัยใหม่สามารถทำหน้าที่เสมือน “พิธีกรรมเปลี่ยนผ่าน” (rite of passage) โดยอาศัยแนวคิดจาก**อาร์โนลด์ ฟาน เกนเนป** (Arnold van Gennep, 1960) และ **วิกเตอร์ เทอร์เนอร์** (Victor Turner, 1969) ซึ่งแบ่งพิธีกรรมออกเป็นสามช่วง ได้แก่ การแยกตัวออกจากโลกประจำวัน (separation) การเข้าสู่ช่วงเวลาของภาวะกำกวม (liminality) และการกลับคืนสู่สถานะเดิมด้วยการเปลี่ยนแปลงบางอย่างภายในตน (reincorporation) แนวคิดนี้ชี้ให้เห็นว่า การเดินทางไม่ใช่เพียงกิจกรรมพักผ่อนหรือบริโภคสถานที่ แต่เป็นช่วงเวลาที่คุณคคลหลุดพ้นจากโครงสร้างของชีวิตประจำวัน เข้าสู่ภาวะพิเศษที่เอื้อให้เกิดการฟื้นฟู การไตร่ตรอง และการแปรรูปตัวตน การท่องเที่ยวจึงเป็นได้ทั้งพื้นที่ทางกายภาพและพื้นที่ทางวัฒนธรรม ที่เปิดโอกาสให้บุคคลได้สัมผัสและแสดงออกถึงความปรารถนาที่อาจไม่สามารถกระทำได้ในชีวิตปกติ (Graburn, 1983) อย่างไรก็ตาม นักวิชาการบางคนได้ตั้งคำถามต่อแนวคิดเรื่อง “ความแท้” และ “พิธีกรรม” ในการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในโลกปัจจุบันที่พรมแดนระหว่างของแท้และของจัดฉากเลือนรางลงอย่างมาก เช่น **หนิง หวัง** (Wang, 1999) เสนอแนวคิด “existential authenticity” ซึ่งชี้ว่า ความรู้สึกถึงความแท้ ไม่ได้จำกัดอยู่ที่เนื้อหาทางวัฒนธรรม แต่เกิดขึ้นในระดับของประสบการณ์ส่วนตัวและความรู้สึกภายในของนักท่องเที่ยวเอง ไม่ว่าจะเป็นฉากหน้าจะเป็นของจริงหรือไม่ก็ตาม ส่วน **จอห์น เอร์รี่** (John Urry, 1990) เสนอแนวคิด tourist gaze หรือ “สายตานักท่องเที่ยว” ซึ่งมองว่าสิ่งที่นักท่องเที่ยวเสพคือภาพแทนที่ถูกสร้างขึ้นตามแบบแผนของอำนาจ ความคาดหวัง และสื่อ (Sheller & Urry, 2006; Wang, 1999)

การท่องเที่ยวในฐานะพื้นที่ของการประกอบสร้างเรื่องเล่า (narrative performance) ยังได้รับการวิเคราะห์เพิ่มเติมจาก **เอ็ดเวิร์ด บรูเนอร์** (Edward M. Bruner, 2005) ซึ่งเสนอว่า การท่องเที่ยวไม่ใช่เพียงการแสดงวัฒนธรรมให้กับผู้มาเยือน แต่เป็น “เวทีที่มีปฏิสัมพันธ์” ซึ่งเจ้าบ้านและ

นักท่องเที่ยวต่างมีบทบาทในการสร้างความหมายอย่างต่อเนื่องผ่านการแสดง การเล่าเรื่อง และการต่อรอง “ความจริง” ที่ปรากฏอยู่ในแต่ละบริบท แนวคิดของบรูเนอร์เน้นว่า ความหมายของการท่องเที่ยวไม่เคยตายตัว หากแต่เป็นพื้นที่ที่เปิดให้เกิด “ความหมายที่ไม่ลงรอยกัน” (contested meanings) ที่สะท้อนความสัมพันธ์เชิงอำนาจ อัตลักษณ์ และความทรงจำในบริบทของโลกยุคโลกาภิวัตน์ (Bruner, 2005)

อย่างไรก็ดี การท่องเที่ยวยังคงถูกมองในฐานะปรากฏการณ์จากโลกตะวันตก และความเชื่อมโยงระหว่างบทบาทของนักมานุษยวิทยากับนักท่องเที่ยว เช่นที่ ก้องสกล กวินรวีกุล (2560) ชี้ให้เห็นว่าในโลกปัจจุบันที่การท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ยังมีบางกลุ่มที่มองว่าการท่องเที่ยวเป็นเรื่องเล็กน้อย ไร้คุณค่าทางวิชาการ โดยเฉพาะในแวดวงมานุษยวิทยา ซึ่งแนวคิดนี้อาจเกิดจากการที่ศาสตร์ด้านเศรษฐศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และการตลาดมีบทบาทหลักในการศึกษาการท่องเที่ยวมาอย่างยาวนาน แนวทางเหล่านี้มักเน้นการวิเคราะห์ผ่านตัวเลขและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ทำให้มิติทางสังคมและวัฒนธรรมของการเดินทางถูกมองข้าม ความเชื่อมโยงนี้เกิดจากสามปัจจัยหลัก ได้แก่ 1) การท่องเที่ยวในฐานะปรากฏการณ์ของโลกตะวันตก ที่มักถูกมองว่าเป็นผลผลิตจากสังคมอุตสาหกรรมของโลกตะวันตก แต่การเดินทางในแต่ละสังคมกลับสะท้อนเอกลักษณ์เฉพาะตัว เช่นในญี่ปุ่นที่บทบาทของนักท่องเที่ยวหญิงและเด็กมีความสำคัญมากกว่าในสังคมตะวันตก 2) ความเชื่อมโยงระหว่างบทบาทนักมานุษยวิทยากับนักท่องเที่ยว ที่นักมานุษยวิทยามักถูกมองว่าเป็นผู้สังเกตการณ์ในการเดินทางไปยังพื้นที่ใหม่ แม้จะพยายามแยกตัวจากบทบาทนี้ และ 3) การศึกษาที่ไม่ลงลึกในมิติของการท่องเที่ยวในอดีต ซึ่งถูกมองเป็นเรื่องรอง แต่ในปัจจุบันแนวทางที่มุ่งเน้นการศึกษาเชิงเปรียบเทียบและองค์รวมช่วยให้การท่องเที่ยวถูกเชื่อมโยงกับประเด็นที่สำคัญขึ้น เช่น การสะท้อนอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม หรือความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างผู้มาเยือนและเจ้าบ้าน การมองการท่องเที่ยวในมิติที่ลึกซึ้งจึงช่วยเปิดเผยความหมายของชีวิตและความสัมพันธ์ระหว่างผู้คน (ก้องสกล กวินรวีกุล., 2560)

แม้แนวคิดคลาสสิกในมานุษยวิทยาการท่องเที่ยว เช่น แนช (Nash, 1989) แชมเบอร์ส (Chambers, 2000) แม็กคันเนลล์ (MacCannell, 2013) และ กราเบิร์น (Graburn, 1983) จะมีบทบาทสำคัญในการวางรากฐานทางทฤษฎีสำหรับการวิเคราะห์การเดินทางในเชิงโครงสร้าง แต่กรอบคิดเหล่านี้ยังคงตั้งอยู่บนฐานทัศน์ของโลกตะวันตกที่เน้นการอธิบายผ่านโครงสร้างมหภาค (structuralism) เป็นหลัก โดยลดทอนน้ำหนักของ “อำนาจการกระทำในตน” (agency) ของนักเดินทาง ทั้งยังมักมองนักท่องเที่ยวเป็นผลผลิตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว หรือเป็นผู้บริโภควัฒนธรรมที่ถูกจัดวางไว้ล่วงหน้า ภายใต้กรอบการมองโลกแบบทวิลักษณ์ระหว่าง “นักท่องเที่ยว” กับ “เจ้า

บ้าน” ซึ่งเป็นกรอบที่ตอกย้ำอำนาจของโครงสร้างมากกว่าการให้ความสำคัญกับความหลากหลายทาง แรงจูงใจและประสบการณ์เฉพาะตัวของผู้เดินทาง ข้อจำกัดเชิงโครงสร้างนิยมนิยามดังกล่าวยิ่งเด่นชัด เมื่อ พยายามนำแนวคิดเหล่านี้มาอธิบายปรากฏการณ์การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียวในบริบท เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศไทย ที่ซึ่งการเดินทางมักแทรกสอดด้วยมิติของศาสนา ความเชื่อ วิถีชุมชน และความสัมพันธ์เชิงวัฒนธรรมในระดับลึก นักขับขี่มอเตอร์ไซค์อาจหยุดแวะไหว้พระริม ทาง สนทนากับคนในท้องถิ่น หรือพักค้างคืนในหมู่บ้านชนบทโดยมิได้มีจุดมุ่งหมายเพื่อแสวงวัฒนธรรม แบบจัดฉาก หากแต่เป็นการดำรงอยู่ในพื้นที่ด้วยภาวะภายในที่แฝงไว้ด้วยศรัทธา การใคร่ครวญ และ ความรู้สึกร่วมกับพื้นที่ กรอบแนวคิดของ แม็กคันเนลล์ เกี่ยวกับ “ความแท้” (authenticity) ซึ่ง ชี้ให้เห็นว่าความแท้ในการเดินทางมักถูกจำกัดอยู่ภายใต้ระบบการจัดฉากของอุตสาหกรรมจึงอาจไม่ เพียงพอในการอธิบายมิติของประสบการณ์ที่เกิดขึ้นจากภาวะความสัมพันธ์ระหว่างตนเองกับโลก

ในประเด็นนี้ แนวคิด “existential authenticity” ของ หวัง (Wang, 1999) ได้รับการหยิบ ยกขึ้นมาเพื่อเสริมการอธิบายว่า ความรู้สึกแท้จริงอาจไม่ได้ตั้งอยู่บนสถานที่หรือวัฒนธรรมที่ไม่ถูกจัด ฉากเท่านั้น แต่เกิดจากประสบการณ์ส่วนบุคคลที่มีความหมาย เช่น ความสงบ ความเงียบ หรือ ความสามารถในการเผชิญหน้าและอยู่กับตนเองอย่างลึกซึ้ง ขณะเดียวกัน แนวคิด “พิธีกรรมเปลี่ยน ผ่าน” (rite of passage) ของ กราเบิร์น ซึ่งมีคุณูปการในการอธิบายการเดินทางในฐานะกระบวนการ เปลี่ยนผ่านจากสถานะหนึ่งไปสู่อีกสถานะหนึ่ง โดยผ่านภาวะ liminality ก็มีข้อจำกัดเมื่อนำมาใช้กับ รูปแบบการเดินทางร่วมสมัยที่ไม่ได้มีจุดหมายปลายทางที่ชัดเจน หรือดำเนินไปตามโครงสร้างสามช่วง ที่กำหนดไว้ตั้งแต่เดิม การขี่มอเตอร์ไซค์คนเดียวอาจมีลักษณะเรื่อยเปื่อย ผันแปร และไร้บทสรุปที่ แน่นนอน ซึ่งต้องการกรอบที่ยืดหยุ่นมากกว่ากรอบพิธีกรรมในเชิงโครงสร้างแบบตะวันตก นอกจากนี้ แนวคิด “สายตานักท่องเที่ยว” (tourist gaze) ของ เออร์รี่ (Urry, 1990) ช่วยให้เห็นว่าการรับรู้ของ นักท่องเที่ยวไม่นั้นไม่เป็นกลาง แต่ถูกกำหนดโดยอำนาจทางวาทกรรม สื่อ และความคาดหวังทางสังคม นักเดินทางที่เลือกหลีกเลี่ยงพื้นที่ยอดนิยม หรือเลือกเส้นทางที่อยู่นอกแผนที่กระแสหลัก จึงอาจไม่ได้ เป็นการปฏิเสธวัฒนธรรม หากเป็นการเลือกผลิต “ภาพแทน” ใหม่ในแบบของตนเอง เป็นการต่อรอง กับสายตาของระบบที่พยายามกำหนดสิ่งที่ควรค่าแก่การเสพ ในทำนองเดียวกัน แนวคิด “การแสดง เรื่องเล่า” (narrative performance) ของ บรูเนอร์ (Bruner, 2005) ก็เปิดพื้นที่ในการมองว่าการ ท่องเที่ยวมิใช่เพียงการรับชมวัฒนธรรม แต่เป็นเวทีปฏิสัมพันธ์ที่นักเดินทางและเจ้าบ้านต่างมีบทบาท ในการสร้างความหมายร่วมกัน ความจริงในการเดินทางจึงไม่ใช่สิ่งที่ถูกกำหนดล่วงหน้า หากเป็นสิ่งที่ เปิดให้มีการเจรจาและต่อรองอย่างไม่หยุดนิ่ง

ด้วยเหตุนี้ การนำแนวคิดจากโลกตะวันตกมาใช้กับบริบทโลกใต้ เช่น ประเทศไทย จึงจำเป็นต้องกระทำอย่างมีวิจารณญาณ การวิเคราะห์ที่ไม่ตระหนักถึงปัจจัยทางศาสนา ระบบครอบครัว วิถีชุมชน หรือกระบวนการผลิตความหมายในระดับจุลภาค ย่อมเสี่ยงต่อการ “ทำให้กลายเป็นหนึ่งเดียว” และอาจกลบเสียงของนักเดินทางในบริบทท้องถิ่น แทนที่จะปฏิเสธแนวคิดตะวันตกโดยสิ้นเชิง งานศึกษานี้จึงเลือกแนวทาง “การหยิบบ่มอย่างมีวิจารณญาณ” โดยใช้แนวคิดของ **แนช** ในการทำความเข้าใจการสำรวจพื้นที่ใหม่ แนวคิดของ **แฮมเบอร์ส** ในการมองโครงสร้างอำนาจ แนวคิดของ **แม็กคันเนลล์** ในการถกเถียงเรื่องความแท้ และแนวคิดของ **กราเบิร์น** ในการอธิบายกระบวนการเปลี่ยนผ่าน ขณะเดียวกันก็ผสมผสานแนวคิดของหวัง เออร์รี และบรูเนอร์ เพื่อเปิดมุมมองทางวัฒนธรรมที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้น การเชื่อมต่อเครือข่ายที่เกี่ยวคนเดียวในบริบทไทยจึงไม่ใช่เพียงการเดินทางเพื่อบริโภคสถานที่ หากเป็นการประกอบสร้างตัวตนผ่านความสัมพันธ์กับภูมิทัศน์ วิถีชีวิต และเสียงภายในของตนเอง เป็นการเจรจาระหว่างปัจเจกกับโลกสังคมที่ซ้อนทับด้วยอำนาจ โครงสร้าง และภาพแทนที่ถูกผลิตซ้ำในโลกยุคโลกาภิวัตน์ งานศึกษานี้จึงวางเป้าหมายในการสร้างกรอบแนวคิดที่สามารถอธิบายประสบการณ์ของนักเดินทางเหล่านี้ได้อย่างลึกซึ้งและเฉพาะเจาะจง โดยมิใช่เพียงการยืมทฤษฎีมาใช้ แต่คือการตีความ ประกอบสร้าง และวิพากษ์อย่างมีจุดยืนภายใต้บริบทของโลกใต้

### 2.1.3 ผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงจากการการท่องเที่ยวแบบมวลชน (Mass Tourism)

การท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) เกิดขึ้นพร้อมกับพัฒนาการของประชาชาติ ระบบทุนนิยม และเทคโนโลยีการเดินทางในช่วงศตวรรษที่ 19 โดยเฉพาะหลังสงครามโลกครั้งที่สอง เมื่อชนชั้นกลางในโลกตะวันตกมีเวลาว่างและรายได้เพิ่มขึ้น (Urry, 1990) การเดินทางจึงไม่ได้เป็นอภิสิทธิ์ของชนชั้นสูงเท่านั้นอีกต่อไป หากแต่เป็นประสบการณ์ที่ผลิตซ้ำได้ในเชิงอุตสาหกรรม นักวิชาการเช่น **เอิร์ฟ แฮมเบอร์ส** (Erve Chambers, 2000) มองว่าการท่องเที่ยวแบบมวลชนไม่ใช่แค่ปรากฏการณ์เชิงปริมาณ แต่คือระบบความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจโลก วัฒนธรรม และการจัดระเบียบชีวิตสมัยใหม่ ภายใต้ระบบนี้ นักท่องเที่ยวจำนวนมากถูกจัดการให้เสพ “ประสบการณ์” แบบสำเร็จรูปผ่านบริษัทนำเที่ยว แผนการเดินทางแบบจำกัดเวลา และโครงสร้างพื้นฐานที่เน้นความปลอดภัยและความสะดวกสบาย (Chambers, 2000)

ในมิติของอำนาจและโลกาภิวัตน์ การท่องเที่ยวแบบมวลชนสะท้อนความไม่สมดุลระหว่างโลกเหนือและโลกใต้ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาผ่านกรอบความสัมพันธ์เชิงอาณานิคมที่ยังตกค้างอยู่ (Nash, 1989) การไหลเวียนของนักท่องเที่ยวจากประเทศพัฒนาแล้วไปยังประเทศกำลังพัฒนา อาจ

ก่อให้เกิดการบริโภควัฒนธรรมอย่างผิวเผิน และทำให้เจ้าบ้านกลายเป็นเพียงวัตถุในสายตาของผู้มาเยือน การศึกษาหลายชิ้นชี้ให้เห็นถึงการยึดครองพื้นที่โดยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การแปรสภาพของวิถีชีวิตดั้งเดิมให้กลายเป็นสินค้า และการกระจุกตัวของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในกลุ่มนายทุนหรือรัฐ มากกว่าจะกระจายสู่ชุมชนท้องถิ่น (Mowforth, 2015)

อย่างไรก็ตาม ในอีกด้านหนึ่ง ความซับซ้อนของการท่องเที่ยวแบบมวลชนมิได้มีเพียงผลกระทบเชิงลบ หากยังเปิดพื้นที่ให้กับความเป็นไปได้ในการจัดการอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในกรณีที่ชุมชนเจ้าบ้านมีบทบาทนำในการออกแบบ กำกับ และควบคุมการท่องเที่ยวในพื้นที่ของตน การศึกษาของฉันทะ จันทะเสนา และศักดิ์ชาย นาคนก (2561) ชี้ให้เห็นว่า แม้การท่องเที่ยวจะนำมาซึ่งปัญหา เช่น การเพิ่มขึ้นของขยะ มลพิษ การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม และความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ แต่หากมีการวางแผนอย่างรอบคอบ โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมและถือครองสิทธิในทรัพยากร การท่องเที่ยวสามารถเป็นเครื่องมือในการฟื้นฟูวัฒนธรรม อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และสร้างรายได้ที่ยั่งยืน การวิเคราะห์การท่องเที่ยวแบบมวลชนจึงต้องมองให้ลึกไปกว่าตัวเลขของจำนวนนักท่องเที่ยวหรือรายได้ทางเศรษฐกิจ แต่ต้องพิจารณาถึงพลวัตของอำนาจ ความสัมพันธ์ระหว่างวัฒนธรรม และบทบาทของชุมชนเจ้าบ้านในการกำหนดอนาคตของพื้นที่ตนเองด้วย (ฉันทะ จันทะเสนา, 2561)

#### 2.1.4 การท่องเที่ยวทางเลือก: แรงผลักดันและประสบการณ์

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) นี้ ทางหนึ่งทำให้เกิดการท่องเที่ยวทางเลือก (alternative tourism) ซึ่งเป็นแนวคิดใหม่ที่เกิดขึ้นจากการวิพากษ์วิจารณ์ผลกระทบด้านลบของการท่องเที่ยวแบบมวลชน ซึ่งส่งผลกระทบต่อพื้นที่ท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวทางเลือกเน้นการท่องเที่ยวที่มีผลกระทบเชิงลบน้อยกว่า และส่งเสริมประสบการณ์ที่มีคุณค่าและยั่งยืน โดยมีรูปแบบที่หลากหลาย ได้แก่ 1) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (ecotourism) ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงกับธรรมชาติ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการเรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ 2) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (cultural tourism) ที่มุ่งเน้นการสัมผัสแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม โบราณสถาน และกิจกรรมประเพณีที่สะท้อนคุณค่าท้องถิ่น และ 3) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (creative tourism) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของนักท่องเที่ยวผ่านกิจกรรมที่ส่งเสริมการเรียนรู้และสร้างสรรค์ เช่น งานศิลปะ การทำอาหารพื้นบ้าน และงานฝีมือ แนวทางเหล่านี้ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่มองหาประสบการณ์ที่มีคุณค่า สร้างความเชื่อมโยงเชิงบวกกับพื้นที่ และส่งเสริมความยั่งยืนทั้งต่อชุมชนและนักท่องเที่ยวเอง (Triarchi, 2017)

แม้ว่าแนวคิดการท่องเที่ยวทางเลือกละก็เกิดจากการวิพากษ์การท่องเที่ยวแบบมวลชน แต่ในทางปฏิบัติ หลายรูปแบบของการท่องเที่ยวที่อ้างว่าเป็น “ทางเลือก” กลับไม่อาจหลุดพ้นจาก กลไกของการบริโภคและโครงสร้างอำนาจเดิมได้ทั้งหมด นักวิชาการบางคนเสนอว่า แม้แต่รูปแบบ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์หรือเชิงวัฒนธรรมก็มักมีลักษณะ “वादฝัน” ภาพของวัฒนธรรมดั้งเดิมเพื่อให้ เหมาะกับความคาดหวังของนักท่องเที่ยวจากโลกเหนือ (Wearing, 1999) ขณะที่ แฮร์รอลด์ กูดวิน (Harold Goodwin, 2011) ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของ “การรับผิดชอบ” (responsibility) ทั้งใน ระดับของผู้เดินทาง ผู้ประกอบการ และรัฐ ซึ่งควรมีส่วนในการลดผลกระทบทางลบทั้งด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม การเดินทางที่มีจริยธรรม (ethical tourism) จึงกลายเป็นแนวคิดที่ควบคู่ ไปกับการท่องเที่ยวทางเลือก โดยย้ำให้เห็นถึงการสร้างความสัมพันธ์ที่เท่าเทียมระหว่างเจ้าบ้านและผู้ มาเยือน มิใช่เพียงการแสวงหาประสบการณ์เชิงตัวตนของนักท่องเที่ยวฝ่ายเดียว (Goodwin, 2011)

ในขณะที่การท่องเที่ยวยุคสมัยใหม่มักมุ่งเน้นไปที่การเยี่ยมชมสถานที่สำคัญทางวัฒนธรรม หรือประวัติศาสตร์ เช่น พีระมิดในอียิปต์ กำแพงเมืองจีน หรือทัชมาฮาลในอินเดีย ผู้คนมักมองหา ประสบการณ์ที่ทำให้รู้สึกสงบและเรียบง่าย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดและความคาดหวังของยุคสมัยใหม่ อย่างไรก็ดี ในยุคหลังสมัยใหม่ (postmodernism) พฤติกรรมการท่องเที่ยวได้เปลี่ยนแปลงไป โดย ผู้เดินทางไม่เพียงแต่เป็นผู้รับชมสถานที่ แต่ยังมีส่วนร่วมในการสร้างประสบการณ์ส่วนตัว ตัวอย่างเช่น การเข้าร่วมกิจกรรมในชุมชนท้องถิ่น เช่น การเรียนรู้วิถีชีวิตของชนเผ่าเบดูอินในอิสราเอล หรือการใช้ ชีวิตร่วมกับเจ้าบ้านในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (creative tourism) นี้ช่วยสร้าง ความเชื่อมโยงลึกซึ้งยิ่งขึ้นและเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้สำรวจตัวตนของตนเองในขณะที่สำรวจ โลกภายนอก แนวคิดของ Natan Urieli (1997) แสดงให้เห็นถึงสองรูปแบบหลักในการท่องเที่ยว หลังสมัยใหม่ ได้แก่ การท่องเที่ยวที่มีการจัดฉาก (staged tourism) และการท่องเที่ยวที่มุ่งค้นหา ประสบการณ์จากสภาพแวดล้อมธรรมชาติ แม้ทั้งสองจะดูแตกต่างกัน แต่ก็สะท้อนให้เห็นถึงความ หลากหลายของนักท่องเที่ยวในยุคปัจจุบันที่มองการเดินทางไม่เพียงแต่เป็นการแสวงหาสถานที่ใหม่ ๆ แต่ยังเป็นการสร้างความหมายส่วนบุคคลในโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ไม่ว่าจะเป็นการพักผ่อนเชิง วัฒนธรรม หรือการเชื่อมโยงกับพื้นที่ที่สะท้อนถึงตัวตนและความเชื่อของเรา (ชนัญ วงษ์วิภาค, 2558)

รวมถึงทำให้การท่องเที่ยวยุคหลังสมัยใหม่ไม่ได้ถูกกำหนดด้วยกรอบเวลาและพื้นที่แบบ ดั้งเดิมอีกต่อไป แนวคิด “เวลาเชิงฉับพลัน” (instant-time) ที่ผสมผสานอดีตเข้ากับปัจจุบันทำให้การ เดินทางกลายเป็นกิจกรรมที่ยืดหยุ่นและตอบสนองความพึงพอใจในทันที สถานที่ท่องเที่ยวเชิงย้อนยุค (nostalgic tours) และพื้นที่ที่มีธีมเฉพาะ เช่น Disneyland หรือโรงแรม Hotel De Glace ในเมือง ควิเบก ได้รับความนิยมเนื่องจากตอบโจทย์ความต้องการที่ผสมผสานระหว่างความสนุกสนานและ

ความแตกต่าง การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ยังส่งผลให้การท่องเที่ยวทางเลือก (alternative tourism) มีความสำคัญมากขึ้น ไม่เพียงแต่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่ยังช่วยเสริมสร้างความยั่งยืนและความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับธรรมชาติและวัฒนธรรม การบริโภคประสบการณ์จึงไม่ได้มุ่งเน้นเพียงความสนุก แต่ยังสะท้อนถึงการแสวงหาความหมายในชีวิต เช่นที่มันด์ (Mowforth, 2015) และโอดาบาซี (Odabaşı, 2006) อธิบายว่าการเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลมาจากเศรษฐกิจที่มั่งคั่งขึ้น เทคโนโลยีที่ก้าวหน้า และการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมสันทนาการ การออกแบบผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวในยุคหลังสมัยใหม่จำเป็นต้องตอบสนองต่อพฤติกรรมที่หลากหลายของนักเดินทาง ตั้งแต่การสร้างประสบการณ์ที่ทันสมัยและยั่งยืน ไปจนถึงการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดช่องว่างระหว่างโลกเสมือนและโลกจริง (Nalçacı İkiz, 2019)

อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี แนวคิด “ทางเลือก” เองก็อาจกลายเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ทางการตลาดในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น แพ็กเกจทริปแบบรีไทรต์ (retreat) หรือ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (wellness tour) ที่แม้จะถูกนำเสนอว่าเนิบช้าและแท้จริง หากแต่แฝงไว้ด้วยการจัดการที่ซับซ้อนและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่สูง (Butcher, 2003) กรณีเช่นนี้สะท้อนลักษณะของ “pseudo-alternative” (ทางเลือกจอมปลอม) หรือ “mainstreamed alternatives” (ทางเลือกที่กลายเป็นกระแสหลัก) ซึ่งเป็นรูปแบบของการท่องเที่ยวทางเลือกที่ถูกกลไกตลาดดัดแปลงให้สอดคล้องกับทุนความยั่งยืนนี้สะท้อนให้เห็นว่าความพยายามในการต่อต้านกระแสหลักอาจถูกดูดกลืนเข้าสู่ระบบทุนได้อย่างแนบเนียน โดยเฉพาะเมื่อ “ประสบการณ์” ถูกจัดแพ็กและขายเป็นสินค้า ทว่าการเดินทางที่ไม่ยึดติดกับเส้นทางหลัก เช่น การขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว ยังคงเป็นรูปแบบที่เปิดพื้นที่ให้กับการแสดงออกถึง “ตัวตนที่ไม่สมบูรณ์แบบแท้จริงแท้” ผ่านร่างกายที่เคลื่อนผ่านภูมิทัศน์ที่ไม่แน่นอน เช่นที่ ทิม เอ็ดเดนเซอร์ (Tim Edensor, 2001) เสนอแนวคิด “tourist performances” (การแสดงตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านพฤติกรรมและการเดินทาง) เพื่ออธิบายว่าร่างกายของนักเดินทางคือเครื่องมือในการสื่อสาร ต่อต้าน หรือแม้แต่ผลิตซ้ำความเป็นตัวตนในระหว่างการเดินทางเอง แนวคิดนี้ยังชี้ให้เห็นว่า การเดินทางไม่ใช่เพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพ แต่เป็นการฝึกซ้อม เจรจา และทดลองความเป็นตัวตนในบริบทที่เต็มไปด้วยข้อจำกัดและความไม่แน่นอน (Edensor, 2001)

รูปแบบของการเดินทางที่เอื้อต่อการแสดงออกเช่นนี้ปรากฏเด่นชัดในกรณีของการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว ซึ่งสามารถวางอยู่ภายใต้กรอบของการท่องเที่ยวทางเลือกได้อย่างชัดเจน ด้วยภายใต้โลกที่เต็มไปด้วยแผนที่ท่องเที่ยวแบบสำเร็จรูป แต่ในทางกลับกันการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวกลับเป็นการเคลื่อนไหวที่ทวนกระแสหลัก เป็นการเดินทางที่ไม่มีไกด์ ไม่มีแผนตายตัว และไม่มีรูปแบบที่ต้องยึดติด หากเป็นการแสวงหาทางเลือกนอกกรอบที่ภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมักวางไว้

การเดินทางเช่นนี้สามารถวางอยู่ภายใต้แนวคิด “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) ซึ่งเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองต่อข้อวิพากษ์ของการท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) ที่แม้จะสร้างรายได้มหาศาลให้กับเศรษฐกิจ แต่ก็ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม และโครงสร้างทางสังคม (Butcher, 2003; Mowforth, 2015) การเชื่อมต่อเครือข่ายของคนเดียวจึงสามารถจัดวางให้อยู่ในหลายหมวดย่อย (subset) ของการท่องเที่ยวทางเลือก ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย (adventure tourism) ที่เน้นความท้าทายและการตัดสินใจด้วยตนเองในสถานะที่ไม่แน่นอน (Swarbrooke et al., 2003) หรือการท่องเที่ยวแบบเนิบช้า (slow travel) ซึ่งให้ความสำคัญกับจังหวะชีวิต การจดจ่อกับสถานที่ และการสัมผัสภูมิทัศน์อย่างลึกซึ้ง (Dickinson & Lumsdon, 2010) อีกทั้งยังแสดงลักษณะของการท่องเที่ยวแบบปัจเจก (solo travel) ที่นักเดินทางมักแสวงหาความสงบ ความเป็นอิสระ และประสบการณ์ที่สามารถสร้างความหมายภายในให้กับตนเอง (Wilson & Little, 2008)

ในแง่ของมานุษยวิทยา การเชื่อมต่อเครือข่ายของคนเดียวคือการ “เดินทางที่มีความหมาย” (meaningful travel) ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นการเคลื่อนไหวทางกายภาพเท่านั้น หากยังเป็นกระบวนการที่ผู้เดินทางเข้าไปสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับสถานที่ สร้างเรื่องเล่าผ่านประสบการณ์ของตน และเจรจาอัตลักษณ์ของตนเองผ่านร่างกายที่เคลื่อนไหว (Moles, 2008; Sheller & Urry, 2006) ภายใต้กรอบแนวคิดเรื่อง “mobilities” (การเคลื่อนไหวหลากหลายมิติ) การเดินทางไม่ได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง แต่คือการไหลเวียนของผู้คน วัตถุ ความคิด และอารมณ์ ที่เชื่อมโยงตัวบุคคลเข้ากับภูมิทัศน์ โครงสร้างทางสังคม และวัฒนธรรมการเดินทางในยุคโลกาภิวัตน์ (Sheller & Urry, 2006) การขับเชื่อมต่อเครือข่ายจึงไม่เพียงผลิต “การเคลื่อนที่” ทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังเป็นการผลิตอัตลักษณ์และความรู้สึกมีตัวตนผ่านจังหวะ เส้นทาง และการเลือกเสพพื้นที่เฉพาะของตนเอง การเดินทางจึงกลายเป็นการเจรจาเชิงวัฒนธรรมระหว่างปัจเจกกับโลกที่เขาข้ามผ่าน ภายใต้กรอบของ “เศรษฐกิจประสบการณ์” (experience economy) ของไพน์และกิลมอร์ (Pine & Gilmore, 1999) การเดินทางแบบนี้สามารถมองได้ว่าเป็นการผลิต “ความหมาย” มากกว่าการบริโภคสินค้า เป็นการท่องเที่ยวที่ขับเคลื่อนด้วย “อารมณ์และความต้องการ” ของนักเดินทางที่เลือกสัมผัสโลกด้วยตนเอง ไม่ผ่านสื่อกลางของรีสอร์ท แพคเกจ หรือไกด์ทัวร์ การเลือกเส้นทางย่อย เลี่ยงเมืองใหญ่ เข้าไปในพื้นที่ชนบท หรือแม้แต่การแวะนั่งคุยกับคนท้องถิ่น ล้วนสะท้อนจุดยืนที่ท้าทายการบริโภคแบบผิวเผินที่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวแบบมวลชนพยายามผลิตซ้ำ การเชื่อมต่อเครือข่ายคนเดียวจึงไม่ใช่เพียงกิจกรรมผจญภัย แต่เป็นการกระทำทางวัฒนธรรมที่แฝงเร้นด้วยการสร้างอัตลักษณ์ การผลิตความหมาย และการแสดงอำนาจในตน (agency) ในบริบทของโลกที่ถูกจัดระบบให้

มนุษย์เป็นเพียง “ผู้บริโภค” การขับขี่ยด้วยตนเองจึงเป็นมากกว่าการเดินทาง แต่ในขณะเดียวกันคือ การต่อต้านแบบอ่อนโยนและการอยู่กับตนเองในโลกที่เร่งรีบ

นอกจากนี้ งานศึกษานี้ยังได้ขยายการวิเคราะห์ประสบการณ์การเดินทางโดยอาศัยแนวคิด “affective mobilities” (Sheller, 2017) และ “phenomenology of travel” (Edensor, 2000; Sheller & Urry, 2006) เพื่อทำความเข้าใจมิติทางอารมณ์และการรับรู้ที่เกิดขึ้นระหว่างการเคลื่อนไหว แนวคิด affective mobilities ชี้ให้เห็นว่าการเคลื่อนที่มีได้เกิดขึ้นอย่างว่างเปล่า แต่พ่วงพาอารมณ์ ความรู้สึก และความสัมพันธ์ทางสังคมที่ถักทอระหว่างผู้เดินทางกับภูมิทัศน์ ผ่านกระบวนการสังสมและแปรรูปที่มีรากมาจากทุนชีวิตและประสบการณ์เฉพาะตัว ขณะที่ phenomenology of travel เสนอว่าการเดินทางมิได้เป็นเพียงการเปลี่ยนผ่านทางภูมิศาสตร์ หากแต่เป็นการดำรงอยู่ในโลก (being-in-the-world) ที่ถูกประกอบสร้างผ่านร่างกาย ความรู้สึก และการปฏิสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม ประสบการณ์ของผู้เดินทางจึงไม่สามารถทำความเข้าใจได้เพียงจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ หากต้องพิจารณาการรับรู้และการให้ความหมายที่สั่งสมขึ้นจากตัวนักเดินทางเอง

ในทำนองเดียวกัน แนวคิด “emotional mobilities” (Sheller, 2017) ยังเปิดมุมมองว่าการเคลื่อนไหวมิได้หมายถึงการเปลี่ยนที่ทางกายภาพเท่านั้น หากแต่รวมถึงการเคลื่อนที่ การเปลี่ยนแปลง และพลวัตของอารมณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง ภูมิทัศน์และเส้นทางที่ผู้เดินทางสัมผัสจึงไม่ใช่เพียงฉากหลังที่เฉยเมย หากแต่เป็นพื้นที่ที่กระตุ้น ปลุกเร้า หรือแปรเปลี่ยนอารมณ์อย่างลึกซึ้ง ผ่านกระบวนการรับรู้และการตีความเฉพาะตัว การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ตัววิ่งคนเดียวในบริบทนี้ จึงสามารถมองได้ว่าเป็นทั้งการเคลื่อนที่ทางกายภาพ และการเคลื่อนที่ของอารมณ์ที่ประกอบสร้างตัวตนและความหมายใหม่ระหว่างเส้นทางที่ทอดยาว อีกมิติหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการทำความเข้าใจประสบการณ์การเดินทาง คือ แนวคิดเรื่องสิทธิในการเคลื่อนที่ (right to mobility) ซึ่งเป็นประเด็นที่ได้รับการพัฒนาขึ้นภายในสายงาน mobilities studies รุ่นหลัง (Cresswell, 2006) แนวคิดนี้เน้นย้ำว่าการเคลื่อนไหวมิได้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างเป็นกลางหรือเป็นเสรีเสมอไป หากแต่แฝงอยู่ภายใต้โครงสร้างอำนาจ เศรษฐกิจ และสังคม ผู้ที่มีทุนชีวิตสูงกว่ามักมีโอกาสนในการเคลื่อนที่อย่างปลอดภัย เสรี และได้รับการยอมรับมากกว่าผู้ที่มีทุนจำกัด การเดินทางจึงไม่ใช่สิทธิที่กระจายตัวอย่างเท่าเทียม แต่ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของอำนาจและทรัพยากรที่แต่ละบุคคลเข้าถึงได้ ในบริบทของการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ตัววิ่งคนเดียว การทำความเข้าใจพลวัตของสิทธิในการเคลื่อนที่ช่วยเปิดเผยให้เห็นว่า แม้การเดินทางเช่นนี้จะถูกจินตนาการว่าเป็นพื้นที่แห่งอิสรภาพ แต่แท้จริงแล้วยังคงถูกกำกับโดยทุนชีวิต ความคาดหวังทางสังคม และโครงสร้างเศรษฐกิจในระดับที่แตกต่างกัน

งานศึกษานี้ใช้แนวคิด “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) เป็นกรอบหลักในการวิเคราะห์ โดยให้ความสำคัญกับรูปแบบการเดินทางที่เน้นความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม ตลอดจนเปิดพื้นที่ให้กับประสบการณ์เฉพาะบุคคลของนักเดินทางที่อยู่นอกกระแสหลัก แนวคิดนี้เกิดขึ้นจากการวิพากษ์ผลกระทบของการท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) ที่แม้จะสร้างรายได้มหาศาล แต่ก็นำไปสู่การใช้ทรัพยากรเกินขีดจำกัด การสูญเสียอัตลักษณ์ของชุมชน และความเหลื่อมล้ำในการกระจายผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวทางเลือกจึงเสนอแนวทางใหม่ ที่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน การเรียนรู้ข้ามวัฒนธรรม และการลดทอนประสบการณ์ที่ถูกจัดฉาก ทั้งนี้ แนวคิดดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของผู้ขับขีมอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เลือกเดินทางคนเดียว ซึ่งพบมากในภูมิภาคที่อยู่นอกเส้นทางท่องเที่ยวกระแสหลัก เช่น ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคอีสานของประเทศไทย พื้นที่ที่มีภูมิทัศน์หลากหลายและวัฒนธรรมเข้มข้น เอื้อต่อการประกอบสร้างความหมายส่วนบุคคล และเพื่อให้การวิเคราะห์มีความลึกซึ้งยิ่งขึ้น งานศึกษานี้ยังประยุกต์ใช้แนวคิดย่อยจากกรอบการท่องเที่ยวทางเลือก ได้แก่ “การท่องเที่ยวแบบเน้นประสบการณ์” (experience economy) ที่มองว่าการเดินทางคือการลงทุนทางอารมณ์และตัวตน มากกว่าการบริโภคสถานที่เพียงผิวเผิน “การท่องเที่ยวแบบชุมชน” (community-based tourism) ที่เน้นความสัมพันธ์ระหว่างนักเดินทางกับเจ้าบ้าน และ “การท่องเที่ยวแบบเนิบช้า” (slow tourism) ที่ให้ความสำคัญกับจังหวะการเดินทาง ความเงียบ และการมีปฏิสัมพันธ์กับภูมิทัศน์อย่างลึกซึ้ง

ในบริบทนี้ การขับขีมอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวจึงมิใช่เพียงการเคลื่อนที่เชิงกายภาพ หากแต่เป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวทางเลือกที่ผสมผสานการเดินทางเชิงผจญภัยเข้ากับการแสวงหาความหมายเฉพาะตัว ผ่านการเปิดพื้นที่ให้ร่างกาย อารมณ์ และความทรงจำได้มีบทบาทสำคัญในการผลิตประสบการณ์ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ประสบการณ์การเดินทางจะได้รับการขยายด้วยแนวคิด affective mobilities (Sheller, 2017) และ phenomenology of travel (EDENSOR, 2000; Sheller & Urry, 2006) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าความเคลื่อนไหวระหว่างการเดินทางมิได้ดำรงอยู่เพียงในระดับกายภาพ หากแต่เกี่ยวพันกับการเคลื่อนที่ของอารมณ์ การรับรู้ และการประกอบสร้างความหมายใหม่อย่างต่อเนื่องระหว่างเส้นทาง ขณะเดียวกัน งานศึกษานี้ยังหยิบยืมแนวคิด “สิทธิในการเคลื่อนที่” (right to mobility) (Sheller, 2018; Cresswell, 2006) มาเป็นกรอบเสริมในการวิเคราะห์ โดยเน้นย้ำว่าการเข้าถึงประสบการณ์การเดินทางเช่นนี้มิได้กระจายตัวอย่างเสรี แต่ขึ้นอยู่กับทุนชีวิต ทรัพยากร และโครงสร้างทางสังคมที่เอื้อหรือจำกัดความสามารถในการเคลื่อนที่อย่างอิสระของแต่ละบุคคล ในแง่นี้ การขับขีมอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวจึงเป็นทั้งการเจรจากับภูมิทัศน์และการต่อรองกับเงื่อนไขเชิงโครงสร้าง ที่ส่งผลต่อวิธีการรับรู้โลกและการประกอบสร้างตัวตนในเส้นทางชีวิต

## 2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษารัชนีนี้ ประกอบด้วย วรรณกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ (Motorcycle Touring) ที่ฉายให้ทิศทางการศึกษาเกี่ยวกับการเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ ทั้งในบริบทต่างประเทศและประเทศไทย และวรรณกรรมเกี่ยวกับการเที่ยวคนเดียว (Solo Travel) ที่ทำให้เห็นว่าทิศทางการศึกษาที่ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการเที่ยวคนเดียวของผู้หญิง ซึ่งเป็นโอกาสในการศึกษาการเที่ยวคนเดียวของเพศอื่น ๆ ดึงนำเสนอสาระที่น่าสนใจของวรรณกรรมกลุ่มต่าง ๆ ต่อไปนี้

### 2.2.1 วรรณกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ (Motorcycle Touring)

“การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์” (Motorcycle Touring) ถือเป็นวัฒนธรรมย่อยในการท่องเที่ยว และไม่ค่อยมีการกล่าวถึงในวรรณคดีการท่องเที่ยว ทั้งที่ก็เคยมีการศึกษาของฌอง สกอล (Jean Scol) เรื่อง Motorcycle tourism: renewed geographies of a marginal tourism practice (2016) ที่เน้นความสำคัญของการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ในฐานะการปฏิบัติทางวัฒนธรรมชายขอบ และเมื่อพิจารณาจาวรรณกรรมที่มีอยู่ เอลเลียตและคณะ (Elliot et al., 2003) อภิปรายความปลอดภัยและทักษะการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง ไชคส์และเคลลี (Sykes & Kelly, 2014) จัดทำแผนที่การศึกษาการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และหารือเกี่ยวกับผลกระทบและโอกาสต่าง ๆ จากข้อมูลของชุง (Chung, 2019) มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงเป็นกิจกรรมสันทนาการชนิดหนึ่ง การขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวสามารถไปถึงประเทศต่าง ๆ เมืองเล็ก ๆ ทุ่งนา พื้นที่ดั้งเดิม และอุทยานแห่งชาติ นอกจากนี้ยังสามารถผสมผสานกับกิจกรรมสันทนาการ การตั้งแคมป์ และการตกปลาประเภทต่าง ๆ และดึงดูดใจด้วยภาพลักษณ์แห่งอิสระภาพ

อย่างไรก็ดี การท่องเที่ยวในลักษณะนี้ค่อนข้างมีความเสี่ยง โดยทั่วไปแล้ว สถิติการชนที่บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตปรากฏสูงในนักท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ อัตราการชนที่สูงมาจากหลายปัจจัย รวมถึงสภาพอากาศเลวร้าย ความไม่มั่นคงของรถจักรยานยนต์ ทักษะที่ต่ำ การขาดการป้องกันโดยรถจักรยานยนต์ และเครื่องแต่งกายของผู้ขับขี่ขณะชน เนื่องจากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ค่อย ๆ กลายเป็นกระแสนิยมในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แผนการเดินทางในธีมรถมอเตอร์ไซด์สำหรับสถานที่ต่าง ๆ ในโลกจึงพร้อมให้บริการเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น สกอตแลนด์ตอนใต้และไอร์แลนด์เหนือได้รับทุนจากโครงการ LEADER (ตัวย่อในภาษาฝรั่งเศส – Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale – หมายถึงความเชื่อมโยงระหว่าง

ดำเนินการเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจในชนบท) ของสหภาพยุโรปเพื่อพัฒนาชุดโปรแกรมการเดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซด์

อีกตัวอย่างหนึ่งคือหมู่บ้านเล็ก ๆ ของ Pocardo ใน Brittany ประเทศฝรั่งเศส เริ่มในปี ค.ศ. 1979 เทศกาล ‘Madonna of the Bikers’ ได้จัดขึ้นทุกปีและมีผู้ขี่มอเตอร์ไซด์มากกว่า 20,000 คนเข้าเยี่ยมชม สถานที่เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองกระแสความนิยมในการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ บางร้านถึงกับเสนอตัวเลือก ‘Knight's Breakfast’ เพื่อความสะดวกของนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ บริบทเอเชีย ได้เห็นในฐานะประเทศที่มีรถจักรยานยนต์และสกู๊ตเตอร์หนาแน่นที่สุด ได้รับการตีพิมพ์ในนิตยสาร National Geographic ในบรรดาผลงานที่คัดเลือกโดยการแข่งขัน ‘2018 Travel Photographers’ ของนิตยสาร ซึ่งรวมถึง ‘Motorcycle Waterfalls’ ที่มีชื่อเสียงรวมอยู่ด้วย (Wu et al., 2021)

ปัจจุบัน การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ได้กลายเป็นอีกหนึ่งเทรนด์การท่องเที่ยวที่กำลังเติบโต และดึงดูดให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์รายใหม่ ๆ เดินทางไปสัมผัสประสบการณ์ใหม่ ๆ และกระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว **คาร์ลอส เอดูอาร์โด อัลเมด้า ราโมอา, เปาโล ซานโตส ปิเรส และเอดาร์ ซิลวา อันญา** (Carlos Eduardo Almeida Ramoa, Paulo Santos Pires and Edar Silva Añaña, 2021) ชี้ให้เห็นว่า แม้การขี่มอเตอร์ไซด์ไม่ใช่ประสบการณ์ใหม่ แต่การวิจัยเกี่ยวกับปรากฏการณ์นี้ในบริบทการท่องเที่ยวนั้นค่อนข้างเริ่มต้นและจำกัดเฉพาะสถานที่และเฉพาะกลุ่มเท่านั้น ในวรรณกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ลักษณะของกิจกรรมนี้และผู้กระทำการยังต้องได้รับการตรวจสอบอย่างใกล้ชิดอีกด้วย แรงจูงใจในการขี่มอเตอร์ไซด์ในบริบทของการผจญภัยและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศนั้นแตกต่างจากการท่องเที่ยวรูปแบบอื่น ยังไม่มีการกำหนดและแบ่งแยกอย่างชัดเจน การศึกษาครั้งนี้เผยให้เห็นว่าประสบการณ์ระหว่างการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์น่าตื่นเต้นพอๆ กับจุดหมายปลายทาง ทำให้การเดินทางกลายเป็นจุดหมายปลายทางในขณะเดินทาง ความสนใจหลักของนักท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมท้องถิ่น (Ramoa et al., 2021)

**คาร์ล ไอ. เคเตอร์** (Cater, 2017) ที่เผยให้เห็นว่า การสันถนาการด้วยมอเตอร์ไซด์พัฒนาจากวัฒนธรรมขบถในทศวรรษ 1950 มาเป็นตลาดหลักขนาดใหญ่ในปัจจุบัน การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์เติบโตขึ้นอย่างมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์เปลี่ยนไปใช้มอเตอร์ไซด์ที่มีความจุมากขึ้น และอายุเฉลี่ยของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์เพิ่มขึ้น ข้อมูลประชากรของกลุ่มนี้สะท้อนการใช้มอเตอร์ไซด์เพื่อการพักผ่อนมากกว่าการเดินทาง สถานที่รอบนอกซึ่งมีสัดส่วนที่สูงของภูเขาและถนนที่สวยงามซึ่งเป็นที่ยอมรับของนักขี่มอเตอร์ไซด์ ได้เห็นการหลั่งไหลเข้ามาอย่างมากของนักพักผ่อนหย่อน

ใจเหล่านี้ แม้จะมีความสำคัญเช่นนี้ แต่ก็ยังมีงานวิชาการเพียงเล็กน้อยในเรื่องนี้ หรือมีความพยายามร่วมกันที่จะโอบรับตลาดนี้โดยองค์กรการตลาดปลายทาง (Cater, 2017)

ด้านแรงจูงใจในการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ โรเบิร์ต อี. แฟรช จูเนียร์, จูเลีย อี. บลอส, เวย์น ดับเบิลยู. สมิธ และคнут เชอร์แฮก (Robert E. Frash Jr., Julia E. Blose, Wayne W. Smith & Knut Scherhag, 2018) ชี้ให้เห็นว่า ความปรารถนาที่จะหลบหนี ภาวะสิ้นไหล (flow state) ขณะขับขี่ และเส้นทางที่สอดคล้องกับภาพลักษณ์ของนักเดินทาง คือ แรงจูงใจของนักท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ที่นักจัดการท่องเที่ยวควรเห็นเป็นโอกาสทางการตลาด การศึกษา ยังชี้ให้เห็นว่า ความสำเร็จล่าสุดของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สัญชาติยุโรปหลายราย เช่น Triumph, BMW และ Ducati แท้จริงแล้วพวกเขาไม่ได้ขายรถจักรยานยนต์เพียงเท่านั้น แต่เป็นสิ่งที่เรียกว่า ระบบรถมอเตอร์ไซค์แบบบูรณาการ ซึ่งรวมทุกอย่างตั้งแต่เครื่องประดับและเสื้อผ้าไปจนถึงการสนับสนุนด้านเทคนิค บริการฝึกอบรม และการท่องเที่ยว องค์ประกอบแบบบูรณาการเหล่านี้มีความสำคัญต่อการสร้างเอกลักษณ์ของแบรนด์และความจงรักภักดี และการกำหนดรูปแบบการใช้ชีวิตที่เปิดใช้งานโดยการซื้อดังกล่าว (Frash Jr et al., 2018)

แบบแผนการขับขี่มอเตอร์ไซค์ที่บูรณาการทุกอย่างและเทียบได้กับเป็น “วัฒนธรรม” ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ คือ สิ่งที่ทำให้การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์มีความเป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม (niche market) และหนึ่งในภาพแทนของตลาดเฉพาะกลุ่มนี้ คือ ตลาดการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ในสหรัฐอเมริกา ที่ได้มีประมาณการว่ารายรับจากการท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์ของสหรัฐฯ เกิน 15 พันล้านดอลลาร์ต่อปี ด้วยมีเจ้าของมอเตอร์ไซค์ตามกฎหมายตามท้องถิ่นที่จดทะเบียนประมาณ 8.7 ล้านคันในสหรัฐฯ ซึ่งนั่นแสดงถึงศักยภาพทางเศรษฐกิจที่มีความหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ชนบทที่ไม่ใช่สถานที่ท่องเที่ยวหลัก (Frash Jr & and Blose, 2019)

ในบริบทสังคมไทย การศึกษาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ยังไม่ปรากฏมากนัก การทบทวนวรรณพบว่าการศึกษบางส่วนหนึ่งมองการขับขี่มอเตอร์ไซค์ในมิติของการเป็นวัฒนธรรมย่อย วัตถุทางวัฒนธรรม การเป็นพื้นที่แสดงตัวตน การศึกษาของ ภูมิเกียรติยศ เทศนา (2559) เกี่ยวกับกระบวนการก่อร่างสร้างรูป (shape) เครือข่ายรถบิ๊กไบค์ยี่ห้อดุคาติ ซึ่งประกอบไปด้วยองค์ประกอบ (element) ทั้ง ‘คน’ และ ‘สิ่งของ’ และปฏิบัติการทางวัฒนธรรมอันหลากหลาย ตลอดจนกระบวนการธำรงรักษาเครือข่าย รถดุคาติได้ก่อร่างสร้าง ‘ร่าง’ ปรับเปลี่ยนร่างกายของผู้ใช้รถให้เหมือนกับร่างกายของตัวเองมันเองด้วย ท่ามกลางความสัมพันธ์ที่หลากหลายท้ายที่สุดได้ขยับปรับเปลี่ยน (translation) มาอยู่ในระดับที่เท่าเทียมกัน กระทั่งหลอมรวมกัน (assemble) กลายเป็นเครือข่ายดุคาติที่ยิ่งใหญ่ อย่างไรก็ตาม บางครั้งความสัมพันธ์ได้เกิดการลดทอนย้อนแย้ง ซึ่งสาเหตุมาจากทั้ง

‘คน’ และ ‘สิ่งของ’ ภายใต้อุปกรณ์ ทำให้ความสัมพันธ์เกิดความเปราะบาง แตกหักง่าย หรือแยกออกจากกัน (dissemble) เครื่องหมายดูคาติจึงสร้างกระบวนการหลอมรวมความสัมพันธ์ (reassemble) เข้าหากันอีกครั้ง ผ่านปฏิบัติการทางวัฒนธรรมใหม่ ๆ (ภูมิเกียรติยศ เทศนา, 2559) ขณะที่ **สิริภาพ ชมเย็น** (2559) กล่าวว่า ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยทางครอบครัว และภาพยนตร์โฆษณา มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฮบริดของผู้บริโภคของผู้บริโภคประเภทดังกล่าวในเขตกรุงเทพมหานคร (สิริภาพ ชมเย็น, 2559)

ในบริบทที่ต่างไป **ภูเก็ต คังคายะ** (2559) ชี้ให้เห็นการมีอยู่ของผู้บริโภคไฮบริดอีกกลุ่มหนึ่ง ที่ใช้การบริโภคไฮบริดเป็นเรื่องแสดงตัวตน แต่การแสดงตัวตนของพวกเขาเป็นการกลายหรือถูกมองเป็นปัญหาของสังคม การศึกษาดังกล่าวจึงให้ความสนใจกับความรุนแรงเชิงวัฒนธรรมที่มีต่อกลุ่มนักบิณฑบาต และวัฒนธรรมความรุนแรงที่อยู่เบื้องหลังชีวิตของเหล่านักบิณฑบาต เพราะความรุนแรงเชิงวัฒนธรรมไม่ได้สร้างแค่ความรู้สึกแปลกแยกให้กับเหล่านักบิณฑบาต แต่ยังสร้างภาวะที่เอื้อให้ความรุนแรงถูกผลิตซ้ำอย่างต่อเนื่องภายในสังคม ความรุนแรงเชิงวัฒนธรรมคือปัจจัยทางวัฒนธรรมที่อยู่เบื้องหลังและผลักดันให้เกิดการแสดงออกด้วยความรุนแรงของกลุ่มนักบิณฑบาตคือความรุนแรงในครอบครัว และการสร้างภาวะความเป็นอื่น ความรุนแรงที่นักบิณฑบาตเหล่านี้แสดงออกมาคือภาพสะท้อนการถูกกดขี่และเพื่อตอบโต้กับอำนาจที่อยู่เหนือกว่า ซึ่งสร้างความชอบธรรมให้ผู้คนสังคมนำพวกเขาว่าเป็นปัญหาสังคม ยิ่งคนสองฝ่ายต่างเป็นอื่นต่อกัน กลายเป็นความเกลียดที่ฝังลึก ทั้งหมดล้วนเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นภายใต้สามเหลี่ยมแห่งความขัดแย้งที่ส่งผลให้เหล่านักบิณฑบาตนั้นกลายเป็นผู้ที่ถูกกระทำในบริบทของสังคมเมือง ประกอบกับวัฒนธรรมความรุนแรงในครอบครัวผลิตซ้ำความรุนแรงต่อเด็กและสตรีที่นำไปสู่ความเสื่อมถอยของสถาบันครอบครัวที่ไม่มีใครยื่นมือเข้าไปให้ความช่วยเหลือปลายทางคือเยาวชนจำนวนมากเข้าสู่กระบวนการที่ผิดตัวให้พวกเขากลายมาเป็นนักบิณฑบาตในวันนี้ ซึ่งสุดท้ายแล้วปัญหาความรุนแรงทางวัฒนธรรมก็มิได้รับการแก้ไขแต่อย่างใด เนื่องจากระบบสังคมและวัฒนธรรมสอดคล้องกับการผลิตซ้ำความรุนแรงให้ยังคงอยู่ต่อไปในสังคม (ภูเก็ต คังคายะ, 2559)

ประเด็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ การศึกษาส่วนใหญ่เป็นเรื่องรูปแบบการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (big bike) ดังปรากฏในงานของ **วิรัชพงศ์ ขวัญวัลย์** (2560) เรื่อง พฤติกรรมและแรงจูงใจที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการท่องเที่ยว และเลือกที่พักของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ งานศึกษาของ **ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์** (2562) เรื่อง ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซด์ของจังหวัดกาญจนบุรี และงานของ **พลกรัง ลินอาภา** (2561) เรื่อง การศึกษาพฤติกรรม การตัดสินใจ และรูปแบบการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่ขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (big bike) ที่ให้ข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับเพศ อายุ ระดับการศึกษา

อาซีฟ รายได้ ความถี่ในการเดินทาง ลักษณะการท่องเที่ยวและการพักผ่อน ระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้ง วัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยว และการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยว และสถานที่พัก (ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์, 2562; พลากร สีนอาภา, 2561; วีรพงศ์ ชูวงษ์วาลย์, 2560) นอกจากนี้ ยังพบการศึกษากับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ โดย ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์ (2562) เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ ที่ชี้ให้เห็นว่า ลักษณะสังคมและเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นรายได้และอายุ มีผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในเรื่องความปลอดภัยใน การใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อเดินทาง (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, 2562)

การทบทวนวรรณกรรมในประเด็น “การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์” (motorcycle touring) ทำให้เห็นว่า งานศึกษาส่วนใหญ่ทั้งในบริบทต่างประเทศและประเทศไทยให้ความสำคัญกับรูปแบบ การท่องเที่ยวและพฤติกรรมของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ ซึ่งเป็นประโยชน์ในการจัดการท่องเที่ยวและ พัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ โดยเฉพาะกับรถมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (big bike) ที่เป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม (niche market) ของกลุ่มคนที่มีฐานะ อย่างไรก็ตาม งานศึกษา ดังกล่าวในบริบทสังคมไทยยังมีน้อยชิ้นที่จะศึกษาไปถึงตัวตนและความคิดของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ โดยเฉพาะผู้ขับขี่ท่องเที่ยวคนเดียว ซึ่งนั่นคือโอกาสสำคัญของการศึกษาเรื่อง “การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ینگคนเดียวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก” ในการทำความเข้าใจปรากฏการณ์นี้

## 2.2.2 วรรณกรรมเกี่ยวกับการเที่ยวคนเดียว (Solo Travel)

“การเที่ยวคนเดียว” มีนิยามที่ปรากฏในงานศึกษาของ แลสเซอร์ เบร์เทลลี และบีเกอร์ (Laesser, Beritelli, & Bieger, 2009) ที่ได้แบ่งกลุ่มตลาดของนักท่องเที่ยวหรือนักท่องเที่ยวเดินทาง คนเดียว ออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) SINGLE-SOLO: ท่องเที่ยวด้วยตนเองคนเดียว โดยไม่มีคนรู้จัก หรือแม้แต่สมาชิกในครอบครัวมาด้วย 2) SINGLE-GROUP: นักท่องเที่ยวที่แต่ละคนมาจากต่าง ครอบครัว โดยมารวมตัวกันเที่ยวเป็นกลุ่ม 3) COLLECTIVE-SOLO: การเดินทางไปพักกับคนรู้จัก แต่ ออกเดินทางคนเดียว และ 4) COLLECTIVE-GROUP: เดินทางด้วยกันเป็นกลุ่มใหญ่แต่แยกกัน ท่องเที่ยวเป็นกลุ่มเล็กๆ (Laesser et al., 2009)

ไม่เพียงแค่นั้น ในยุคหลังสมัยใหม่ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการสื่อสารที่เริ่มถูกพัฒนาขึ้น ส่งผลให้ผู้คนจากทั่วโลกสามารถเข้าถึงสินค้าและบริการจากทุกมุมโลกได้อย่างรวดเร็ว ผ่านช่อง ทางการสื่อสารที่หลากหลาย รวมถึงเครือข่ายสังคมออนไลน์ (social network) หรืออินเทอร์เน็ตที่

เข้ามามีบทบาทสำคัญและเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตผู้คนในวงกว้าง ความนิยมที่มีต่อการใช้อินเทอร์เน็ต ส่งผลให้เกิดเป็นชุมชนออนไลน์ที่ผู้คนในสังคมสามารถถ่ายทอดประสบการณ์ในชีวิตประจำวัน แลกเปลี่ยนข้อมูล และสร้างเครือข่ายทางสังคมบนชุมชนออนไลน์ได้โดยไม่จำเป็นต้องรู้จักกันมาก่อน รวมถึงมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมระหว่างกันของผู้คนในสังคมด้วย เช่นเดียวกับการรับรู้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวที่ผู้คนสามารถใช้ชุมชนออนไลน์ในการออกแบบ และหาข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยวด้วยตนเอง เพิ่มเติมจากการรับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ โทรทัศน์ หรือการแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวผ่านระบบทัวร์ (มิ่งสรรพ ขาวสะอาด, 2562) ประกอบกับการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และการเกิดขึ้นของเว็บไซต์จองตั๋วและที่พัก ที่สะดวกและรวดเร็วกว่าการจองในอดีต ทำให้การเดินทางด้วยตนเองสามารถทำได้ง่ายมากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้คนที่มีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยี ออกเดินทางด้วยตนเองได้โดยไม่ต้องพึ่งพาข้อมูลการท่องเที่ยวจากบริษัทท่องเที่ยวในรูปแบบกรุ๊ปทัวร์อีกต่อไป เกิดการท่องเที่ยวแบบอิสระ ซึ่งหมายถึงการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจะตัดสินใจในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและท่องเที่ยวด้วยตนเอง มีได้หลายรูปแบบทั้งการเดินทางโดยลำพัง (solo travel) การเดินทางท่องเที่ยวด้วยกลุ่มขนาดเล็ก และการเดินทางท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ (backpacker) ซึ่งโดยรวมไม่ได้ใช้บริการบริษัทนำเที่ยวแบบแพ็คเกจทัวร์เต็มตัว แต่อาจใช้บริการบางอย่างจากบริษัทนำเที่ยวเท่านั้น นักท่องเที่ยวอิสระจึงมีการศึกษาข้อมูลและวางแผนการท่องเที่ยวด้วยตนเองก่อนออกเดินทางทุกครั้งจากเว็บไซต์ท่องเที่ยวต่าง ๆ (Alastair M. Morrison, 2013: 423 อ้างถึงใน (นริศ มัจฉาธิกุล, 2559))

สำหรับงานศึกษาการท่องเที่ยวคนเดียว เริ่มเป็นที่รู้จักในช่วงยุคสมัยใหม่คาบเกี่ยวมาถึงช่วงยุคหลังสมัยใหม่ เนื่องด้วยการเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ทำได้ง่ายมากยิ่งขึ้น อีกทั้งนักท่องเที่ยวคนเดียวเล็งเห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเที่ยวแบบ mass tourism ดังเห็นได้จากบทความเรื่อง solo travel ไปเที่ยวคนเดียวแต่เพื่อนเยอะกว่า สะท้อนให้เห็นว่า รูปแบบการท่องเที่ยวคนเดียวเริ่มเป็นที่พบเห็นมากขึ้นเรื่อย ๆ จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างกว่า 2,300 คน โดยบริษัทด้านการตลาดอย่าง MMGY Global พบว่า ตั้งแต่มกราคม 2015 จนถึง ธันวาคม 2017 ยอดการค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวคนเดียวใน Google นั้น เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด งานวิจัยจาก Queensland University of Technology's Business School ยืนยันว่า การท่องเที่ยวคนเดียวนั้นสามารถทำให้เราสัมผัสถึงความอิสระ ผ่อนคลาย และค้นพบตัวตน การสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เข้าร่วม 24 คน ซึ่งเดินทางท่องเที่ยวด้วยตัวเองเป็นประจำ พบว่า ส่วนใหญ่เลือกที่จะเดินทางคนเดียวเพราะความสนุกไม่ใช่ความจำเป็นแต่อย่างใด สำหรับบางคนการท่องเที่ยวคนเดียวเปิดโอกาสให้ได้ดื่มด่ำความสุขได้เต็มที่

กว่า รวมไปถึงวางแผนการเดินทางได้ง่ายไม่ต้องบาลานซ์ความต้องการของคนอื่น ๆ จนหมดสนุก นอกจากนี้สิ่งที่น่าสนใจก็คือการเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวยังทำให้หลายคนรู้สึกได้ถึงความสามารถในการควบคุมชีวิตของตัวเองได้ จึงมีประโยชน์อย่างมากต่อการได้ทบทวนตัวเองและค้นพบตัวตนใหม่ ๆ บนพื้นที่ของการท่องเที่ยวอีกด้วย (Pitakkanchanakul, 2018)

จะเห็นได้ว่า การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการเที่ยวจากเดิมที่นิยมท่องเที่ยวเป็นกลุ่มผ่านกรุ๊ปทัวร์ มาจนถึงปัจจุบันที่ความนิยมเรื่องการเที่ยวคนเดียวมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้นักศึกษาในช่วงระยะหลังทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศปรากฏงานศึกษา บทความ หรืองานวิชาการที่พูดถึงนักท่องเที่ยวคนเดียวมากขึ้น โดยมีประเด็นที่เจาะลึกแตกต่างกันไป ทั้งในประเด็นเรื่องลักษณะของคนที่มาเที่ยวคนเดียว เช่น เพศ วัย รายได้ จุดประสงค์ของการเที่ยวคนเดียว ตลอดจนแรงจูงใจ เงื่อนไข และปัจจัย ทั้งทางบวกและทางลบ ที่ส่งผลให้ผู้คนที่ก้าวออกจากพื้นที่เดิมและออกเดินทางด้วยตนเอง มากไปกว่านั้นในสภาวะที่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 ก็ทำให้ผู้คนมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไปและมีการมองโลกแบบใหม่เกิดขึ้น การทบทวนวรรณกรรมเรื่องการเที่ยวคนเดียวที่รวบรวมมานี้ จึงสะท้อนการใช้ชีวิตที่ไม่หยุดนิ่งและสัมพันธ์กับเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคม

**เอลเลน เฉียว หลิง หยาง (Elaine Chiao Ling Yang, 2021)** กล่าวว่า วิถีชีวิตร่วมสมัยและการเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้เร่งเร้าความนิยมของการเดินทางคนเดียว แม้ว่าตลาดการเดินทางคนเดียวจะมีชื่อเสียงเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังคงเป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การวิจัย การศึกษาส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ประสบการณ์ของผู้หญิง การศึกษานี้จึงมุ่งไปที่ช่องว่างความรู้โดยการสำรวจความหมายร่วมสมัย แรงจูงใจ และข้อจำกัดของการเดินทางคนเดียวจากทั้งสองเพศและจากมุมมองของนักเดินทางคนเดียวและไม่ใช่คนเดียว ซึ่งนั่นทำให้พบว่าการเดินทางคนเดียวเป็นแนวคิดที่พัฒนาไปเรื่อย ๆ แตกต่างกันไปตามประสบการณ์การเดินทางของแต่ละคนและสถานการณ์ส่วนตัว แรงจูงใจในการเดินทางคนเดียวสามารถแบ่งได้กว้าง ๆ คือ ‘คนเดียวตามสถานการณ์’ และ ‘คนเดียวตามตัวเลือก’ ประสบการณ์การเปลี่ยนแปลง อิสระภาพ และความยืดหยุ่นเป็นแรงจูงใจหลักสำหรับนักเดินทางคนเดียว ในขณะที่การค้นพบตัวเองและอิสรภาพที่คาดการณ์ไว้จะสร้างแรงบันดาลใจให้กับนักเดินทางคนเดียวที่มีศักยภาพ และสามารถอันดับแรกที่ขัดขวางหรือจำกัดการมีส่วนร่วมและประสบการณ์การเดินทางคนเดียว คือ ความปลอดภัย ค่าใช้จ่าย และข้อจำกัดทางสังคม (Yang, 2021)

สอดคล้องกับงานของ **คริสเตียน แลสเซอร์ ปีเอโตร เบริเทลลี และ โทมัส บีเกอร์ (Christian Laesser, Pietro Beritelli, and Thomas Bieger, 2009)** ที่ชี้ให้เห็นว่า สาเหตุหลักของการเดินทางคนเดียวในสวิตเซอร์แลนด์ คือ การไม่มีเพื่อนร่วมเดินทางที่สนิทกันเดินทางไปด้วย นักเดินทางคนเดียวเป็นผู้หญิงที่มีอายุมากกว่าหรือผู้ชายที่อายุน้อยกว่า ในงานศึกษาอื่น ๆ (Gross, 1994;

Opaschowski, 2006; Poon, 1997 อ้างถึงใน (Laesser et al., 2009)) ชี้ให้เห็นว่า การเพิ่มขึ้นของการเที่ยวคนเดียวเป็นผลมาจากสังคมที่มีตัวเลือกมากขึ้น นำมาสู่การเพิ่มขึ้นของปัจเจกนิยม อัตราการบริโภคนิยมที่สูงขึ้น เป็นผลให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนไป เช่น การอยู่บ้านแทนที่จะออกไปข้างนอก โดยลงทุนซื้อทีวีมากกว่าออกไปท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ผู้คนยังต้องการความท้าทายทางร่างกายและอารมณ์ จึงมีการออกไปเที่ยวผจญภัย นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเรื่องเวลาที่ทำให้เครียดจากการทำงาน และการย้ายถิ่นฐานของแรงงาน ทั้งหมดล้วนมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางมากขึ้น (Laesser et al., 2009)

“ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและอายุ” มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเที่ยวคนเดียว ดังปรากฏในงานของ **ซาอิด อับบาสเซียน** (Saeid Abbasian, 2019) ที่ชี้ให้เห็นว่า การท่องเที่ยวคนเดียวของผู้หญิงอายุน้อยกว่า 35 ปี และเป็นโสด มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งที่อยู่ที่ประมาณ 10,000 – 20,000 โครนสวีเดน (1,200 – 2,400 ดอลลาร์ในปี พ.ศ. 2558) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจึงมีความเกี่ยวข้องกับการที่นักท่องเที่ยวมักอยู่ในช่วงวัยกลางคน (Abbasian, 2019: 35-45) อย่างไรก็ตาม งานศึกษาในไทยของ **ฐิติวรรณ สีสั่ง** (2562) กลับให้ภาพที่ต่างออกไป ด้วยมองว่า “อายุ” ไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยว ช่วงอายุที่ต่างกันต่างหากที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความถี่ในการท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ และการรับรู้ข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ ที่แตกต่างกันไปในแต่ละช่วงอายุ (ฐิติวรรณ สีสั่ง, 2562)

ขณะที่การศึกษาของ **ปณิดดา ชนะพาล และคณะ** (2562) ชี้ให้เห็นว่า ผู้หญิงชาวต่างชาติที่เดินทางคนเดียวในประเทศไทย ซึ่งคือ young adult อยู่ในช่วงอายุ 20-25 ปี และ middle adult อายุ 38-43 ปี มีแรงจูงใจในการเดินทางและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ต่างกัน กล่าวคือ แม้พวกเธอจะมีแรงจูงใจเรื่องการเรียนรู้ แต่จะแตกต่างกันที่ young adult มีแรงจูงใจเองเพื่อเข้าใจตนเอง เรียนรู้และต้องการพัฒนาตนเอง โดยเฉพาะในเรื่องการสร้างความสัมพันธ์ สู่การเดินทางคนเดียวเป็นการช่วยสร้างความมั่นใจและช่วยฝึกการเข้าสังคมและการสร้างความสัมพันธ์กับผู้อื่น และเมื่อกลับไปจะสามารถนำเอาประสบการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวกลับมาใช้ในชีวิตประจำวันได้ ขณะที่ middle adult มีความต้องการเรียนรู้ ต้องการพักผ่อน และรับรู้ภาพลักษณ์ของประเทศไทยในเรื่องวัฒนธรรม จึงเลือกกิจกรรมแบบดั้งเดิม เช่น การเที่ยวชมวัด หรือพิพิธภัณฑ์แทน (ปณิดดา ชนะพาล, 2562)

กล่าวได้ว่างานศึกษาที่ผ่านมาประเด็นเรื่อง “เพศ” เป็นตัวแปรสำคัญที่ถูกกล่าวถึงในงานศึกษาท่องเที่ยวคนเดียวเป็นอย่างมาก เนื่องจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปจากยุคศตวรรษที่ 19 บทบาทของผู้หญิงเริ่มได้รับการยอมรับทางสังคม ไม่ผูกติดอยู่กับการเก็บตัวและทำงานบ้านเพียงอย่าง

เดียว ตลอดจนการที่ผู้หญิงมีการศึกษา มีรายได้และเวลา จึงทำให้การเดินทางเพื่อท่องเที่ยวของผู้หญิงได้รับการยอมรับมากขึ้นตามไปด้วย (Hunt, 1982; Silva, 2011; Summers, 2005 อ้างถึงใน (ปนัดดา ชนะพาล, 2562)) สอดรับกับงานของ นิโคล โคว์ (Nicole Kow, 2016 อ้างถึงใน (ปริชล วิมล เมือง, 2017) ที่กล่าวว่า ลักษณะการท่องเที่ยวคนเดียว (solo travel) ในปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทั้งจากประเทศในโซนยุโรปและเอเชีย ผู้หญิงยุคใหม่มีความสนใจที่จะออกไปเรียนรู้และหาประสบการณ์ต่าง ๆ ด้วยตัวเอง ทั้งการพบเจอคนแปลกหน้า เพื่อนใหม่ในระหว่างการเดินทาง การไปเรียนรู้ศิลปะ และวัฒนธรรมต่างถิ่นที่พวกเขาไม่เคยรู้มาก่อน ด้วยมีความเชื่อว่าการเดินทางไปที่ไหนสักแห่งเพียงคนเดียวเป็นการสร้างความสุขและความสนุกสนานได้ และงานของ **ณิพัชญ์ อารมณ์แสงวิจิตร (2560)** ที่ชี้ให้เห็นว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวของผู้หญิงช่วงอายุ 18-59 ปี จำนวน 400 คนในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑลว่า คือ การพักผ่อน การหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่และการเรียนรู้วัฒนธรรมต่างถิ่น (ณิพัชญ์ อารมณ์แสงวิจิตร, 2560)

ขณะงานของ **ดวงทอง สรประเสริฐ (2559)** ชี้ให้เห็นว่า ผู้หญิงชาวไทยเที่ยวคนเดียวเพราะแรงผลักดันจากภาระหน้าที่การทำงานในชีวิตประจำวันที่น่าเบื่อหน่าย ซ้ำซาก จำเจ หรือจากเหตุการณ์ที่สร้างความพลิกผันในชีวิต จนผลักดันให้ออกเดินทางท่องเที่ยวคนเดียว เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ แสวงหาความสุข และความพึงพอใจ ก่อนที่จะกลับคืนสู่รูปแบบการดำเนินชีวิตเดิม นอกจากนี้ อีกปัจจัยหนึ่งที่ผลักดันให้กลุ่มผู้หญิงออกเดินทางคนเดียว คือ ความคาดหวังของสังคมที่ผลักดันให้ผู้หญิงต้องอยู่ในกรอบบรรทัดธรรมและอุดมการณ์ ภายใต้ความเป็นแม่และความเป็นภรรยาที่ดี ซึ่งขัดแย้งกับสิ่งที่ผู้หญิงต้องการจะเป็น ก่อให้เกิดความรู้สึกไร้คุณค่า ปราศจากความหมายและและไม่รู้ตัวตัวเองคือใคร การออกจากบ้านไปท่องเที่ยวจึงเป็นการหาพื้นที่และประสบการณ์ใหม่ ๆ ที่ห่างไกลจากการถูกกดทับของสังคม ทำให้รู้สึกมีอิสระ ได้รับอิสรภาพ สามารถทำอะไรได้ตามอำเภอใจ และเป็นทั้งผู้เลือกและแก้ปัญหาสิ่งต่าง ๆ ด้วยตัวเอง และเมื่อผู้หญิงสามารถแก้ปัญหาและจัดการสถานการณ์ทุกอย่างที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาการท่องเที่ยวได้ก็จะทำให้เกิดคุณค่าต่อตนเองอีกครั้งหนึ่ง (สรประเสริฐ, 2016)

อีกภาพหนึ่งของ “เสรีภาพ” จากการที่ผู้เดินทางไม่จำเป็นต้องปรับตัวเองให้เข้ากับผู้อื่นหรือความสนใจของเพื่อนร่วมเดินทาง เพราะสามารถวางแผนและทำกิจกรรมตามที่ตนเองสนใจ และค้นพบประสบการณ์ใหม่ ๆ ได้ด้วยตนเอง (Laesser et al., 2009) ปรากฏในงานของ **กิลด้า มานี และซันนี่ โฮเซ่ (Gilda Mani & Sonny Jose, 2020)** ที่ชี้ให้เห็นว่า แต่ละคนมีเหตุผลของตัวเองในการพิสูจน์เหตุผลในการเดินทางคนเดียว ไม่ว่าจะเป็นความต้องการความยืดหยุ่นที่มากขึ้น การตัดสินใจที่เกิดขึ้นเอง การเสี่ยงภัย และการผจญภัยจะเติมเต็มได้เมื่อพวกเขาเดินทาง “คนเดียว” และ

มากกว่าปัจจัยผลักดันใด ๆ ที่ผลักดันให้ผู้หญิงเดินทางคนเดียวคือความหลงใหลในการเดินทาง ประสบการณ์การค้นพบตัวเองและการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางคนเดียวครั้งก่อน กลายเป็นปัจจัยดึงดูดให้ผู้หญิงเหล่านี้เดินทางคนเดียว และเป็นที่น่าสังเกตว่าผู้หญิงบางคนชอบที่เดินทางเพราะ “ประสบการณ์ในวัยเด็กในเชิงบวกกับการเดินทาง” ประสบการณ์เหล่านั้นถูกให้คุณค่าและเป็นประสบการณ์ที่ทำให้ผู้หญิงต้องประหลาดใจ และด้วยสังคมที่ไม่สนับสนุนผู้หญิง เนื่องจากความคาดหวังทางเพศและการไม่สามารถเพลิดเพลินกับเสรีภาพเหมือนผู้ชาย ผู้หญิงเหล่านี้ต้องเผชิญกับข้อจำกัดมากมายก่อนเดินทางและในระหว่างการเดินทาง อย่างไรก็ตาม กลุ่มนักเดินทางคนเดียวที่เป็นผู้หญิงที่ได้สร้างจุดเปลี่ยนจากอุปสรรคเหล่านั้นนำมาสู่ “อำนาจ” ที่พวกเธอได้รับ การเดินทางทำให้พวกเธอกล้าแสดงออกมากขึ้น มั่นใจ เสรี และพึ่งพาตนเองได้ ช่วยให้พวกเธอกล้าตัดสินใจเกี่ยวกับชีวิตของตนเอง เห็นอกเห็นใจผู้อื่นมากขึ้น เพิ่มคุณค่าให้ชีวิต และมองโลกในแง่ดีใน ชีวิต รวมถึงยังสะท้อนอีกว่า พวกเธอมีแนวโน้มที่จะเดินทางคนเดียวครั้งต่อ ๆ ไปในอนาคตด้วย (Mani, 2020)

เช่นเดียวกับงานของ **เอลเลน เฉียว หลิง หยาง, แคทเธอริน คู-ลัททิมอร์ และ ชาร์ลส์ อาร์ โคเดีย** (Elaine Chiao Ling Yang, Catheryn Khoo-Lattimore, and Charles Arcodia, 2018a) ที่ชี้ให้เห็นว่า แม้การเดินทางคนเดียวอาจมีแรงจูงใจเพื่อค้นหาตนเองและอิสระเสรีภาพ แต่เส้นทางของผู้หญิงเอเชียแตกต่างออกไป ผู้หญิงเหล่านี้สร้างตัวตนขึ้นมาด้วยการท้าทายความคาดหวังทางสังคมของผู้หญิงเอเชีย วาทกรรมที่เน้นชาวตะวันตกเป็นศูนย์กลางในการปฏิสัมพันธ์ของการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ ทั้งระหว่างนักท่องเที่ยวด้วยกันเองและผู้ที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว สิ่งเหล่านี้ นักท่องเที่ยวหญิงชาวเอเชียรับรู้เช่นเดียวกันทำให้พวกเธอมีการเตรียมตัวและรับมือกับวาทกรรมเหล่านี้ด้วย (Yang et al., 2018) ดังนั้น เมื่อพวกเธอสามารถเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวได้ จึงเปรียบเสมือนการก้าวข้ามข้อจำกัด ผู้หญิงเอเชียได้รับความรู้สึกถึงการมีอำนาจ (empowerment) ในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมระดับจุลภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ทางสังคมของผู้หญิงชาวเอเชียและการเดินทางคนเดียว

นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการโพสต์หรือแชร์เรื่องราวความรู้สึกก้าวผ่านความรู้สึกมีพลังอำนาจ (empowerment) หรือผลสำเร็จที่กลุ่มตัวอย่างได้รับหลังจากออกเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวลงบนสื่อโซเชียลต่าง ๆ จนกลายเป็นแรงบันดาลใจที่สามารถส่งต่อไปยังผู้หญิงคนอื่นๆ และส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างบางรายได้รับการยกย่องและมีชื่อเสียงมากขึ้น ปรากฏในงานของ **อาเดล นิกจู, เควิน มาร์คเวลล์, โมฮันนา นิกบินด์ และ อานา เบียทริซ เอิร์นแอนเดซ-ลารเ** (Adel Nikjoo, Kevin Markwell, Mohanna Nikbind and Ana Beatriz Hernandez-Larae, 2021) ที่

เป็นการวิเคราะห์ประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวชาวอิหร่านผ่านการวิเคราะห์โพสต์ใน Instagram การศึกษาชี้ให้เห็นว่า ประสบการณ์ที่ถูกหล่อหลอมขึ้นสัมพันธ์กับ 1) การสร้างความหมายให้กับจุดหมายปลายทางที่พวกเขาไปถึง 2) การแสดงออกถึงอำนาจและการเสริมสร้างอำนาจ (empowerment) และ 3) การค้นพบตนเองเพื่อนำมาสู่การเปลี่ยนแปลง คำว่า “เรียนรู้” มักถูกใช้ในการเล่าเรื่อง และผู้หญิงจะแบ่งปันข้อมูลเชิงลึกและสิ่งใหม่ที่พวกเขาเรียนรู้จากผู้อื่นระหว่างการเดินทาง สิ่งเหล่านี้ เกิดขึ้นจากการเปิดรับวัฒนธรรมใหม่และสร้างความเข้าใจใหม่ของชีวิต ทำให้เกิดการค้นพบตนเองและการเปลี่ยนแปลงขึ้น เมื่อเดินทางแล้วไปเผชิญความยากลำบากในการเดินทางระยะยาว การเผชิญชีวิตของคนอื่น และความต้องการที่จะใช้ชีวิตในการเดินทางต่อไปได้ทำให้พวกเขาหลายคนหันมาใช้ชีวิตของตัวเองด้วยวิธีที่ต่างไปจากเดิม การค้นพบตัวเองและนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงนี้ ผู้หญิงที่เป็นกรณีศึกษาสะท้อนด้วยว่าอาจสร้างแรงบันดาลใจไปสู่ผู้หญิงคนอื่น ๆ ในอิหร่านด้วย (Nikjoo et al., 2021)

การเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวของผู้หญิงไม่เพียงเป็นการเรียนรู้หรือต้องการประสบการณ์แปลกใหม่ แต่ยังเป็นพื้นที่ที่สามารถแสดงความสามารถในการจัดการปัญหาเฉพาะหน้าที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง และสามารถสร้างอัตลักษณ์และตัวตนเพื่อต่อรองกับวาทกรรมที่กดทับความเป็นผู้หญิงในสังคมอีกด้วย อย่างไรก็ตาม พหุติกรรมเหล่านั้นเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งที่ขับเคลื่อนให้ผู้หญิงเลือกออกเดินทางและเข้าไปใช้บริการในสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอย่างอื่น ๆ อาทิ ความเสี่ยง ความปลอดภัยของสถานที่ท่องเที่ยวที่ดึงดูดให้กลุ่มผู้หญิงเที่ยวคนเดียวเข้าไปเยือน นักท่องเที่ยวเพศหญิงที่เดินทางเพียงลำพัง เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด เพราะมีสรีระทางร่างกายที่แข็งแรงน้อยกว่าและเป็นเป้าหมายของอาชญากรรมมากกว่านักท่องเที่ยวเพศชาย (Crime Prevention Tips, 2016 อ้างถึงใน (นรินทร์สิริ เชียงพันธ์, 2560) การเดินทางท่องเที่ยวในลักษณะนี้จึงส่งผลต่อความกังวลในเรื่องของความปลอดภัย ทำให้มีความกลัวต่ออุปสรรคหรืออันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ระหว่างการเดินทางทั้งในสถานที่แจ้งและสถานที่สาธารณะ นอกจากนี้ยังพบว่านักท่องเที่ยวเพศหญิงที่เดินทางท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าวรู้สึกไม่ปลอดภัยขณะที่เดินทางท่องเที่ยว และบางส่วนเคยมีประสบการณ์ถูกล่วงละเมิดทางเพศ (Henderson, Bialeschki, Shaw, and Freysinger, 1989 อ้างถึงใน (นรินทร์สิริ เชียงพันธ์, 2560)

**เอลเลน เฉียว หลิง หยาง, แคทเธอริน คู-ลัททิมอร์ และ ชาร์ลส์ อาร์โคเดีย** (Elaine Chiao Ling Yang , Catheryn Khoo-Lattimore, and Charles Arcodia, 2018b) กล่าวว่า พื้นที่ท่องเที่ยวที่มีอยู่ยังคงถูกแบ่งแยกโดยเพศสภาพและถูกครอบงำโดยชาวตะวันตก โดยมีวิธีที่ผู้หญิงเอเชียต่อสู้กับความเสี่ยงผ่านการปฏิบัติด้านพื้นที่และร่างกายตามเพศที่หลากหลาย ผ่านการตระหนักถึงความเสี่ยง

ที่มีอยู่ในทุกพื้นที่ งานศึกษานี้ระบุ 21 ประเทศและภูมิภาคที่ไม่ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ยุโรป แอฟริกา เอเชียใต้ และตะวันออกกลาง ถูกระบุว่าเป็นจุดหมายปลายทางที่มีความเสี่ยงสูง เหตุผลหลักคือ สังคมปิตาธิปไตยที่ “พวกเขาไม่เคารพผู้หญิง” แบบแผนทางวัฒนธรรมในยุโรปที่ผู้หญิงเอเชียถูกมองว่าเป็น “free chicks” อัตราการเกิดอาชญากรรมสูงตามที่รายงานในข่าว และความรู้เสถียรภาพทางการเมือง โดยเฉพาะใน “สถานที่ที่มีสงครามเกิดขึ้น” ภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทางที่ไม่ปลอดภัยเสริมด้วยประสบการณ์ที่นักเดินทางคนอื่นๆ ได้แบ่งปัน ตลอดจนคำแนะนำจากคนในท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ผู้หญิงเหล่านี้มักกลยุทธ์ในการรับมือคือการแต่งกายที่มิดชิดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นร่างกายเชิงการเมือง (political body) ที่ผู้หญิงใช้ร่างกายตนเองในการต่อรองเพื่อให้มีพื้นที่ในการท่องเที่ยว และเมื่อตระหนักต่อความเสี่ยงทั้งหมดแล้ว จึงนำมาสู่การยอมรับความเสี่ยง และมีการสร้างอัตลักษณ์ให้ตนเองในทำนองที่ว่าตนเองคล้ายผู้ชายหรือไม่มีอะไรเหมือนชาวเอเชีย นั่นทำให้เกิดความมั่นใจในตนเองและทำให้เกิดอิสระเพิ่มขึ้น (Yang et al., 2018)

บริบทสังคมไทย งานของ **นันท์ฤทัย ชื่นใจดี** (2019) กล่าวว่า นักท่องเที่ยวเพศหญิงที่เดินทางท่องเที่ยวคนเดียวในประเทศไทยรับรู้ความเสี่ยงด้านอาชญากรรมและการข่มขืนมากที่สุด ทำให้ระหว่างการท่องเที่ยวมักจะหลีกเลี่ยงสถานที่ที่อันตรายต่อตนเอง โดยเฉพาะความมืดและความเงียบ นักท่องเที่ยวผู้หญิงชาวเอเชียส่วนใหญ่รับรู้ความเสี่ยงมากกว่านักท่องเที่ยวหญิงจากโลกตะวันตก หากแต่นักท่องเที่ยวผู้หญิงชาวเอเชียยังมีความพยายามในการทำหายอำนาจความเสี่ยง (นันท์ฤทัย ชื่นใจดี, 2019) อย่างไรก็ตาม แม้การรับรู้ความเสี่ยงจะมีความจำเป็นในการท่องเที่ยว แต่ปรากฏข้อมูลในส่วนนี้น้อยมาก ดังปรากฏในงานของ **รุจิราภรณ์ ทรงประดิษฐ์** (2563) ที่ชี้ให้เห็น นักท่องเที่ยวผู้หญิงให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยมาเป็นอันดับหนึ่ง จึงยอมเพิ่มเงินเพื่อแลกกับความปลอดภัยของตนเอง แต่ด้วยไม่มีแหล่งรวมรีวิวของผู้หญิงเที่ยวคนเดียว เนื้อหาส่วนใหญ่ที่รีวิวยังไม่มีข้อมูลเพียงพอต่อการเดินทาง โดยเฉพาะประเด็นเรื่องความปลอดภัยที่นักท่องเที่ยวผู้หญิงกังวลที่สุด (รุจิราภรณ์ ทรงประดิษฐ์, 2563)

ความเสี่ยงในอีกแง่มุมหนึ่งคือโอกาสของธุรกิจท่องเที่ยวที่ปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวผู้หญิง **นภาพร บุญประสม** (2559) ได้เสนอแนวทางการปรับตัวสำหรับธุรกิจที่ต้องการรองรับนักท่องเที่ยวผู้หญิงโสดชาวไทยไว้ที่น่าสนใจ นั่นคือ 1) เตรียมความพร้อมเรื่องที่พักให้มีความปลอดภัย 2) เตรียมความพร้อมด้านยานพาหนะ ที่ให้บริการสำหรับผู้หญิงโดยเฉพาะพร้อมพนักงานขับรถที่เป็นผู้หญิง 3) เตรียมนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม ควบคู่ไปกับการใช้บริการสปาและสุขภาพ 4) การเตรียมผลิตภัณฑ์เชิงสุขภาพ และ 5) การเตรียมการด้านเทคโนโลยี

สอดคล้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายที่มักจะใช้เทคโนโลยีในการสืบค้นประสบการณ์ของผู้ที่เคยเดินทางมาก่อน (นพพร บุญประสม, 2559)

นอกจากนี้ ยังปรากฏประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับตัวของภาคการท่องเที่ยวในสถานการณ์ต่างๆ ด้วยปัจจุบันเป็นช่วงที่ social media เฟื่องฟู ปรากฏผู้ทรงอิทธิพลด้านการท่องเที่ยว หรือที่รู้จักกันในนาม Influencer, Blogger, YouTuber มากหน้าหลายตาขึ้นในสังคม การขายไลฟ์สไตล์ผ่านช่องทางต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น Page Facebook, Instagram, TikTok ฯลฯ ล้วนดึงดูดให้ผู้ติดตามเดินทางไปท่องเที่ยวในสถานที่ที่ผู้ทรงอิทธิพลด้านการท่องเที่ยวเคยเดินทางไป ในทิศทางเดียวกัน “การเที่ยวคนเดียว” ที่ได้รับความนิยมมากขึ้นผ่านอิทธิพลของ Influencer, Blogger, YouTuber ได้กลายเป็นช่องทางในการสร้างรายได้ให้กับธุรกิจท่องเที่ยวที่ปรับตัวรับการเที่ยวคนเดียว **นิรมล สุวรรณพันธุ์** (2563) ชี้ให้เห็นว่า ทักษะคติเชิงบวกกับบล็อกเกอร์ด้านการท่องเที่ยวในด้านการนำเสนอเนื้อหา (content) มีผลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวของคนเดียวของกลุ่มตัวอย่างในอนาคต กลุ่มตัวอย่างรับรู้ข้อมูลของบล็อกเกอร์ผ่านการติดตามด้วยตนเอง และรับรู้จากเพื่อนที่ติดตามอยู่ก่อนแล้ว จึงแนะนำกลุ่มตัวอย่างให้รู้จักภายหลัง ผ่านการแชร์บนสื่อสังคมออนไลน์ โดยสิ่งสำคัญที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มตัวอย่าง คือ บล็อกเกอร์ต้องพูดหรือเล่าเรื่องราวที่กระชับชัดเจนเข้าใจง่าย มีเนื้อหาหรือข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวตรงตามความเป็นจริงน่าเชื่อถือ อัปเดตข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ ให้น่าสนใจตลอดเวลา มีการใช้รูปภาพวิดีโอและสื่อประกอบที่หลากหลายทำให้รู้สึกแปลกใหม่และน่าสนใจอยู่เสมอ เนื้อหาอาจสอดแทรกความบันเทิงทำให้เกิดความสนุกสนานและมีการให้ข้อมูลรายละเอียดที่บอกเล่าถึงประสบการณ์ที่แท้จริงของบล็อกเกอร์อย่างตรงไปตรงมาด้วย (นิรมล สุวรรณพันธุ์, 2563)

การทบทวนวรรณกรรมการท่องเที่ยวลักษณะอื่นที่มีความใกล้เคียงกับการเที่ยวคนเดียว เผยให้เห็นข้อมูลที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์ในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อรองรับการเที่ยวคนเดียว ดังปรากฏในงานของ **ฉลองศรี พิมลสมพงษ์** (2546) ที่ชี้ให้เห็นว่า การท่องเที่ยวแบบสายเป้ที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจที่ภาคท้องถิ่น ภาครัฐ และเอกชน ควรให้ความสำคัญและต่อยอดด้วยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ (ฉลองศรี พิมลสมพงษ์, 2546) รวมถึงการทำความเข้าใจในเรื่องที่พักราคาถูก รูปแบบ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เลือกที่พักในลักษณะนี้ เช่นงานที่ศึกษาเกี่ยวกับ “โฮสเทล” ของ **ปริชล วิมลเมือง** (2560) และการใช้สื่อสังคมออนไลน์เพื่อโปรโมทธุรกิจ ให้ข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยว รวมถึงมีการแบ่งปันข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของตนเอง รูปภาพ ความประทับใจ ให้คนอื่นที่ติดตามตนเอง และเพื่อน ได้รับรู้ผ่านสังคมออนไลน์ (social media) ดังปรากฏในงานของ **สฤณีศักดิ์กานต์ พึ่งบำรุง**

(2559) ที่ชี้ให้เห็น อิทธิพลการสื่อสารการตลาดดิจิทัลมีผลต่อการตัดสินใจออกเดินทางและเลือกใช้บริการการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ (สฤณีกันต์ พึ่งบำรุง, 2558)

ในบริบทของโควิด-19 การเว้นระยะห่างทางสังคมทำให้การท่องเที่ยวคนเดียวน่าดึงดูดยิ่งขึ้น การท่องเที่ยวคนเดียวถูกมองเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ปลอดภัยและลดความเสี่ยงต่อการติดต่อของโรค เป็นผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้ใช้เหตุผลเหล่านี้เป็นกลยุทธ์ในการฟื้นฟูการท่องเที่ยวหลังจากเกิดการแพร่ระบาด เช่น จุดหมายปลายทางที่เน้นความสันโดษมากขึ้น ซึ่งอาจลบภาพจำเกี่ยวกับการเดินทางคนเดียว การรับประทานอาหารคนเดียว การใช้ชีวิตคนเดียว จากเดิมที่อยู่ในรูปแบบของความเหงาและความโดดเดี่ยว สามารถสร้างความทรงจำใหม่ ๆ ให้เป็นที่ยอมรับของสังคมมากขึ้น ผ่านการปรับเปลี่ยนร้านอาหารและการรักษาระยะห่างทางสังคม อีกทั้งเทคโนโลยียังอาจอำนวยความสะดวกให้กับนักเดินทางคนเดียวผ่านการเชื่อมต่อเสมือนจริง ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการเว้นระยะห่างทางกายภาพ

นอกจากนี้ ด้วยพฤติกรรมของมนุษย์ที่เปลี่ยนไป โลกที่ต้องการการสัมผัส การโอบกอด และการไปถึงที่หมาย แปรเปลี่ยนไปเป็นออนไลน์มากยิ่งขึ้น การรับรู้ทั้งหมดของมนุษย์เกี่ยวกับกิจวัตรและการทำงานเปลี่ยนไปในทันที มนุษย์ถูกบังคับให้ใช้เวลากับตัวเองมากขึ้น โดยเฉพาะคนโสดและ/หรือคนที่อยู่คนเดียวในเมืองใหญ่ เห็นได้จากการประชุม สัมมนา และการโทรหากัน ผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ เช่น ZOOM และอื่น ๆ อย่างแพร่หลาย รวมถึงนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น VR ได้เข้ามาตอบโจทย์การท่องเที่ยวในยุคการแพร่ระบาด การถูกบังคับให้ใช้เวลา “อยู่คนเดียว” เป็นเวลานานอาจเป็นเรื่องที่ทำนายโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการล็อกดาวน์และการควบคุมทางสังคม แต่ยังส่งเสริมความรู้ในตนเองและมีอำนาจในการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ของ “เวลาที่มีคุณภาพ” อย่างมาก ทำได้ดีที่สุด ผู้คนไม่จำเป็นต้องอยู่กับเพื่อน ครอบครัว หรือคนที่คุณรักตลอดเวลาเพื่อสนุกกับตัวเองอย่างเต็มที่ ซึ่งรวมไปถึงการเดินทาง (Jonas, 2022)

การท่องเที่ยวคนเดียวหลังโควิด-19 เป็นหนึ่งในความท้าทายใหม่ ๆ และเป็นให้พื้นที่สำหรับนักเดินทางหน้าใหม่ได้ออกเดินทาง ดังปรากฏในการประเมินโดย Solo Traveler World ซึ่งเป็นเว็บไซต์ที่เชี่ยวชาญด้านนี้ ชี้ให้เห็นว่าผู้คน 77% เดินทางคนเดียวเพราะต้องการ “เห็นโลก” ไม่ใช่ “รอคนอื่น” นอกจากนี้ พวกเขาต้องการทำในสิ่งที่ต้องการเมื่อพวกเขาต้องการ โดยทั่วไปแล้วพวกเขาสนใจที่จะพบปะผู้คนใหม่ ๆ รวมถึงการเติบโตและเป็นอิสระมากขึ้น แม้ว่าสำหรับหลาย ๆ คนแล้ว การเดินทางคนเดียวเป็นก้าวที่ยิ่งใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องเดินทางไปต่างประเทศ เพราะมีความกังวลเกี่ยวกับการขึ้นเครื่องบินเพียงลำพัง การออกเดินทางไปยังประเทศใหม่ที่มีการพูดภาษาท้องถิ่น ขนบธรรมเนียมท้องถิ่นและความรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการไปเยือน ณ ที่แห่งนั้น ทั้งที่แท้จริงแล้วสิ่ง

เหล่านี้คือสิ่งปกติของการเดินทาง อย่างไรก็ตาม เมื่อคนได้ผ่านการใช้เวลากับตัวเองคนเดียวตลอดการแพร่ระบาดแล้วนั้น การใช้เวลากับตัวเองคนเดียวในการท่องเที่ยวจึงเริ่มกลายเป็นกระแสมากขึ้น (Costa, 2022)

การทบทวนวรรณกรรมในประเด็น “การเที่ยวคนเดียว” (solo travel) ทำให้เห็นว่าการศึกษามากมายให้ความสำคัญกับผู้หญิงกับการเที่ยวคนเดียว อาจด้วยการเที่ยวคนเดียวของผู้หญิงมีมิติที่น่าสนใจ ทำหาย และแปลกใหม่ ทั้งที่ในความเป็นจริงการตระหนักถึงความเสี่ยง การให้ความหมาย การสร้างพลัง รวมถึงแบบแผนและองค์ประกอบของการเที่ยวคนเดียว ไม่จำกัดอยู่ที่เพศใดเพศหนึ่ง แต่ด้วยทิศทางของการศึกษามุ่งไปที่เพศหญิง การศึกษารูปแบบการเที่ยวคนเดียวของเพศอื่นๆ หรือการไม่ระบุเรื่องเพศ แต่การสร้างวาทมาตรฐานกลาง ๆ ที่ทุกเพศสามารถเที่ยวคนเดียวได้เท่าเทียมกันหรือปลอดภัยเหมือนกันจึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจ ช่องว่างของการศึกษานี้จึงเป็นโอกาสของการศึกษาเรื่อง “การเชื่อมต่อเครือข่ายทัวร์เที่ยวคนเดียวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก” ในการเผยให้เห็นการเที่ยวคนเดียวของเพศชาย (เป็นส่วนใหญ่ในการศึกษาครั้งนี้) ในมิติที่แตกต่าง ที่หมายรวมถึงความเสี่ยง การให้ความหมาย การสร้างพลัง แบบแผนการท่องเที่ยว และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ผู้ขับขี้อาจารย์ทัวร์เที่ยวคนเดียวเพศชายให้ไว้และห่วงกังวลไม่แตกต่างจากเพศอื่น ๆ

‘สายลม แสงแดด สายฝน และถนน’



### บทที่ 3

#### ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่ใช้การทำงานภาคสนามทางมานุษยวิทยา โดยประยุกต์กรอบคิด “ชาติพันธุ์วรรณา” (Ethnography) เป็นวิธีการในการทำงานสนามและเขียนงาน เพื่อทำความเข้าใจประสบการณ์ที่ผู้ขับเคลื่อนเครือข่ายได้รับจากการเดินทางคนเดียว ที่หมายรวมเหตุปัจจัยในการออกเดินทางคนเดียว และความหมายที่ผู้ขับเคลื่อนเครือข่ายให้การเดินทางรูปแบบดังกล่าว โดยมีรายละเอียดของวิธีการวิจัย ดังนี้

#### 3.1 ชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography)

ชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography) เป็นวิธีการศึกษาที่มีคุณสมบัติและลักษณะเฉพาะที่ทำให้มันเป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญในการทำความเข้าใจปรากฏการณ์ทางสังคมและวัฒนธรรมในเชิงลึก หนึ่งในจุดเด่นของชาติพันธุ์วรรณาคือการผสมผสานการใช้ทั้งวิธีการเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณในการศึกษา ซึ่งทำให้มันสามารถเข้าใจความซับซ้อนของระบบวัฒนธรรมได้ทั้งในมุมมองคลาสสิกและไม่คลาสสิก ทั้งนี้ยังสามารถนำไปใช้ในการศึกษาจากมุมมองที่มีทั้งภววิทยา (ontology) และญาณวิทยา (epistemology) ทำให้มันเป็นวิธีการวิจัยที่ครอบคลุมทั้งในด้านทฤษฎีและวิธีการปฏิบัติ ชาติพันธุ์วรรณานำการศึกษาในรูปแบบองค์รวม ซึ่งหมายถึงการมองเห็นและเข้าใจระบบวัฒนธรรมทั้งหมดโดยไม่เพียงแต่ศึกษาในแง่ของตัวบุคคล แต่ยังรวมไปถึงการศึกษาบริบท กระบวนการ และความหมายทางสังคมและวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นภายในระบบนั้น ๆ นอกจากนี้ ชาติพันธุ์วรรณายังให้ความสำคัญกับการศึกษาระบบวัฒนธรรมจากทั้งมุมมอง “emic” ซึ่งคือมุมมองจากภายใน และมุมมอง “etic” ซึ่งเป็นมุมมองจากภายนอก ซึ่งจะช่วยให้สามารถมองเห็นภาพรวมของระบบวัฒนธรรมได้อย่างครบถ้วน

การทำงานภาคสนามถือเป็นหัวใจสำคัญของชาติพันธุ์วรรณา เนื่องจากมันช่วยให้ผู้ศึกษาสามารถเข้าไปสัมผัสกับชีวิตจริงของผู้คนในชุมชน และมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น การทำงานนี้มักจะเป็นกระบวนการที่ต้องค้นพบและสอบถามอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะเข้าใจมุมมองของผู้คนในชุมชน (emic) อย่างถูกต้อง นอกจากนี้ชาติพันธุ์วรรนายังเป็นกระบวนการเรียนรู้ที่ยืดหยุ่นและไม่ถูกจำกัดด้วยกรอบที่ตายตัว ผู้วิจัยไม่ได้ควบคุมการศึกษา แต่จะเรียนรู้และปรับตัวไปตามการเก็บข้อมูลในสถานการณ์จริง การบันทึกภาคสนามถือเป็นส่วนสำคัญในกระบวนการชาติพันธุ์วรรณา

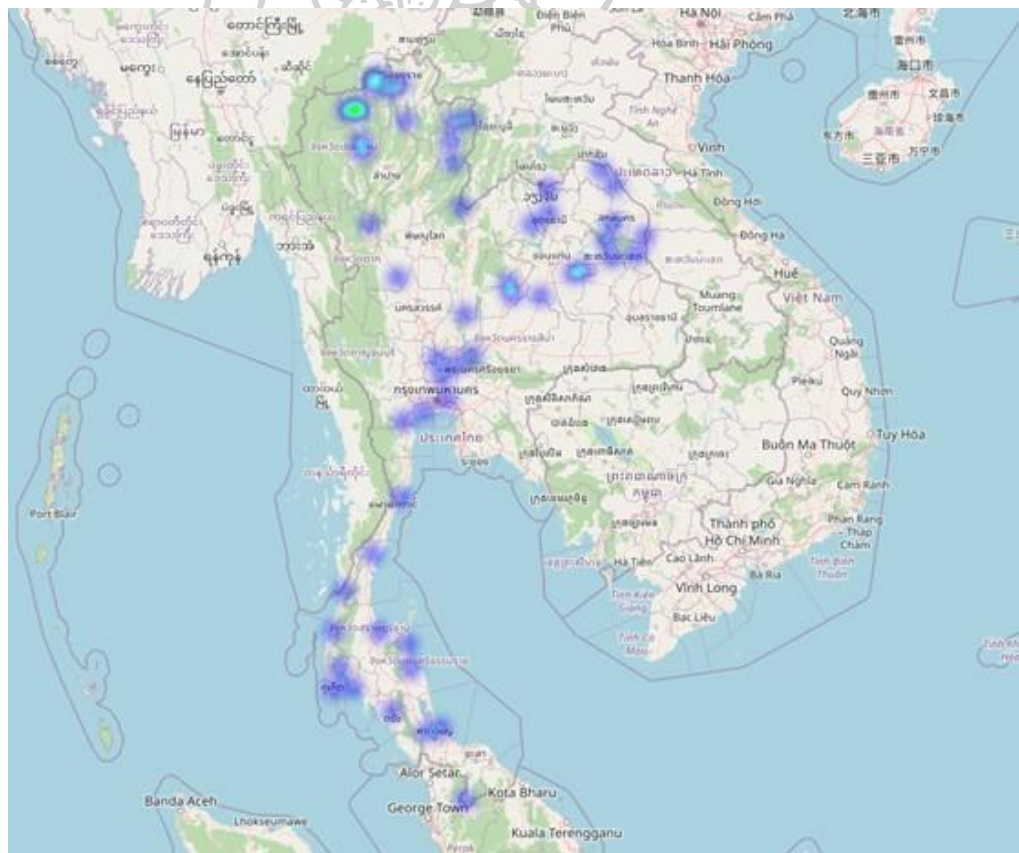
ซึ่งต้องทำการบันทึกทุกวันและอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและสมบูรณ์ การทำงานนี้สามารถทำได้โดยผู้วิจัยคนเดียวหรือเป็นทีมวิจัย และสุดท้าย ผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาจะนำเสนอกรณีศึกษาในรูปแบบที่มีความลึกซึ้ง (thick description) เพื่อให้เข้าใจถึงโลกของผู้คนในระบบวัฒนธรรมอย่างเต็มที่ จากหลักการเหล่านี้ ชาดิพันธุวรรณาไม่เพียงแต่เป็นวิธีการศึกษา แต่ยังเป็นกระบวนการที่เปิดโอกาสให้ผู้ศึกษาสามารถเข้าไปทำความเข้าใจโลกของผู้คนและปรากฏการณ์ทางสังคมในมุมมองที่ลึกซึ้งและกว้างขวาง ผ่านการมีส่วนร่วมและการสะท้อนกลับในแต่ละขั้นตอนของการวิจัย (Whitehead, 2004)

ในการศึกษาเรื่อง “การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ทั่วจังหวัดเลยคนเดียวในบริบทการท่องเที่ยวทางเลือก” ผู้ศึกษาใช้หลักการและวิธีการศึกษาของชาดิพันธุวรรณา (Ethnography) จะเป็นกรอบในการออกแบบการเขียนและการทำงานภาคสนาม โดยเริ่มต้นจากการทำความเข้าใจกับบริบทและผู้คนในชุมชน ผ่านการสำรวจพื้นที่ การแนะนำตัว และการสร้างความสัมพันธ์กับผู้คนในพื้นที่ จากนั้นจะเริ่มการเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งจะรวมถึงการสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประสบการณ์และปัจจัยที่ทำให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ทั่วจังหวัดเลยคนเดียว โดยจะมีการพูดคุยกับผู้ขี่และสำรวจลักษณะการเดินทาง ความคิด ความรู้สึก รวมถึงแรงจูงใจที่ทำให้พวกเขาเลือกเส้นทางการเดินทางที่ท้าทายนี้

การใช้ชาดิพันธุวรรณาในการศึกษาครั้งนี้ถือว่าเหมาะสมอย่างยิ่ง เพราะมันเป็นวิธีการที่เปิดกว้างให้สามารถผสมผสานทั้งการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ เช่น การสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ และการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเดินทาง การท่องเที่ยว และการเข้าใจลึกซึ้งถึงมุมมองของผู้ขี่จากทั้งมุมมอง “emic” หรือมุมมองของผู้ขี่เอง ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจประสบการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางได้ดียิ่งขึ้น ชาดิพันธุวรรณาเป็นวิธีการที่เน้นการศึกษาภาคสนามที่มีกระบวนการเรียนรู้จากการปฏิสัมพันธ์กับผู้คนในชุมชนและการสังเกตการณ์ในสถานการณ์จริง การเข้าไปมีส่วนร่วมและเรียนรู้จากประสบการณ์ของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ทั่วจังหวัดเลยในการเผชิญกับความท้าทายในแต่ละวัน ทำให้การศึกษาในครั้งนี้สามารถเข้าใจความหมายของปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และสามารถเชื่อมโยงสิ่งเหล่านั้นกับปัจจัยที่ทำให้ผู้ขี่เลือกที่จะเดินทางคนเดียว รวมทั้งการเผชิญหน้ากับความกลัว ความเหงา หรืออุปสรรคต่าง ๆ ที่เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทาง ซึ่งนั่นทำให้ผู้ศึกษาเข้าใจถึงความจริงเกี่ยวกับประสบการณ์ของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ทั่วจังหวัดเลยได้อย่างลึกซึ้งและมีความหมาย เพราะไม่เพียงแต่ศึกษาผู้ขี่จากภายนอก แต่ยังเข้าใจปรากฏการณ์จากมุมมองของผู้ขี่เอง การเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์กับผู้คนและเหตุการณ์ในชีวิตจริง เป็นสิ่งที่จะช่วยให้ผู้ศึกษาค้นพบความหมายและเหตุผลที่แท้จริงของการเดินทางคนเดียวผ่านมุมมองที่หลากหลายและครอบคลุม

### 3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของงานวิจัยนี้ครอบคลุมสามภูมิภาคหลัก ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคอีสาน และภาคใต้ ของประเทศไทย โดยมีเกณฑ์การเลือกพื้นที่จากลักษณะภูมิประเทศที่หลากหลาย ซึ่งเอื้อต่อ ประสบการณ์การเดินทางที่แตกต่างกัน เช่น ถนนลัดเลาะภูเขาในภาคเหนือ เส้นทางระยะไกลในภาค อีสาน และเส้นทางชายฝั่งทะเลในภาคใต้ การเลือกพื้นที่ในแต่ละภาคยังมีความเชื่อมโยงกับรูปแบบ การเดินทางแบบ “ทัวริง” ที่ต้องใช้เวลาเดินทางนานอย่างต่อเนื่อง (มากกว่า 2 วัน) และ สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดการสะท้อนคิดถึงตัวตน (self-reflection) ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการ ท่องเที่ยวคนเดียว ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลในฤดูที่แตกต่างกัน เพื่อให้ครอบคลุมประสบการณ์เชิงฤดูกาล และเลือกพื้นที่ศึกษาที่สะท้อนความเป็นทางการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น หมู่บ้าน ชนบท เมืองรอง หรือเส้นทางธรรมชาติห่างไกล โดยการเข้าถึงพื้นที่เกิดจากการอาศัยความสัมพันธ์ ภาคสนามกับกลุ่มนักขับขี่ที่แนะนำกันผ่านวิธีการสุมตัวอย่างแบบสโนว์บอลล์ (snowball sampling) ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของชุมชนผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวริงที่มีกรวมตัวกันเป็นเครือข่ายไม่เป็นทางการ วิธีการนี้ยังตอบโจทย์เชิงปฏิบัติที่มีข้อจำกัดด้านเวลาและระยะทางของผู้วิจัยในภาคสนาม



ภาพที่ 2 แผนที่จุดความร้อนแสดงการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวของผู้ศึกษาในรอบ 3 ปี

(พ.ศ. 2565-2567)

ที่มา: ผู้วิจัยจัดทำจากข้อมูลภาคสนามผ่านระบบ Epicollect5

(แสดงข้อมูล ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2567)

### 3.3 ระเบียบวิธีการวิจัย

วิธีวิทยาที่ใช้ในการศึกษานี้ ประกอบด้วย การสำรวจและรวบรวมข้อมูลทางด้านเอกสาร การทำงานภาคสนามทางมานุษยวิทยา และการวิเคราะห์ข้อมูล โดยสาระของวิธีวิทยาดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

#### 3.3.1 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมเป็นกระบวนการสำคัญในการสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ เช่น ตำรา บทความวิชาการ สารนิพนธ์ และวิทยานิพนธ์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางเลือก (alternative tourism) การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ (motorcycle touring) และการเที่ยวคนเดียว (solo travel) เพื่อใช้เป็นกรอบในการทำความเข้าใจและตอบคำถามที่ว่าประสบการณ์ที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ได้รับจากการเดินทางคนเดียวคืออะไร

#### 3.3.2 การทำงานภาคสนามทางมานุษยวิทยา

การทำงานภาคสนามที่มุ่งทำความเข้าใจปัจจัยที่ทำให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เลือกเที่ยวคนเดียวในบริบทของการท่องเที่ยวทางเลือก และประสบการณ์ที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ได้รับจากการท่องเที่ยวคนเดียว มีวิธีการดำเนินการ ดังนี้

การสำรวจ (survey) พื้นที่ศึกษา คือ การออกเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ เพื่อสำรวจและทำแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบเที่ยวเดียวนิยมเดินทางไป ทั้งในเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ ในทุกฤดูกาล (ฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูร้อน) และในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคอีสาน และภาคใต้

การเก็บข้อมูลภาคสนาม (field data collection) ที่ประกอบด้วย

- การสังเกตการณ์ (observation) แบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม ด้วยการเดินทางคนเดียวในสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ
- การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (informal interviews) การสนทนาในบรรยากาศที่เป็นกันเอง เพื่อทำความรู้จักกับผู้ให้ข้อมูลหลัก (key informants) ที่เพิ่งรู้จักในระหว่างการเดินทาง รวมถึงการสุ่มตัวอย่างแบบสโนว์บอลล์ (snowball sampling) โดยใช้การสัมภาษณ์เพื่อคัดกรองผู้ให้ข้อมูลหลักที่มีความน่าสนใจและน่าเชื่อถือ
- การสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interviews) การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักโดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (semi-structured interview) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เลือกเที่ยวคนเดียวในบริบทของการท่องเที่ยวทางเลือก และประสบการณ์ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวคนเดียว การสัมภาษณ์ในแต่ละครั้งใช้เวลาประมาณ 30-60 นาที โดยอาจสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักมากกว่าหนึ่งครั้งเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน การสัมภาษณ์เน้นการพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการเพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลหลักรู้สึกเป็นกันเองและไว้วางใจที่จะให้ข้อมูลหรือเรื่องราวการเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์

### 3.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลมีการจัดจำแนกข้อมูล การตีความปรากฏการณ์ การเรียบเรียงข้อมูลให้เป็นระบบ และการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลตลอดการทำงานภาคสนาม โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจะคลี่ให้เห็นความจริงจากสนาม ในระหว่างการเก็บข้อมูล หากปรากฏข้อค้นพบที่แตกต่างจะมีการสอบสวนข้อมูลซ้ำหรือเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อทำความเข้าใจในปรากฏการณ์ที่ซับซ้อนนั้น ๆ หรือปรับเปลี่ยนวิธีการเก็บข้อมูลให้มีความยืดหยุ่นและเป็นไปตามสถานการณ์ที่เป็นจริงของปรากฏการณ์

### 3.4 กลุ่มเป้าหมายในการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งสำรวจประสบการณ์ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เดินทางคนเดียว โดยเน้นการเข้าถึงกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่มีประสบการณ์ตรงจริง กลุ่มเป้าหมายหลักประกอบด้วย 1) ผู้ให้ข้อมูลหลักเกี่ยวกับการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เที่ยวคนเดียว ได้แก่ ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เที่ยวคนเดียว จำนวน 9 คน และ 2) ผู้ให้ข้อมูลหลักอื่น ๆ ที่จักให้ข้อมูลเกี่ยวกับพัฒนาการของการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทสังคมไทย และแง่มุมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ จำนวน 5 คน ในการเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสโนว์บอลล์ (snowball sampling) ซึ่งเหมาะสมกับ

กลุ่มประชากรที่ไม่มีกรอบรายชื่ออย่างเป็นทางการในเชิงสถิติ และมีลักษณะเฉพาะเฉพาะกลุ่ม เช่น นักเดินทางเดี่ยวที่ขี่มอเตอร์ไซด์ระยะไกล วิธีการนี้อาศัยการแนะนำกันภายในเครือข่ายของผู้ขี่ซึ่งสะท้อนรูปแบบการรวมกลุ่มของชุมชนมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในโลกจริงที่มักเกิดขึ้นในลักษณะไม่เป็นทางการหรือการจัดกระจาย การใช้วิธีนี้ยังช่วยให้สามารถเข้าถึงผู้ให้ข้อมูลที่มีความหลากหลายซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวิเคราะห์เชิงชาติพันธุ์วรรณนา นอกจากนี้ วิธีการดังกล่าวยังตอบสนองต่อข้อจำกัดในภาคสนาม เช่น เวลาในการเดินทาง งบประมาณ ตลอดจนการเดินทางเข้าออกพื้นที่ที่ผู้ขี่เลือกด้วยตนเอง ซึ่งผู้วิจัยต้องอาศัยความยืดหยุ่นในการเข้าถึงผู้ให้ข้อมูลตามบริบทและจังหวะของการเดินทางนั้น ๆ การเลือกใช้วิธีเชิงคุณภาพที่มีลักษณะกึ่งโครงสร้างเช่นนี้ จึงสอดคล้องกับธรรมชาติของกลุ่มเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่มุ่งเข้าใจโลกภายในของนักเดินทาง

กล่าวโดยสรุป การใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพภายใต้กรอบชาติพันธุ์วรรณนา (Ethnography) ได้เปิดโอกาสให้ผู้ศึกษาเข้าถึงความเข้าใจที่ลึกซึ้งเกี่ยวกับการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เกี่ยวพันกับชีวิตในมิติของตัวตนและการมีปฏิสัมพันธ์กับสังคมและวัฒนธรรม ผู้ศึกษาได้ใช้ประสบการณ์ของตนในฐานะผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเรื่องราวส่วนตัวกับประสบการณ์ของผู้ขี่คนอื่น ๆ เพื่อตรวจสอบและทำความเข้าใจมิติที่หลากหลายของการเดินทางคนเดียว ไม่ว่าจะเป็นความสงบที่เปิดโอกาสให้ผู้ศึกษาทบทวนตนเอง หรือการพบปะผู้คนใหม่ ๆ ที่ทำให้เห็นโลกในมุมมองที่กว้างขึ้น ในแง่ของวิธีวิจัย ผู้ศึกษาใช้การสัมภาษณ์ การสังเกต และการใช้ประสบการณ์ของตนเองเป็นเครื่องมือในการสะท้อนย้อนคิด ซึ่งช่วยให้ผู้ศึกษาสามารถถ่ายทอดเรื่องราวที่มีความหมายและครอบคลุมมิติทางวัฒนธรรมได้อย่างครบถ้วน

‘เราได้อะไร? จากการเดินทาง

‘เหนื่อยก็จอดพักและไปต่อ

## บทที่ 4

### อีกครั้งของการเดินทาง และ “มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง”

บทนี้มุ่งวิเคราะห์และให้ภาพรวมเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง (Touring Motorcycles) ในบริบทของสังคมไทย ผ่านการสำรวจตั้งแต่พัฒนาการทางเทคโนโลยีของรถจักรยานยนต์โดยรวม ไปจนถึงการก่อตัวของวัฒนธรรมการเดินทางที่เฉพาะเจาะจงกับรถทัวร์ริง ในฐานะพาหนะที่ไม่ได้เพียงรองรับการเดินทางระยะไกล แต่ยังสะท้อนจินตภาพ ความฝัน และรสนิยมของผู้ขับขี่ในแต่ละยุคสมัยด้วยเหตุนี้ การทำความเข้าใจรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงจึงไม่อาจแยกออกจากโครงสร้างทางสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม ที่หล่อหลอมทั้งตัวพาหนะและตัวบุคคลให้มีลักษณะเฉพาะในแต่ละช่วงเวลา ในส่วนต้นของบทนี้ ผู้ศึกษาได้จัดวางข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง อันได้แก่ พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ ส่วนประกอบหลัก ประเภทของรถ และลักษณะการใช้งาน เพื่อปูพื้นฐานให้กับผู้อ่านในการทำความเข้าใจรถทัวร์ริงในบริบทที่เจาะจงมากขึ้น ต่อเนื่องจากนั้น บทนี้จะนำเสนอรายละเอียดที่ครอบคลุมเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง ทั้งในด้านสมรรถนะทางวิศวกรรม รูปแบบการใช้งาน ความหลากหลายของเครื่องแต่งกาย ความนิยมของแบรนด์ รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงประวัติศาสตร์ของการใช้รถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงในสังคมไทย ผ่านหลักฐานเชิงประจักษ์จากการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์จริงในแวดวงทัวร์ริง ทั้งในฐานะผู้ขับขี่ นักซ่อมแซม และนักสะสม เพื่อให้บทนี้ทำหน้าที่เป็นทั้ง “แผนที่เชิงวัฒนธรรม” และ “พิกัดทางประวัติศาสตร์” ของรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงในประเทศไทยได้อย่างรอบด้าน

#### 4.1 รถมอเตอร์ไซด์

เนื้อหาส่วนนี้เป็นการฉายให้ภาพกว้างของรถมอเตอร์ไซด์ ทั้งในเรื่องพัฒนาการของรถมอเตอร์ไซด์, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ ส่วนประกอบของรถมอเตอร์ไซด์ และประเภทของรถมอเตอร์ไซด์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ ก่อนจะนำเสนอภาพที่เฉพาะขึ้นเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

#### 4.1.1 พัฒนาการของรถมอเตอร์ไซด์

พัฒนาการของรถมอเตอร์ไซด์มิได้เกิดขึ้นอย่างฉับพลัน หากแต่เป็นผลลัพธ์ของกระบวนการประดิษฐ์ คิดค้น และทดลองที่ดำเนินอย่างต่อเนื่องในยุโรปและอเมริกานับตั้งแต่ช่วงกลางศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา “จักรยานพลังไอน้ำ” ที่สร้างขึ้นโดยซิลเวสเตอร์ ฮาวเวิร์ด โรเปอร์ (Sylvester Howard Roper: 1823–1896) ได้รับการยอมรับว่าเป็นต้นแบบแรกสุดของยานยนต์สองล้อที่สามารถขับเคลื่อนตัวเองได้โดยไม่ต้องอาศัยแรงคน ผลงานชิ้นนี้ไม่เพียงเป็นหลักฐานเชิงกลไกของการผสมผสานพลังงานกลเข้ากับโครงสร้างของจักรยาน แต่ยังเป็นจุดตั้งต้นของจินตนาการใหม่เกี่ยวกับการเคลื่อนที่อย่างอิสระของปัจเจกบุคคล จุดเปลี่ยนสำคัญของพัฒนานี้เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1885 เมื่อก๊อทลีบ เดมเลอร์ และวิลเฮล์ม มายบัค วิศวกรชาวเยอรมัน สร้างมอเตอร์ไซด์เครื่องยนต์เบนซินคันแรก ซึ่งถือเป็นการบุกเบิกการใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในในยานยนต์สองล้ออย่างแท้จริง นับแต่นั้นมา “จักรยานยนต์” ก็เริ่มเปลี่ยนสถานะจากสิ่งประดิษฐ์เฉพาะกลุ่มไปสู่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีบทบาททางเศรษฐกิจและวัฒนธรรม ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 จนถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 จึงกลายเป็นช่วงเวลาแห่งการเร่งตัวของนวัตกรรมและการผลิตเชิงอุตสาหกรรม โดยมีผู้ผลิตรายสำคัญอย่าง Hildebrand & Wolfmüller ในเยอรมนี และชาร์ลส์ เมตซ์ (Charles Metz) ในสหรัฐอเมริกา เข้าสู่ตลาดและขยายการผลิตเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกัน การก่อตั้งบริษัท Harley-Davidson ในปี ค.ศ. 1903 ก็ได้ปรังความเป็น “วัฒนธรรมมอเตอร์ไซด์” ไว้อย่างชัดเจนในบริบทของสังคมอเมริกัน โดยแบรนด์นี้ไม่ได้เป็นเพียงผู้ผลิตรายานยนต์ แต่กลายเป็นสัญลักษณ์ของเสรีภาพ ความกล้าหาญ และการเดินทางไร้ขีดจำกัด (Bellis, 2023)

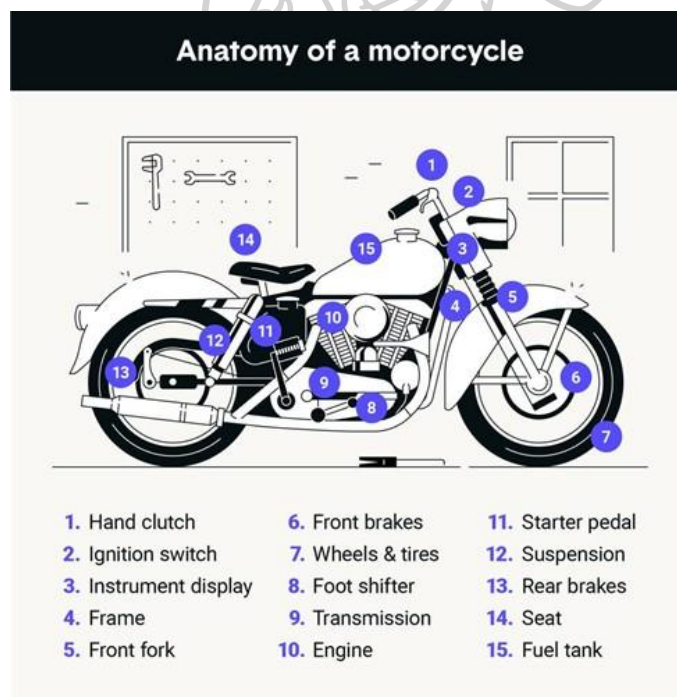
#### 4.1.2 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์

รถมอเตอร์ไซด์ในฐานะยานพาหนะสองล้อขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ ถือเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีการเดินทางที่ผสมระหว่างความเร็ว ความคล่องตัว และประสิทธิภาพในพื้นที่จำกัดอย่างลงตัว โดยทั่วไปจะใช้เครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 150 ซีซีขึ้นไป ซึ่งครอบคลุมทั้งแบบสองจังหวะและสี่จังหวะ ทั้งนี้ เครื่องยนต์ไม่ได้ทำงานอย่างโดดเดี่ยว แต่เชื่อมโยงกับระบบกลไกอื่น ๆ ที่ออกแบบอย่างเป็นระบบเพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการใช้งานที่หลากหลาย ทั้งในเขตเมืองที่การจราจรหนาแน่น ไปจนถึงพื้นที่ชนบทหรือเส้นทางนอกเมืองที่ท้าทายกว่า ระบบกันสะเทือน เครื่องส่งกำลัง และระบบเบรก เป็นส่วนสำคัญที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มทั้งประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขับขี่ โครงสร้างหลักของตัวรถซึ่งมักผลิตจากเหล็กกล้า หรืออะลูมิเนียมน้ำหนักเบา ไม่เพียงแต่รับน้ำหนักเครื่องยนต์และผู้ขับขี่ แต่ยังมีบทบาทสำคัญในการกระจายน้ำหนักและเสริมความแข็งแรง

ให้กับทั้งระบบ ตัวล้อและยางถูกออกแบบด้วยหลักการทางพลศาสตร์เพื่อเพิ่มเสถียรภาพในการเข้าโค้ง โดยเฉพาะการใช้เอฟเฟกต์ไจโรสโคปิก (gyroscopic effect) ซึ่งเกิดจากการหมุนของล้อ ช่วยเพิ่มความมั่นคงและความสมดุลในขณะเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว นอกจากมิติทางวิศวกรรมแล้ว รมอเตอร์ไซค์ยังอยู่ภายใต้แรงกดดันจากแนวนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดมากขึ้น โดยเฉพาะในด้านการปล่อยมลพิษทางอากาศ หน่วยงานอย่าง Environmental Protection Agency (EPA) ในสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ได้ออกข้อบังคับที่กำหนดขีดจำกัดการปล่อยสารพิษ เช่น ไฮโดรคาร์บอน คาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนออกไซด์ ซึ่งบังคับให้ผู้ผลิตต้องปรับปรุงเทคโนโลยีเครื่องยนต์ให้สะอาดและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Cromer, 2023)

#### 4.1.3 ส่วนประกอบของรถมอเตอร์ไซค์

โครงสร้างพื้นฐานของรถมอเตอร์ไซค์สามารถจำแนกออกได้เป็นสี่องค์ประกอบหลัก ได้แก่ เครื่องยนต์ (engine) แชสซี (chassis) ระบบส่งกำลัง (transmission) และชุดล้อ (wheels) ซึ่งล้วนทำหน้าที่ร่วมกันในลักษณะที่สอดคล้องและซับซ้อน ทั้งในเชิงกลไกและการควบคุม โดยไม่มีส่วนใดสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพได้หากปราศจากการทำหน้าที่ของอีกส่วนหนึ่ง



ภาพที่ 3 กายวิภาคของรถมอเตอร์ไซค์ (Anatomy of a motorcycle)

ที่มา <https://www.thezebra.com/resources/driving/parts-of-a-motorcycle/>

เครื่องยนต์ถือเป็นหัวใจของระบบขับเคลื่อน โดยมักถูกติดตั้งไว้ในตำแหน่งศูนย์กลางของตัวรถ เพื่อรักษาสมดุลทางพลศาสตร์และจุดศูนย์ถ่วงของยานพาหนะ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อเสถียรภาพ ความคล่องตัว และการควบคุมรถ โดยเฉพาะในสถานการณ์ที่ต้องใช้ความเร็วสูงหรือเผชิญกับแรงเฉื่อยจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ความสามารถของเครื่องยนต์จะไม่สมบูรณ์หากปราศจากโครงสร้างรองรับอย่างแชสซี ซึ่งทำหน้าที่เป็นโครงสร้างหลักของตัวรถ ประกอบด้วยเฟรม ตะเกียบหน้า และระบบกันสะเทือนที่รองรับทั้งน้ำหนักและแรงกระแทกจากพื้นถนน เพื่อมอบความมั่นคงและความนุ่มนวลในการขับขี่ ต่อเนื่องจากเครื่องยนต์และแชสซี ระบบส่งกำลัง ซึ่งรวมถึงคลัตช์ เกียร์ และกลไกการส่งแรงบิดไปยังล้อหลัง ทำหน้าที่แปลงพลังงานจากเครื่องยนต์ให้กลายเป็นการเคลื่อนที่จริงของยานพาหนะ การทำงานของระบบนี้จำเป็นต้องมีความแม่นยำ แข็งแรง และตอบสนองอย่างรวดเร็วในหลากหลายสภาพการใช้งาน ในขณะเดียวกัน ชุดล้อและยาง ซึ่งเป็นจุดสัมผัสโดยตรงกับพื้นผิวถนน ก็มีบทบาทสำคัญทั้งในด้านสมรรถนะและความปลอดภัย โดยเฉพาะระบบเบรกที่ทำงานร่วมกับล้อ ไม่ว่าจะเป็นเบรกดิสก์หน้า หรือเบรกหลังแบบดรัมหรือดิสก์ ซึ่งควบคุมการหยุดรถอย่างแม่นยำภายใต้แรงเฉื่อย แรงเสียดทาน และน้ำหนักบรรทุก ทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นว่าทุกองค์ประกอบในระบบของรถมอเตอร์ไซด์ล้วนเชื่อมโยงกันอย่างลึกซึ้ง และมีบทบาทร่วมกันในการสร้างประสบการณ์การขับขี่ที่มีประสิทธิภาพทั้งด้านกลไกและการควบคุม (Meyer, 2023)

#### 4.1.4 ประเภทของรถมอเตอร์ไซด์

การจำแนกประเภทของรถมอเตอร์ไซด์มิใช่เป็นเพียงการจัดหมวดหมู่เพื่อความเข้าใจด้านเทคนิคเท่านั้น หากแต่สะท้อนถึง โลกทัศน์และประสบการณ์ ที่ผู้ขับขี่แต่ละกลุ่มมีต่อการเคลื่อนที่ในชีวิตประจำวันหรือในการเดินทางท่องเที่ยว หนึ่งในแนวทางที่ได้รับความนิยมคือการแบ่งตามลักษณะภายนอก ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 5 ประเภทหลัก ได้แก่ สปอร์ตไบค์ (Sportbikes) ที่เน้นความเร็ว ความว่องไว และสไตล์ดุดันของโลกการแข่งขัน ครุยเซอร์ (Cruiser) ที่ชูภาพลักษณ์ของการขับขี่แบบผ่อนคลายแต่เปี่ยมด้วยพลัง ทัวริง (Touring) ที่ออกแบบมาเพื่อการเดินทางไกลอย่างสบายและต่อเนื่อง สแตนดาร์ด (Standard) ซึ่งมีความเรียบง่ายและอเนกประสงค์ ใช้ได้ทั้งในชีวิตประจำวันและการเดินทาง และดูอัลสปอร์ต (Dual-Sport) ที่ผสมคุณสมบัติของรถออนโรดและออฟโรดไว้ในคันเดียวกัน โดยแต่ละประเภทมิได้เป็นเพียงการกำหนดรูปลักษณ์ทางกายภาพของตัวรถ หากยังเป็นการสะท้อนถึงจินตภาพของการขับขี่ในบริบทต่าง ๆ ของชีวิต (RUMBLEON ROAD CAPTAIN. , 2019a )

# WHAT MOTORCYCLE TYPE IS BEST FOR YOU?



SUBSCRIBE TO THE BRAIN BUCKET TO LEARN MORE

**RumbleOn**

ภาพที่ 4 ประเภทของรถมอเตอร์ไซด์

ที่มา <https://explore.rumbleon.com/posts/pros-and-cons-of-motorcycle-types>

นอกเหนือจากลักษณะทางกายภาพแล้ว ยังมีแนวทางการจำแนกที่เน้นลักษณะการใช้งานจริงบนพื้นถนนและภูมิประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ออโรด (Street Bike) ที่ออกแบบมาเพื่อถนนเรียบในเมืองและทางหลวง กับออฟโรด (Dirt Bike) ที่เน้นสมรรถนะในการตะลุยเส้นทางวิบาก ด้วยโครงสร้างเฟรม ระบบกันสะเทือน และยางที่แข็งแรงและยึดหยุ่นมากกว่าเพื่อให้รองรับแรงกระแทกจากพื้นผิวไม่เรียบได้อย่างมีประสิทธิภาพ (i69motorsports, 2018) ขณะเดียวกัน หากพิจารณาในมิติเชิงเทคนิค การแบ่งตามขนาดเครื่องยนต์โดยอิงจากเกณฑ์พิกัดศุลกากร (HS Code) ก็มีบทบาทสำคัญในการจำแนกประเภทของรถ โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ตั้งแต่ขนาดเล็ก (50–250 ซีซี) ซึ่งเน้นการใช้งานในเมือง ไปจนถึงขนาดใหญ่ (มากกว่า 800 ซีซี) ที่มักพบในรถประเภททัวร์ริงหรือสปอร์ต ซึ่งเน้นพลัง ความเร็ว และสมรรถนะขั้นสูง เหล่านี้ล้วนสะท้อนถึงการวางตำแหน่งของรถมอเตอร์ไซด์ในระบบเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมร่วมสมัย ที่ซับซ้อนเกินกว่าจะเป็นเพียงพาหนะสองล้อ (Yongpisanphob, 2562)

## 4.2 มอเตอร์ไซด์ในบริบททางสังคมและวัฒนธรรมไทย

มอเตอร์ไซด์ถือเป็นมากกว่าเครื่องยนต์พาหนะในชีวิตประจำวันของไทย หากมองในมิติทางสังคมและวัฒนธรรมจะพบว่ามันมีความหมายเชิงสัญลักษณ์และสัมพันธ์กับโครงสร้างชนชั้นและอัต

ลักษณะของผู้คนในสังคมไทยอย่างลึกซึ้ง ในอดีตการเข้ามาของรถยนต์ไฮบริดสะท้อนถึงความเปลี่ยนแปลงทางสังคมวัฒนธรรมไทย โดยรถยนต์ไฮบริดกลายเป็นสัญลักษณ์ของความทันสมัยและความสะดวกสบายในชีวิตผู้คน โดยเฉพาะในชนบทที่ถนนหนทางเพิ่งพัฒนาขึ้น รถยนต์ไฮบริดจึงกลายเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตสมัยใหม่ และเป็นเครื่องหมายแสดงระดับความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของครัวเรือน (ภูมิเกียรติยศ เทศนา, 2559) ปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการครอบครองรถยนต์ไฮบริดสูงที่สุดในโลก โดยรายงานปี 2023 ของ Pew Research Center ระบุว่าถึง 87% ของครัวเรือนไทยมีรถยนต์ไฮบริดอย่างน้อยหนึ่งคัน (Petpailin, 2023) สะท้อนให้เห็นว่ารถยนต์ไฮบริดฝังแน่นอยู่ในการดำเนินชีวิตและจิตสำนึกทางวัฒนธรรมของคนไทยเป็นอย่างมาก

ในสายตาของสังคมไทย รถยนต์ไฮบริดมีความหมายเชิงสัญลักษณ์หลายประการ ทั้งในฐานะสัญลักษณ์ของความก้าวหน้าเสรีภาพ และความเป็นสมัยใหม่ ตัวอย่างเช่น ช่วงทศวรรษ 2520-2530 ที่รถยนต์ไฮบริดเริ่มแพร่หลายในไทย วัฒนธรรมสมัยนิยมอย่างบทเพลงลูกทุ่งและเพื่อชีวิตได้สะท้อนภาพรถยนต์ไฮบริดเป็นเครื่องหมายของความก้าวหน้าทางชนชั้น เพลงดังเช่น “จักรยานคนจน” บรรยายถึงชนชั้นล่างที่ยังต้องปั่นจักรยาน ขณะที่ชนชั้นกลางเริ่มมีรถยนต์ไฮบริดใช้ และในที่สุด “รถยนต์ไฮบริดก็กลายเป็นเครื่องระบุชนชั้นในสังคมไทยไปโดยปริยาย” (แนวหน้า, 2562) กล่าวคือ การมีหรือไม่มีรถยนต์ไฮบริดบ่งชี้สถานะความเป็นอยู่ของคนผู้นั้นในสายตาสังคม (ยุคนั้นผู้มีรถยนต์ไฮบริดมักเป็นคนที่อยู่ดีกินดีกว่าผู้ที่ยังต้องใช้จักรยาน) นอกจากนี้ ในวัฒนธรรมสมัยนิยม รถยนต์ไฮบริด (โดยเฉพาะรถยนต์ไฮบริดรับจ้างในเมืองใหญ่) ยังถูกใช้เป็นสัญลักษณ์แทนชีวิตคนธรรมดาจากหมู่บ้านในเมือง ปรากฏเป็นภาพจำคู่กับถนนหนทาง รถตุ๊กตุ๊ก หรือชาวนา โดยมักสื่อถึงความเป็น “ชนชั้นแรงงาน” ที่ขยันขันแข็งในสังคม (Crosbie-Jones, 2020) อีกด้านหนึ่ง รถยนต์ไฮบริดก็มีภาพจำในระดับสากลว่าเป็นสัญลักษณ์ของความเสรีและการผจญภัยเช่นกัน ดังคำกล่าวของนักเดินทางต่างชาติที่ว่า “สถานที่ที่ให้ความรู้สึกอิสระที่สุดที่ฉันเคยไปมา ก็คือการขี่มอเตอร์ไซด์อยู่ในประเทศไทย” (Cline, 2020) ซึ่งตอกย้ำภาพลักษณ์ของรถยนต์ไฮบริดในฐานะพาหนะที่มอบความรู้สึกปลดปล่อยและอิสระให้ผู้ขับขี่

ประวัติศาสตร์การขี่มอเตอร์ไซด์ในไทยสัมพันธ์แนบแน่นกับประเด็นชนชั้นทางสังคม ดังที่กล่าวแล้วว่าในระยะเริ่มแรก ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์กลุ่มแรกคือชนชั้นกลางขึ้นไป ส่วนชนชั้นล่างยังใช้จักรยานอยู่ ทำให้รถยนต์ไฮบริดกลายเป็นเส้นแบ่งเชิงสังคมอย่างหนึ่งมาตั้งแต่ต้น (แนวหน้า, 2562) เมื่อเวลาผ่านไป รถยนต์ไฮบริดขนาดเล็กได้กลายเป็นพาหนะหลักที่คนไทยทุกชนชั้นเข้าถึงได้ แต่ขณะเดียวกันก็เกิดความแตกต่างใหม่ ๆ ระหว่างกลุ่มผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ด้วยตัวเอง โดยเฉพาะวัฒนธรรม “บิ๊กไบค์” ที่เกิดขึ้นในหมู่ผู้มีรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ราคาแพง กลุ่มนี้ได้สร้างอัตลักษณ์

เฉพาะตนขึ้นมาเรียกว่า “ไบเกอร์” (biker) เพื่อแยกตนเองออกจากผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทั่วไปในชีวิตประจำวัน การได้ขี่รถบิ๊กไบค์และเข้าร่วมชุมชนไบเกอร์นี้กลายเป็นแหล่งความภูมิใจและอัตลักษณ์ทางสังคมของผู้คนบางกลุ่ม โดยเฉพาะการครอบครองยี่ห้อระดับสูง เช่น การเป็นเจ้าของ Ducati ในประเทศไทยได้รับการมองว่ามีสถานะพิเศษเหนือผู้ขี่ทั่วไป ตั้งแต่วันแรกที่ซื้อรถ ผู้ใช้ Ducati จะได้รับภาพลักษณ์ว่าอยู่ในกลุ่มคนมีระดับทันที ทั้งยังได้รับอภิสิทธิ์บางอย่างทางสังคม ตัวอย่างเช่น ห้างสรรพสินค้าบางแห่งจัดที่จอดรถพิเศษ “Ducati Only” สำหรับผู้ขี่ Ducati หรือมีการมอบสิทธิพิเศษให้ผู้ขี่ Ducati ในงานสินค้าหรูและโรงแรมระดับพรีเมียม เป็นต้น ภาพปรากฏเหล่านี้ทำให้เกิดความรู้สึกต่อวงการผู้ขี่ว่า “คนขี่รถดูคาติมีสถานะทางสังคมดีกว่าคนอื่น” และกลายเป็นการแบ่งชนชั้นทางสังคมในหมู่ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์เองอย่างชัดเจน (ภูมิเกียรติยศ เทศนา, 2559) ความแตกต่างดังกล่าวชี้ให้เห็นว่ามอเตอร์ไซค์สามารถทำหน้าที่เป็น “สัญลักษณ์สถานะ” (status symbol) ได้เช่นเดียวกับทรัพย์สินอื่น ๆ ในสังคมไทย

นอกจากนี้ มอเตอร์ไซค์ยังเกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ของกลุ่มอาชีพและชนชั้นแรงงานในเมืองใหญ่ กรณีผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนที่มอเตอร์ไซค์กลายเป็นส่วนหนึ่งของตัวตนและชุมชนของผู้คนกลุ่มหนึ่ง คนขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างมักสวมเสื้อกั๊กสีส้มติดหมายเลขประจำวัน อันเป็นทั้งเครื่องแบบและสัญลักษณ์แสดงความเป็น “คนขับวิน” ที่เราเห็นได้ทั่วไปในเมือง ภาพลักษณ์ของพวกเขาถูกนำเสนอในสื่อหลายรูปแบบจนกลายเป็นหนึ่งใน “ตัวแทนของชนชั้นล่างในเมือง” ควบคู่กับชาวนาและชาวเขา อย่างที่ปรากฏในละครโทรทัศน์หรือโฆษณาเชิงรักชาติ (Crosbie-Jones, 2020) อย่างไรก็ตาม ในโลกความเป็นจริง กลุ่มวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นผู้อพยพจากชนบทเข้าสู่เมืองใหญ่ เป็นแรงงานนอกระบบที่มีสถานะเปราะบาง แต่ก็ได้สร้างชุมชนและอัตลักษณ์ร่วมของตนเองขึ้นมา นักมานุษยวิทยา Claudio Sopranzetti ชี้ว่าแม้คนขับวินจะถูกมองข้ามจากชนชั้นกลางในเมือง (คล้ายรถเมล์หรือรถไฟที่คนจะสังเกตเมื่อมันเสียเท่านั้น) แต่พวกเขาก็ภูมิใจกับบทบาท “ฟันเฟืองเล็กๆ ที่ทำให้เมืองขับเคลื่อน” และเคยรวมตัวกันสร้างพลังทางสังคมการเมืองช่วงหนึ่งในปลายยุค 2000s ที่ชนชั้นแรงงานกลุ่มนี้ลุกขึ้นมามี “ความภูมิใจและความตื่นตัวทางการเมือง” มากขึ้น แม้ภายหลังพลังนั้นจะซาลงก็ตาม (Crosbie-Jones, 2020) ประเด็นนี้สะท้อนว่ามอเตอร์ไซค์ยังผูกโยงกับอัตลักษณ์ทางการเมืองของผู้คนกลุ่มต่าง ๆ ด้วย เช่น บทบาทของวินมอเตอร์ไซค์ในฐานะ “คนเสื้อแดง” ที่เข้าร่วมการเคลื่อนไหวทางการเมืองช่วงปี 2553 ก็เป็นตัวอย่างหนึ่งที่เห็นได้ชัด

การขี่มอเตอร์ไซค์ไม่ได้เป็นเพียงการเดินทางทางกายภาพ หากแต่ยังเป็นกระบวนการสร้างความหมายและประสบการณ์ให้แก่ผู้ขับขี่อีกด้วย หลายคนค้นพบว่าในการเดินทางด้วย

มอเตอร์ไซค์ พวกเขาได้สร้างความหมายบางอย่างให้ชีวิตตนเอง เช่น ความรู้สึกเป็นอิสระ และการได้ทำทนายตนเองในการผจญภัย นักเดินทางต่างชาติบางคนถึงกับกล่าวว่ามอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวในไทยทำให้เขารู้สึกเป็นอิสระอย่างที่สุดในชีวิต (Cline, 2020) สอดคล้องกับมุมมองทางมานุษยวิทยาที่มองว่าการเดินทางเปิดโอกาสให้ปัจเจกได้หลุดพ้นจากข้อจำกัดเดิม ๆ และสร้างตัวตนหรือมุมมองใหม่ๆ ระหว่างการเดินทาง ในบริบทชีวิตประจำวันของคนไทย การขี่มอเตอร์ไซค์ก็เป็นกระบวนการสร้างความหมายทางสังคมเช่นกัน งานวิจัยเชิงชาติพันธุ์วิทยาของ Sopranzetti (2017) พบว่าคนขับวินมอเตอร์ไซค์ในกรุงเทพฯ ใช้ “ความเคลื่อนที่” บนท้องถนนเป็นทุนทางสังคมในการสร้างโอกาสให้ตนเองในเมืองใหญ่ ขณะจอดรอผู้โดยสาร พวกเขาไม่ได้หยุดนิ่งทางสังคม หากแต่ใช้เวลานั้นในการ “ทำแผนที่” ชุมชนรอบตัว สร้างและสานต่อเครือข่ายความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่รัฐระดับท้องถิ่น ผู้ใช้แรงงาน และชาวบ้านละแวกนั้น เพื่อที่จะสามารถใช้เครือข่ายดังกล่าวเป็นบันไดขยับตนเองขึ้นไปสู่สถานะที่ดีกว่าในสังคมเมือง กล่าวได้ว่า “ชีวิตบนท้องถนน” สำหรับพวกเขานั้นเต็มไปด้วยความเป็นไปได้ที่จะเปลี่ยนแปลงตนเอง ทั้งในระดับปัจเจกและระดับเมือง – แต่ขณะเดียวกันก็แฝงด้วยความไม่แน่นอนเสมอ ทุกการขับขี่หรือเส้นทางใหม่ ๆ คือการเติมพื้นที่อาจนำพาชีวิตไปสู่โอกาสใหม่หรือไม่ก็ทำให้ติดอยู่ที่เดิมต่อไป (Crosbie-Jones, 2020) ประสบการณ์การขับขี่ดังกล่าวจึงมีความหมายเชิงสัญลักษณ์แก่ผู้ขับขี่ในฐานะ “การเดินทางของชีวิต” ที่ต้องอาศัยทั้งทักษะ การปรับตัว และการแสวงหาความหมายระหว่างทาง นอกจากนี้ การเดินทางไกลด้วยมอเตอร์ไซค์ไม่ว่าจะคนเดียวหรือเป็นกลุ่ม ยังกลายเป็นพิธีกรรมทางสังคมอย่างหนึ่งที่ช่วยสร้างสายสัมพันธ์ในหมู่ผู้ร่วมเดินทาง สร้างความทรงจำและเรื่องเล่าร่วมกัน ซึ่งทั้งหมดนี้ยืนยันว่าการขี่มอเตอร์ไซค์มีนัยทางวัฒนธรรมและมิติความหมายที่ลึกซึ้งกว่าที่ตาเห็น ไม่ว่าจะในระดับปัจเจกหรือส่วนรวม

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า มอเตอร์ไซค์ในสังคมไทยมิได้เป็นเพียงยานพาหนะราคาถูกและสะดวกเท่านั้น หากยังทำหน้าที่เป็นสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรม แสดงสถานะทางสังคม และเป็นเวทีให้ผู้คนสร้างอัตลักษณ์ของตน ตลอดจนเป็นกระบวนการให้ความหมายต่อชีวิตผ่านการเดินทางและการขับขี่ด้วย สถานะอันโดดเด่นของมอเตอร์ไซค์ทั้งในวิถีชีวิตประจำวันและในจินตนาการทางสังคมนี้ ทำให้มันกลายเป็นหัวข้อที่ได้รับความสนใจในมิติมานุษยวิทยา สังคมวิทยา และวัฒนธรรมศึกษาอย่างต่อเนื่อง ทั้งหมดนี้จะเป็นพื้นฐานสำคัญในการทำความเข้าใจบทบาทของมอเตอร์ไซค์ต่อสังคมไทยในแง่ภูมิที่ลึกซึ้งและรอบด้านยิ่งขึ้น

#### 4.3 รถมอเตอร์ไซค์ทัวร์

ในภาพเฉพาะของการศึกษาที่มุ่งมองไปยังรถมอเตอร์ไซค์ทัวร์ เนื้อความในส่วนนี้จะเป็นการชี้ให้เห็นรายละเอียดที่น่าสนใจของรถมอเตอร์ไซค์ทัวร์ ทั้งในเรื่องพัฒนาการของรถมอเตอร์ไซค์ทัวร์

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์িং ประเภทของรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์িং และเครื่องหมายการค้า (brand) ที่ได้รับความนิยม



ภาพที่ 5 ลักษณะของรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์িং

ที่มา: <https://explore.rumbleon.com/posts/what-is-a-touring-motorcycle-infographic>

รถมอเตอร์ไซด์ทัวร์িং (touring motorcycles) มิได้เป็นเพียงยานพาหนะสองล้อที่ตอบโจทย์ด้านการเดินทางระยะไกลเท่านั้น หากแต่เป็นผลผลิตของการออกแบบที่สะท้อนวิถีชีวิต การแสวงหา และอุดมการณ์ของการเคลื่อนที่ในโลกสมัยใหม่ ย้อนกลับไปได้ตั้งแต่ช่วงกลางศตวรรษที่ 20 ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์เริ่มพัฒนายานยนต์กลุ่มนี้ให้มีสมรรถนะสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ผ่านการขยายขนาดเครื่องยนต์ เสริมระบบกันสะเทือนที่แข็งแรง และติดตั้งชุดอุปกรณ์ที่เพิ่มขีดความสามารถในการเดินทาง อาทิ กระเป๋าสัมภาระ ถังน้ำมันขนาดใหญ่ และกระจกบังลมหน้า ซึ่งล้วนเป็นองค์ประกอบที่ไม่เพียงเพิ่มความสะดวกสบาย แต่ยังตอกย้ำจินตภาพของ “นักเดินทาง” บนเส้นทางที่ทอดยาว (Powersportsguide; Sagmart, 2017) แม้รถจักรยานยนต์หลายประเภทจะสามารถใช้เดินทางได้ หากแต่รถทัวร์িংกลับถูกออกแบบมาเพื่อรองรับจินตนาการของการเดินทางไกลในแบบเฉพาะตัว เป็นพาหนะของผู้แสวงหาประสบการณ์อันลุ่มลึก ทั้งบนทางหลวงที่ราบเรียบและเส้นทางออฟโรดที่เปี่ยมด้วยความท้าทาย รูปแบบของรถทัวร์িংจึงหลากหลายตามความต้องการของผู้ขับขี่ เช่น ทูรัวร์

(true tourers) ที่เน้นความหรูหราและสะดวกสบาย สปอร์ตทัวร์เลอร์ (sport tourers) ที่ผสมผสานความเร็วและเสถียรภาพ แอดเวนเจอร์ทัวร์เลอร์ (adventure tourers) ที่สามารถลุยได้ทุกภูมิประเทศ ไปจนถึงแบ็กเกอร์ (baggers) ที่เน้นสไตล์และความคลาสสิกในการขับขี่ในเมืองหรือทางไกล (Powersportsguide) โดยแต่ละประเภทล้วนมีลักษณะจำเพาะในด้านน้ำหนัก แรงบิด การทรงตัว และฟังก์ชันการใช้งาน ที่ตอบสนองต่อจินตนาการและความปรารถนาของผู้ขับขี่ที่แตกต่างกัน



ภาพที่ 6 Harley Davison Street Glide มอเตอร์ไซด์ทัวร์ิ่งหล่อ ๆ ที่ผู้ศึกษามักขี่เที่ยวตอนเช้าวันอาทิตย์กับน้องในกลุ่ม เมื่อหลายปีก่อน

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567



ภาพที่ 7 BMW 1200 GSA ของผู้ศึกษา ณ จุดชมวิวยุทยานศรีน่าน หลังจากขี่มาจากอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย กับถนนที่เปลี่ยวที่สุด กับฝนที่ตกพอให้ตื่นเต้น

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2565

ในมิติทางวิศวกรรมและสมรรถนะ รถมอเตอร์ไซด์ทัวร์คือพาหนะที่ได้รับการออกแบบให้มีศักยภาพรองรับการเดินทางระยะไกลอย่างจริงจัง เครื่องยนต์ของรถทัวร์มีตั้งแต่ขนาด 500 ซีซี ไปจนถึงกว่า 1,800 ซีซี โดยรุ่นเรือธงที่ได้รับความนิยมสูง เช่น Honda Gold Wing หรือ BMW K 1600 Grand America นั้นผสมผสานทั้ง “พลัง” และ “ความสบาย” ไว้ในตัวเดียวกัน นับเป็นตัวแทนของยานยนต์ที่ตอบสนองทั้งความเข้าใจและความสะดวกสบายในการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ อุปกรณ์เสริมที่ติดตั้งมาพร้อมจากโรงงาน อาทิ ระบบกันสะเทือนไฟฟ้า Cruise Control หน้าจอ TFT ความละเอียดสูง และแม้กระทั่งถุงลมนิรภัย ล้วนตอกย้ำว่ารถประเภทนี้คือ “เครื่องจักรแห่งการเดินทาง” ที่ก้าวข้ามข้อจำกัดของยานพาหนะทั่วไป (RUMBLEON ROAD CAPTAIN, 2019b) รูปแบบของเครื่องยนต์มีความหลากหลาย ตั้งแต่แบบสูบ V, inline 4, ไปจนถึงเครื่องยนต์แนวนอน boxer ซึ่งมอลักษณะการส่งกำลังและการทรงตัวที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับการออกแบบของแต่ละค่าย กำลังแรงม้าอยู่ระหว่าง 45–200 แรงม้า และในรุ่นที่ติดตั้งระบบ supercharged เช่น Kawasaki Ninja H2® SX SE รถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 209 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งเทียบได้กับรถสปอร์ตชั้นนำ แต่ยังคง

คุณลักษณะของการเดินทางระยะไกลอย่างมั่นคงและปลอดภัย น้ำหนักของรถทัวร์เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ไม่อาจมองข้าม โดยน้ำหนักตัวรถเปล่าอยู่ที่ประมาณ 440–900 ปอนด์ น้ำหนักที่มากขึ้น แม้จะทำให้ยานยนต์ดูเทอะทะในพื้นที่เมืองหรือทางแคบ แต่กลับเป็นคุณสมบัติสำคัญที่ช่วยเสริมเสถียรภาพในการขับขี่บนทางหลวง เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่สามารถเคลื่อนตัวด้วยความเร็วสูงได้อย่างมั่นใจ แม้ในสถานะที่มีแรงต้านจากลมหรือแรงสั่นสะเทือนจากพื้นถนน (Powersportsguide, n.d.) มิติของรถทัวร์ก็มีความหลากหลายตามประเภท โดยทั่วไปจะมีความยาวระหว่าง 87–105 นิ้ว ความกว้างประมาณ 30–40 นิ้ว และความสูงเฉลี่ย 55–60 นิ้ว ความสูงของเบาะนั่งอยู่ในช่วง 25–35 นิ้ว ซึ่งเอื้อให้ผู้ขับขี่ที่มีสรีระต่างกันสามารถเข้าถึงและควบคุมรถได้อย่างมั่นใจ โดยเฉพาะในกลุ่มทรูทัวร์ (true tourers) ที่ออกแบบมาเพื่อความนุ่มนวลในการขับขี่ และแอดเวนเจอร์ทัวร์ (adventure tourers) ที่เน้นความสามารถในการลุยเส้นทางสมบุกสมบัน



ภาพที่ 8 มอเตอร์ไซด์คันแรกของผู้ศึกษา Yamaha SR 400 ได้มาตอนปี ค.ศ. 2004

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

ในเชิงความนิยม กลุ่มผู้ผลิตที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้นำด้านการสร้างสรรค์รถมอเตอร์ไซด์ทัวร์คุณภาพสูง ได้แก่ Harley-Davidson, Honda, BMW, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Triumph, Ducati และ KTM ซึ่งแต่ละค่ายต่างมี “รุ่นเรือธง” ที่กลั่นกรองความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมเข้ากับอัตลักษณ์เฉพาะของแบรนด์ จนกลายเป็นพาหนะที่ตอบโจทย์การเดินทางไกลได้อย่างลึกซึ้งและแม่นยำ ตัวอย่างเช่น Harley-Davidson Electra Glide ที่เปี่ยมไปด้วยกลิ่นอาย

อเมริกันคลาสสิก BMW R 1250 RT ที่ผสมความหรูหราเข้ากับความแม่นยำแบบเยอรมัน Yamaha Star Venture ซึ่งเน้นการเดินทางที่นุ่มนวล Ducati Multistrada ที่นำความดุเดือดของโลกล้อสปอร์ตมาสู่เส้นทางไกล และ KTM 1290 Super Adventure ที่ออกแบบมาเพื่อเส้นทางสุดขอบโลก (Autoevolution, 2568; BMW MOTORRAD, 2023; Honda; Krungsri Market) รถเหล่านี้ไม่ได้เพียงแค่รองรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารพร้อมสัมภาระสำหรับการเดินทางระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพ หากแต่ถูกออกแบบมาเพื่อเติมเต็มประสบการณ์การเดินทางที่มีความหมายยิ่งไปกว่าการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง การเดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงไม่ใช่เพียงกิจกรรมย่อยที่ตั้งทางกายภาพ หากแต่ทำหน้าที่เสมือน “พิธีกรรม” ของโลกสมัยใหม่ ที่เปิดพื้นที่ให้ผู้เดินทางหลุดพ้นจากโครงสร้างชีวิตประจำวันชั่วคราว เพื่อเข้าสู่ภาวะของความเปลี่ยนแปลง การตกตะกอนทางอารมณ์ และการแสวงหาความหมายบางอย่างระหว่างทาง ในกระบวนการเช่นนี้ การเดินทางจึงกลายเป็นช่วงเวลาของการจดจ่อกับตัวตน ความคิด และความรู้สึกที่ผุดพวยขึ้นตามจังหวะของถนน ทุกระยะของการขับขี่มิใช่เพียงไมล์สะสมบนมาตรวัด หากคือบทสนทนาระหว่างภายในกับภายนอก ระหว่างความคุ้นเคยกับสิ่งไม่รู้จัก ระหว่างความเงียบงันกับเสียงของเครื่องยนต์ที่เดินร่วมกับจังหวะหัวใจของผู้ขับขี่ การออกแบบรถมอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงไม่อาจจำกัดอยู่เพียงการประกอบระบบเครื่องยนต์หรือชิ้นส่วนกลไกให้ทำงานอย่างสอดคล้องประสานกันเท่านั้น หากแต่เป็นกระบวนการสร้างสรรค์ที่มุ่งร่าง “ประสบการณ์ของการเดินทาง” ซึ่งบูรณาการทั้งฟังก์ชันการใช้งาน ความงามทางสุนทรียะ และมีมิติทางอารมณ์เข้าไว้ด้วยกัน จินตภาพของ “นักเดินทาง” ในฐานะปัจเจกผู้แสวงหาประสบการณ์ในพื้นที่เปิดกว้างจึงถูกสื่อสารผ่านรายละเอียดของการออกแบบ ตั้งแต่แฮนด์บาร์ที่ผู้ขับขี่กุมไว้ด้วยความมั่นคง หมวกกันน็อกที่ทำหน้าที่เป็นกรอบของการรับรู้ ไปจนถึงเสียงของกระแสลมที่ปะทะตัวตนตลอดระยะทางที่ทอดยาวไร้จุดสิ้นสุด



ภาพที่ 9 Triumph Tiger 800 ของผู้ศึกษา ณ จุดพักรถข้างทาง ถนนเส้น 1148 ภูลังกา เป็นช่วงเวลา 4-5 ปี ที่ผู้ศึกษาออกทริปกับน้องชายที่สนิท แค่สองคน

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

ในอีกมิติหนึ่ง การขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับการเลือกใช้เครื่องแต่งกายเฉพาะทาง ซึ่งได้รับการออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อเงื่อนไขของการเดินทางระยะไกลและความแปรปรวนของสภาพอากาศ อุปกรณ์พื้นฐานที่ขาดไม่ได้ ได้แก่ หมวกกันน็อกแบบเต็มใบ (full-face) หรือแบบครึ่งใบที่ติดตั้งซิลด์กันลม เสื้อแจ็คเก็ตกันลมและกันฝนที่มักผลิตจากวัสดุ Gore-Tex หรือ Cordura เพื่อป้องกันแรงลมและละอองน้ำขณะขับขี่ด้วยความเร็วสูง กางเกงขี่มอเตอร์ไซด์ที่บุแผ่นกันกระแทกเพื่อรองรับแรงปะทะ ถุงมือที่ระบายอากาศได้ดี และรองเท้าบูตที่ยึดเกาะพื้นผิวอย่างมั่นคง ในทุกภูมิภาค (Motowish, 2024) เครื่องแต่งกายเหล่านี้มิได้มีหน้าที่เพียงเชิงฟังก์ชันหรือความปลอดภัย หากแต่ยังทำหน้าที่เป็น “ภาษาทางวัฒนธรรม” ที่สื่อสารอัตลักษณ์ของผู้ขับขี่ในฐานะนักเดินทางบนสองล้อ โดยเฉพาะในแวดวงทัวร์ริงที่เครื่องแต่งกายถูกใช้เพื่อแสดงจุดยืน แนวทางการเดินทาง และความเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนที่มีรหัสเฉพาะทาง ตัวอย่างเช่น ผู้ขับขี่ในกลุ่มทัวร์ริงสายผจญภัยมักเลือกสวมเสื้อผ้าสีสันทันแสงเพื่อเพิ่มการมองเห็นและเน้นความพร้อมในการลุยเส้นทางที่ไม่แน่นอน ขณะที่ผู้ใช้ Harley-Davidson นิยมเครื่องแต่งกายหนังที่สื่อถึงเสรีภาพ ความดิบเท่ และความดุดันตามจินตภาพของอเมริกันไบค์เกอร์ ในบางกรณี เครื่องแต่งกายยังทำหน้าที่เชิงสัญลักษณ์ในฐานะ “เครื่องหมายของความเป็นสมาชิก” (markers of belonging) ของกลุ่มผู้เดินทางทางไกล เช่น touring club หรือ long-distance rider ที่มักมีเสื้อคลับ แผ่นป้ายผ้า (patch) เฉพาะ

กลุ่ม และตราสัญลักษณ์ที่บ่งชี้ถึงสายสัมพันธ์ระหว่างตัวบุคคลกับชุมชนที่มีประสบการณ์ร่วมกัน ด้วยเหตุนี้การแต่งกายจึงไม่อาจมองว่าเป็นเพียงอุปกรณ์เสริมในการขับขี่ แต่เป็นองค์ประกอบสำคัญในภูมิทัศน์ทางวัฒนธรรมที่ล้อมรอบการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ ทั้งในมิติของความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการประกอบสร้างอัตลักษณ์ของนักเดินทาง (Motowish, 2024)



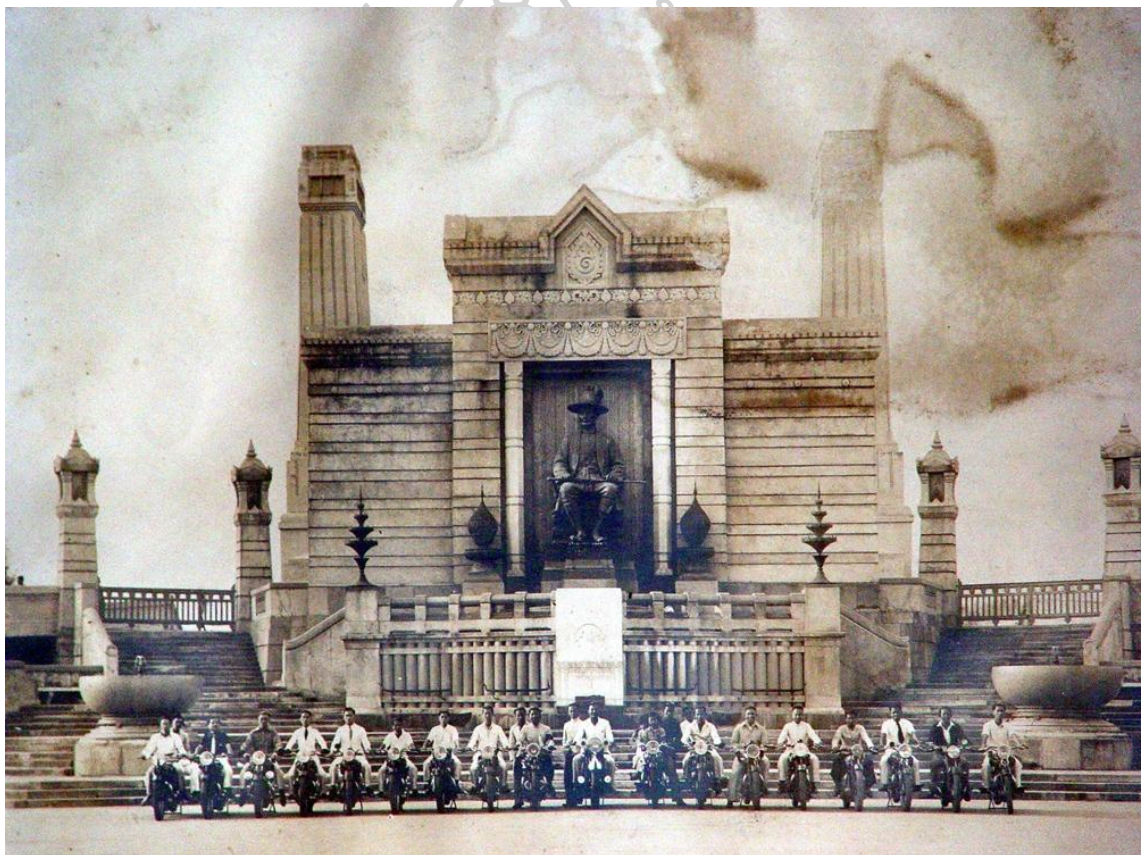
ภาพที่ 10 เครื่องแต่งกายของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ผู้ศึกษาขี่ Harley Davidson XR1200X ไปเที่ยวอุโมงค์ต้นไม้ ตำบลแสงทองพูน จังหวัดสระบุรี กับกลุ่มเพื่อน

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

#### 4.4 มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทสังคมไทย

ประเทศไทยในปัจจุบันถือเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกกรมอเตอร์ไซด์รายสำคัญของโลก โดยในปี 2563 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงเป็นอันดับ 4 ของโลก รองจากจีน เยอรมนี และญี่ปุ่น (ลงทุนแมน, 2565) และยังเป็นประเทศที่มีการใช้งานจักรยานยนต์มากที่สุดในโลกอีกด้วย ข้อมูลจาก Pew Research Center ปี ค.ศ. 2023 ระบุว่า 87% ของครัวเรือนในประเทศไทยเป็นเจ้าของมอเตอร์ไซด์อย่างน้อยหนึ่งคัน จากครัวเรือนประมาณ 18 ล้านครัวเรือน ซึ่งหมายความว่ามียอดมอเตอร์ไซด์ไม่น้อย

กว่า 15 ล้านคันในประเทศ (urbancreature., 2023) อย่างไรก็ตาม ในอดีตก่อนที่จะมีการตั้งโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซด์แห่งแรกของไทยในนามบริษัท สยามยามาฮา จำกัด เมื่อปี พ.ศ. 2507 มอเตอร์ไซด์ที่ใช้ในการเดินทางและท่องเที่ยวในไทยส่วนใหญ่เป็นรถที่นำเข้าจากยุโรป โดยเฉพาะในช่วงก่อน พ.ศ. 2500 และหลังจากนั้นไม่นานก็เริ่มมีการนำเข้ารถมอเตอร์ไซด์จากญี่ปุ่นเข้ามาจำหน่าย ทั้งรถมือหนึ่งและมือสอง ร้านค้าที่เป็นตัวแทนจำหน่ายในช่วงเวลานั้น ได้แก่ อเรนเตน แมชชีนเนอร์รี่, รุ่งจรัสแสงยนต์ (เตียวมั่งเสียง), ห้างหุ้นส่วนจำกัดแสงฟ้า, นาวาพานิช (นำเข้าบีเอ็มดับเบิลยู), ลีวัฒนา (หุ้นส่วนของ ส สยามยนต์ นำเข้าฮอนด้า), ส สยามยนต์ และตั้งท่งฮวด (นำเข้าดูคาติและฮอนด้า), ห้างเทพนครพานิช และห้างหุ้นส่วนจำกัดวัฒณพัฒน์ (ตัวแทนจำหน่ายไทรอัมพ์), และยন্ত্রการ (ตัวแทนจำหน่าย BSA) (นิตยสารมอเตอร์ไซด์, 2564a, 2564b, 2564c)



ภาพที่ 11 แสดงภาพนี้ถือเป็นภาพที่เก่าแก่ที่สุดยุคหนึ่งสำหรับวงการรถอังกฤษ เป็นสมัยที่เปิดสะพานพุทธ (ไม่ทราบปีที่แน่นอน) ในภาพถึงจะไม่ชัดเจน แต่จากคำบอกเล่าของทายาทนั้นบอกว่าเป็น Triumph หน้าสปริง ไมล์บนถัง (รถก่อนสงคราม) เดิมทีรวมตัวกันได้มากกว่านี้ ทว่า ฟิล์มในวันนั้นกับใช้ไม่ได้ เลยนัดรวมตัวกันอีกครั้ง พลพรรคจึงลดน้อยถอยลงเหลือเพียง 18 คัน

ที่มา: <https://motorcycmagazine.grandprix.co.th/triumph-story/>

ข้อมูลจากประวัติศาสตร์บอกเล่าโดยบุคคลในแวดวงมอเตอร์ไซด์ เช่น ช่างซ่อมและผู้ประกอบการค้าขาย พอจะให้เห็นภาพการนำเข้ารถมอเตอร์ไซด์เข้ามาจำหน่ายในไทยตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2500 เช่น คำบอกเล่าของ ธนู ชัยศิริกุลชัย ทายาทรุ่นที่ 2 ของ “วัฒนายนต์” ที่กล่าวไว้ในนิตยสารมอเตอร์ไซด์ว่า “คงต้องย้อนไปยุคที่สมัยที่ผมยังคงเป็นนักเรียน...ยุคก่อน พ.ศ. 2500 ถือเป็นยุคที่มีการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศมากที่สุด และสำหรับผู้ที่จะเป็นเจ้าของนั้นก็ต้องเรียกว่าจะต้องมีอันจะกินหน่อย เพราะสนนราคาค่าตัวก็เรียกว่าไม่ต่ำเหมือนกัน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์จากประเทศ ‘อังกฤษ’ จะได้รับความนิยมมากที่สุด เพราะรถจากค่ายอื่น ๆ ยังไม่ได้มีการนำเข้ามาอย่างเป็นทางการ” (นิตยสารมอเตอร์ไซด์, 2564a) เช่นเดียวกับคำบอกเล่าของ สมพร รำพรรณ ที่กล่าวไว้ว่า “เขาเป็นยุคที่ผมอยู่ในเหตุการณ์แล้วกัน ก่อนปี พ.ศ. 2500 สมัยนั้นคงต้องยกให้รถจากอังกฤษและเยอรมนีที่เขาเป็นเจ้าของตลาด TRIUMPH, BSA, NORTON, AJS, MATCHLESS และ BMW ซึ่งเอเยนต์ที่นำเข้าเท่าที่จำได้ก็มีอยู่ 3-4 เจ้า มี โอเรนเดน แมชชีนเอนรี, รุ่งจรัสแสงยนต์ (เดียม่วงเส็ง), และ ห้างหุ้นส่วนจำกัดแสงฟ้า” (นิตยสารมอเตอร์ไซด์, 2564c)

ในช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 กลุ่มคนที่ขับเคลื่อนมอเตอร์ไซด์ในประเทศไทยแบ่งออกเป็นสองกลุ่มหลัก คือ ผู้ที่ชื่นชอบมอเตอร์ไซด์จากยุโรป และผู้ที่นิยมมอเตอร์ไซด์จากญี่ปุ่น กลุ่มแรกมักขับเคลื่อนมอเตอร์ไซด์สัญชาติยุโรป เช่น บีเอ็มดับเบิลยู (BMW) ซึ่งเป็นแบรนด์เยอรมันที่ “นาวาพานิช” นำเข้ามาจำหน่ายเป็นรายแรก ตามคำบอกเล่าของ แป๊ะ แซ่เต็ง เจ้าของร้าน “แป๊ะเจริญยนต์” ที่กล่าวไว้ในนิตยสารมอเตอร์ไซด์ (2 สิงหาคม 2564) ว่า “เจ้าแรกที่เรารถจากเยอรมนีเข้ามาเป็นเจ้าแรกก็ต้อง ‘นาวาพานิช’ ซึ่งเขาเข้าทั้งแบรนด์เยอรมนีอย่าง BMW และแบรนด์อังกฤษอย่าง NORTON/ BSA...ถัดมาก็เป็น ‘เสริมยนต์’ ตรงวรจักร ‘ตั้งกิจวัน’ ตรงถนนเสือป่า 2 เจ้านี้เป็นญาติกัน แต่จำหน่ายเฉพาะ BMW รุ่น 250 ซีซี... ‘บางกอกโนเวนส์’ ตรงเยาวราช เราเป็นเอเยนต์ BMW ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1958 (2501) สุดท้ายก็ ‘ยนตรกิจ’ รับช่วง BMW ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1969” (นิตยสารมอเตอร์ไซด์, 2564b)

และคำบอกเล่าของ พี่ยุทธ์ เจ้าของร้าน Dynamic Motors เกี่ยวกับเรื่องราวของรถมอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวสายยุโรปในช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 ที่เขามีโอกาสได้สัมผัสทั้งจากประสบการณ์ตรงและจากการพูดคุยกับผู้ขับเคลื่อนมอเตอร์ไซด์ในยุคนั้น กล่าวคือ สมัยนั้น ‘ลุงแป๊ะ’ เป็นช่างที่มีความเชี่ยวชาญมาก ๆ ในเรื่องรถมอเตอร์ไซด์บีเอ็มดับเบิลยู เขาสามารถบอกได้ว่ารถแต่ละรุ่นมีลักษณะเด่นอะไร ยิ่งถ้าเป็นรถช่วงก่อนปี ค.ศ. 1970 ลุงแป๊ะจะรู้สึกรู้จริงเป็นอย่างมาก และในช่วงเวลานั้นก็ไม่ได้มีแค่รถบีเอ็มดับเบิลยูเข้ามาจำหน่าย แต่ก็มีรถใหญ่จากอังกฤษอย่างไทรอัมพ์และนอร์ตันซึ่งเป็นรถสูบเดียวหรือสองสูบเข้ามาจำหน่ายก่อนแล้ว ส่วนของบีเอ็มดับเบิลยูมีสูบเดียวและสองสูบเหมือนกัน แต่รถที่ใช้รูปแบบตัวถังจะเป็นรถสองสูบ โดยมี ‘นาวาพานิช’ เป็นเจ้าแรก ๆ ที่นำเข้ามาจำหน่าย ส่วน

‘เฮียปิง’ ก็เป็นอีกคนที่มีความสำคัญในวงการทัวร์วิ่งสายยุโรปในช่วงคาบเกี่ยวก่อนและหลังปี พ.ศ. 2500 เฮียชัย (จักกล่าวต่อไป) นับถือเฮียปิงเป็นเพื่อนรุ่นพี่ที่ขี่มอเตอร์ไซด์ออกเที่ยวแถวบางปูและสวนลุมพินีด้วยกัน เฮียปิงถือเป็นหนึ่งในหัวขบวนของกลุ่มในช่วงนั้น ก่อนหน้านั้นเขาเคยขี่มอเตอร์ไซด์อังกฤษอย่างไทรอัมพ์ แต่เอาไปขี่เที่ยวแล้วรพพังบอยเลยหันมาลองขี่บีเอ็มดับเบิลยู และเคยพูดกับพี่ยุทธิ์ว่า “เฮีย ยุทธิ์ บีเอ็มแม่งเสียงฮ่อเว้ย (บีเอ็มดีที่สุด)”

ลุงแป๊ะเอาบีเอ็มอย่างเดียว อย่างอื่นยังไม่เอา ช่วงของลุงแป๊ะเนี่ยก็จะมีไทรอัมพ์ นอร์ตัน รถอังกฤษ เป็นรถใหญ่ละ แต่มันจะทำแค่สูบเดียวหรือสองสูบ บีเอ็มก็มีสูบเดียวกับสองสูบเหมือนกัน แต่ตัวที่ขี่ทัวร์วิ่งจะเป็นสองสูบล้วน ตัวรถก็ไล่มาตั้งแต่ปี 2509 ที่นำเข้า ลุงแป๊ะเป็น expert ของบีเอ็มจริง ๆ แกรู้ว่าผิวทลายของบีเอ็มจะออกเป็นยังไง บีเอ็มจะเป็นยังไง ปี ค.ศ. 1965 จะเป็นปีที่เมดทลายหายบสวายแต่ไม่ขาว ปี ค.ศ. 1968 ปี ค.ศ. 1969 จะขาวแต่ไม่หายบสวาย แกจะลงรายละเอียดเฉพาะปีนี่ถึงปีนี่ ก่อนปี ค.ศ. 1970 แกจะลงลึกมาก expert เลย

เรื่องพวกนี้มีจริงเกิดขึ้นจริง หลายเรื่องผมเข้ามาไม่ทัน อย่างเฮียปิงเนี่ย เฮียชัยเขาถือเป็นรุ่นพี่ รุ่นเฮียชัยเนี่ยเขาขับเล่นแถวสวนลุม เฮียปิงบางปู ผมไม่ทันแต่รู้ว่าเขาไปที่ไหนยังงั้นกัน แต่ผมไม่รู้มันอยู่ตรงไหน มันก่อนยุคผม อายุผมไม่ถึงไง แต่เวลามานั่งกินกัน เขาก็จะเล่ากันสนุกสนาน ผมยังมานั่งคิดเลยว่าไ้บางปูนี้มันส่วนไหนของบางปูที่ไปลัลลากัน

เฮียปิงมาอยู่ในกลุ่มบีเอ็มก็เรียกได้ว่าอยู่ในหัวขบวน แต่แกมาจากกลุ่มไทรอัมพ์รถอังกฤษเก่า พ่อแกส่งไปเรียนที่ไต้หวันก็เป็นคนมีกะตังค์ เป็นร้านทอง แล้วกลับมา แกมีกำลังจ่าย ก็ไทรอัมพ์ รถอังกฤษมันเช็กซี นี่พูดจริง ๆ นะ จะมีทรงถึงที่สวย ซึ่งยุคนั้นรถญี่ปุ่นยังไม่เข้า เฮียปิงมาจากรถสายอังกฤษก่อน แล้วเขามีเงินจ่ายซื้อรถใหม่ ซีเทียว แต่ซีแล้วพัง ซีอีกพังอีก ซีอีกพังอีก งั้นลองบีเอ็ม จมมาทุกวันนี้ เฮียปิงชอบพูดว่า ‘เฮีย ยุทธิ์เลย บีเอ็มแม่งเสียงฮ่อเว้ย (บีเอ็มดีที่สุด)’

พี่ยุทธิ์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

ส่วนผู้ที่ชื่นชอบขี่มอเตอร์ไซด์ที่ผลิตในประเทศญี่ปุ่นเช่นฮอนด้า ก็มีทั้งที่เป็นรถมอเตอร์ไซด์มือสองที่ซื้อกันจากเชียงใหม่ และเป็นรถมอเตอร์ไซด์มือหนึ่งที่น่าเข้ามาขายโดยตัวแทนจำหน่าย ดังคำบอกเล่าของ เฮียชัย ที่มีชื่อเรียกในวงการว่า ‘ชัยโฟรี’ ที่กล่าวถึงรถมอเตอร์ไซด์คันแรกของเขาว่าคือ Honda CB400F ที่มีหลายคันหลายสี และมีทั้งที่เป็นรถมือสองซื้อมาจากเชียงใหม่และที่เป็นรถใหม่ซื้อจากตัวแทนจำหน่ายที่น่าเข้ามาขายเช่น ‘ลิ่วพัฒนา’ ในตอนนั้นเขามักเอารถมอเตอร์ไซด์ขี่ท่องเที่ยวไปตามจังหวัดต่าง ๆ แข่งขันประชันความเร็วกับพรรคพวกที่นิยมขี่มอเตอร์ไซด์ด้วยกัน

ทั้งที่เป็นรถญี่ปุ่นและรถยุโรป และมักไปรวมตัวพบปะกันที่บางปูและสวนลุมพินี (กรณีบางปู ไม่แน่ชัดว่าสถานที่ที่รวมตัวกันนั้นอยู่ที่ไหน เท่าที่ทราบไม่ใช่บริเวณสถานตากอากาศบางปูในปัจจุบัน) และคำว่า ‘ซัยโพร’ ก็มาจากการที่ Honda CB400F เป็นรถสี่สูบรุ่นแรก ๆ ที่ผลิตขึ้นมาขายในช่วงปี ค.ศ. 1970-1974 แต่เอาเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 1974-1975

เอเขียนฮอนด้าเข้ามา แต่ ส สยามยนต์ เป็นเอเยนต์ใหญ่ที่เอามาขาย สมัยนั้นเราใช้ Honda CB400F มีสีแดง สีน้ำเงิน ออกม่วง ๆ เรามีทุกสี ของเราล้อแม็กซ์ด้วย CB400F มันคือแรกใจ เป็นรถที่หุ่ที่สุดตอนนั้น 4 ออก 1 ที่เรียกว่าโฟร์ก็ ความหมายคือ 4 สูบ รุ่นนี้ออกมาประมาณปี ค.ศ. 1970 ตอนนั้นคันแรกที่ซื้อ ชื่อแบบเชียงกง ถ้าเป็นรถใหม่ซื้อที่ลิ่วหนา ลิ่วหนาที่หุ้นส่วนของ ส สยามยนต์ เข้าออกมาเปิดสาขาตรงสะพานเหลือง ตรงข้ามวรกุล CB400F รุ่นนี้เอาเข้ามาถูกต้องด้วย บริษัทเอาเข้ามาถูกต้อง หลังจากนั้นเป็น invoice เราซื้อต้องเที่ยว เราเป็นพวกออก เป็นพวกสวนลุมเก่า ตอนนั้นหนักไปทางผ้าป่า กฐิน คนนั้นคนนี้จัดเราก็อยากซื้ออยู่แล้ว ไม่มีหมวกหมวก ใส่แค่แว่นลึงห้ทะเลทรายอันเดียว

เฮียชัย, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

คำบอกเล่าของพี่ยุทธ์เกี่ยวกับพัฒนาการของรถมอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวสายญี่ปุ่นในช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 กล่าวคือ ในช่วงที่มอเตอร์ไซด์สายยุโรปมีจำหน่ายในไทยมาตั้งแต่ก่อนและหลังปี พ.ศ. 2500 ต้องใช้เวลาเกือบ 20 ปีหลังปี พ.ศ. 2500 ถึงมีร้านค้านำรถญี่ปุ่นรุ่นแรก ๆ เข้ามาจำหน่าย ทั้งในแบบรถมือสองเชียงกงและรถมือหนึ่งที่มีตัวแทนจำหน่าย ซึ่งนั่นทำให้หากเปรียบเทียบจำนวนรถยุโรปอย่างบีเอ็มดับเบิลยูกับรถญี่ปุ่นอย่างฮอนด้าในช่วงเวลาเดียวกัน คือ ในช่วง 1974-1975 ที่มีการนำเข้า Honda CB400F (ฮอนด้ารุ่นแรก ๆ ที่นำเข้ามาจำหน่าย) สัดส่วนรถมอเตอร์ไซด์บีเอ็มดับเบิลยูก็มีเป็น 1,000 คัน ขณะที่รถมอเตอร์ไซด์ฮอนด้ามีเพียง 10-15 คัน สำหรับพี่ยุทธ์ในช่วงเวลาปี พ.ศ. 2520 เป็นช่วงเวลาที่เขามีความสุขจากการเรียนรู้ และมักเรียกช่วงเวลานี้ว่า ‘วันขึ้นคินสุข’ จากการมีทั้งรถทัวร์ยุโรปและญี่ปุ่นเปิดตัวออกให้เขาได้ศึกษา ซ่อม และขับขี่ท่องเที่ยวมากมาย ซึ่งนั่นทำให้พี่ยุทธ์เป็นหนึ่งในช่างซ่อมและผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวที่สามารถให้ข้อมูลเปรียบเทียบรถรุ่นต่าง ๆ ได้อย่างลุ่มลึกและมีสีสัน

ฮอนด้ายุคแรก ๆ คือ ลิ่วหนา นำเข้ามา วรกุลก็เพื่อนรุ่นน้องเจ้าแก็บ ส สยาม ก็รุ่นเดียวกับเจ้าแก็บ มันก่อนมันจะลึงถึงกันหมด ลึก ๆ นะ Honda CB400F ตัวผลิตปี ค.ศ. 1970 แต่กว่าจะมาถึงเมืองไทยก็ประมาณปี ค.ศ. 1974 ปี ค.ศ. 1975 มันจะมี 400 เข้ามาตอนแรกจะมี 550 แชนเข้ามานิดนึง รถเฮียชัยเป็นกลุ่มที่ขับสี่สูบรุ่นแรก ตัวรถเป็นช่วง 1970-1974 ประมาณนี้ ตอนนั้นรถญี่ปุ่นยังเข้า

มาจำนวนไม่เยอะ หลัก 10 คัน 15 คัน ...BMW มาตั้งแต่ปี 2509 นาวาพานิชเอามา  
เปิด จำนวนตัวรถมันก็สะสมมาเรื่อย จำนวนรถมันก็เลยมากกว่า ญี่ปุ่นเพิ่งจะเข้ามา  
...นี่คือสี่สูบตัวแรกของมัน จำนวนรถมันเลยน้อย เรานับปี 74 ปี 75 ในช่วงเวลา  
เดียวกันปีเอ็่มมีเป็นพันคันแล้ว ญี่ปุ่นเพิ่งเริ่มสตาร์ทที่สิบ และเริ่มมาเยอะช่วงปี 2520  
...ในช่วงปี 2520 นี่คือช่วงที่ความสุขที่สุดของผม เพราะมีรถญี่ปุ่นเข้ามาด้วย แต่  
ผมก็นอกคอกด้วย ช่วงที่ปีเอ็่มซีเทียะ ญี่ปุ่นเพิ่งจะมาเริ่มของเฮียชัยรุ่นแรก ญี่ปุ่น  
ตอนที่เข้ามาครั้งแรกมันก็น้อย คนก็ไม่ได้ซีฟองเทียะด้วยนะ

ส่วน Yamaha RD400 นี่ก็รถในตำนานเลยนะ เคยมาทำเป็นรถตำรวจอยู่  
พักนึง กลายเป็นรถคลาสสิกที่หาากันมาก ในสายรถญี่ปุ่นนะ จริง ๆ ผมชอบเรื่อง  
เครื่องจักรเครื่องยนต์ก่อน ในความรู้สึกส่วนตัวนะ แล้วพอเราตัด ego ตัดแบรนด์ทิ้ง  
แล้วมาดูการวิวัฒนาการของมัน ญี่ปุ่นไม่ได้เป็นคนคิดคนแรกนะ ไอ้โพร์เนี่ย ญี่ปุ่นไป  
ก๊อป MV ของอิตาลี แบรินด์มันคือ MV Agusta แบรินด์ Honda CBX1000 รุ่น  
แรก แบรินด์ฮอนด้าตัวนี้ไปก๊อปอิตาลีตัวหนึ่งเป็น 6 สูบเหมือนกัน 750 ก๊อปทั้ง  
คัน แล้วตอนนั้นญี่ปุ่นความที่แพ่งคราม มันก็เลยมีการจับมือกันในกลุ่ม เขาเรียกว่า  
big four ตอนนั้น big four ก็คือ ฮอนด้า ยามาฮ่า คาวาซากิ ซูซูกิ พวกเขาสู้กันเอง  
ในประเทศนะ แต่เขาจับมือกันเพื่อสู้นอกประเทศ เขาต้องการโค่นอเมริกากับยุโรปให้  
ได้ ...ญี่ปุ่น copy ก่อน แตรรถที่เอามาขายบ้านเรา รถตัวต้นแบบไม่มีใครเอาเข้ามา รด  
ฝรั่งอะ แต่ญี่ปุ่นเอาเข้ามาก่อน เราก็เลยมองว่าญี่ปุ่นทำก่อน ญี่ปุ่นก๊อปฝรั่ง แตรรถฝรั่ง  
มันมีแคในหนังสือ ถ้าคนไม่อ่านหนังสือจะไม่รู้เลยว่าฝรั่งทำมาก่อน

พิยุทธ์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

“การใช้มอเตอร์ไซค์ในชีวิตประจำวันและเพื่อสังสรรค์” เกือบ 20 ปีแรกของปี พ.ศ. 2500  
คนที่ชื่นชอบมอเตอร์ไซค์ยุโรปซื้อหามอเตอร์ไซค์จากความชอบในรูปลักษณ์ของมอเตอร์ไซค์ ไม่ว่าจะเป็น  
เป็นรูปทรงและเสียงเครื่องยนต์ ด้วยการเลือกซื้อรถยนต์ของชาติไหนหรือแบรนด์ไหนมีส่วนสะท้อน  
ตัวตนของผู้ขับขี่ เช่น วัยรุ่นมักเลือกขับซึ่รอังกฤษอย่างไทรอัมพ์เพราะเป็นรถที่มีรูปทรงสวยและ  
เสียงเครื่องยนต์ไพเราะ แต่ถ้าเป็นพ่อค้าที่เป็นคนไทยเชื้อสายจีนมักขี่ปีเอ็่มดับเบิลยูเพราะดูเรียบหรู  
เป็นต้น การหน้าที่ของรถมอเตอร์ไซค์ในยุคนั้น ส่วนใหญ่ใช้ขับขี่ในชีวิตประจำวัน ไม่มีการเดินทางไกล  
คนเดียวหรือรวมกลุ่มไปท่องเที่ยวเช่นที่นิยมทำกันในปัจจุบัน แต่ถ้าเป็นรวมกลุ่มสังสรรค์ก็จะเป็นการ  
ขี่มอเตอร์ไซค์ออกมารวมตัวกันและเต้นรำ/เต้นลีลาศในวันหยุด โดยในช่วงแรกมักนัดรวมตัวกันที่บาง  
ปูและต่อมาเป็นบริเวณสวนลุมพินีและลานพระบรมรูปทรงม้าตามลำดับ การรวมตัวในช่วงนั้นเป็นการ  
รวมกลุ่มแบบแยกแบรินด์รถมอเตอร์ไซค์ มีการแยกเป็นกลุ่มรถอังกฤษกับรถเยอรมันอย่างชัดเจน และ  
ไม่ปรากฏการรวมตัวข้ามกลุ่มหรือระหว่างกันของรถอังกฤษกับรถเยอรมัน อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการ

แข่งขันประชันกันบางระหว่างรถอังกฤษกับรถเยอรมัน แต่ก็ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยและไม่ใช้การแข่งขันที่จริงจัง

รุ่นแรก ๆ ไม่เดินทาง รุ่นแรก ๆ เลยอะชอบก่อน ชอบ เอ่อใช้คำว่ามันแข่ง ค่ายนะอย่างตอนนั้น รถค่ายเยอรมันเนี่ยบีเอ็มเนี่ยเป็นหัวหอก แต่อย่างทีลุงแป๊ะบอก เนี่ยอย่างไฮเก้นเนี่ย สก๊อตเตอร์นี่ก็คือเยอรมันนะ ...เสียงรถอังกฤษไทรอัมพ์สมัยก่อน เนี่ยมันจะดังแต่เพราะ ใช้คำว่าดังเพราะ แต่บีเอ็มเนี่ยแบบโรซรอยล์อะ อังกฤษจะ ออกแนววัยรุ่น บีเอ็มเนี่ยจากพวกลูกค้านะคนจีนซื้อ มันเรียบ ๆ ...อ่ามันเป็นคล้าย ๆ อย่างนั้นนะเป็นสถานที่นัดพบของวัยรุ่นและพวกนี้ก็จะเจอกัน ชี๊พวกรถอังกฤษใหญ่ ๆ รถบีเอ็ม ที่ไปเที่ยวบางปูกันก็ซื้อไปทุกวันหยุด ต้องไปเดินราที่บางปู นึกออกปะ พวกเฮียปิงก็จะไปบ่อยสมัยนั้นอะ ลุงแป๊ะเป็นช่างอาจจะไม่ได้ไป สวนลุมมันรุ่นหลัง บางปูเป็นรุ่นแรก สมัยก่อนนะมันคล้าย ๆ ว่าอังกฤษก็อังกฤษนะ บีเอ็มก็บีเอ็ม ส่วนมากไม่ค่อยรวมรวมกัน แต่ก็ไม่เคยแข่งกันจริงจัง ๆ ยกเว้นในสนามไม่กี่ครั้งใช้ใหม่คือข้างนอกนี่เกือบจะไม่เคยแข่งกันเลยนะ ไม่มีการแข่ง แต่ในสนามก็แทบจะไม่มีการแข่งนะ

พิยุทธ์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

“การใช้มอเตอร์ไซด์เพื่อท่องเที่ยวและเดินทางไกล” ก่อนล่วงเข้าสู่ปี พ.ศ. 2520 อันเป็นจุดเริ่มต้นของยุคทองของรถมอเตอร์ไซด์เพื่อการท่องเที่ยว ช่วงปลายทศวรรษ 2510 ซึ่งคือปี พ.ศ. 2518 จุดเริ่มต้นเล็ก ๆ ของการนำมอเตอร์ไซด์มาใช้เพื่อการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ลุงแป๊ะแยกตัวจาก ‘บางกอกโนเวนส์’ ออกมาเปิดร้านขายและซ่อมมอเตอร์ไซด์ของตัวเองชื่อร้าน “แป๊ะเจริญยนต์” ย่านแมนศรี เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2518 หลังจากนั้น 2 ปี นั่นคือ ในปี พ.ศ. 2520 ก็เริ่มมีการรวมกลุ่มขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวไปตามเส้นทางต่าง ๆ กันเกือบทุกอาทิตย์ ในเส้นทางไกล ๆ ที่ทำให้ได้ทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ไปในตัว มอเตอร์ไซด์ที่ใช้กันในยุคนั้นมีทั้ง BMW R69S และ BMW R60/5 ดังที่พิยุทธ์กล่าวไว้ว่า “69s เกือบทั้งกลุ่มอะ แล้วก็ช่วงที่มีบูมสุด ๆ เลยเนี่ย” และกล่าวต่อไปอีกว่าในอดีตไม่ใช่คำว่าทัวร์ แต่ใช้คำว่าท่องเที่ยว โดยคนกลุ่มแรกๆที่เริ่มเดินทางท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (ซีซีสูง) คือ กลุ่มคนที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์บีเอ็มดับเบิลยูเช่นกลุ่มของลุงแป๊ะ “บีเอ็มนี่คือกลุ่มแรกที่ใช้คำว่าท่องเที่ยว คำว่าท่องเที่ยวกับทัวร์มันคล้ายๆกันแหละแต่เขาไม่รู้จักคำว่าทัวร์”

โดยกลุ่มคนที่ขี่มอเตอร์ไซด์บีเอ็มดับเบิลยูท่องเที่ยวในยุคนี้เป็นคนที่ชอบมีใจรักในการเดินทาง มีฐานะ และมีงานประจำ ดังคำบอกเล่าจากความทรงจำของลุงแป๊ะตอนหนึ่งที่กล่าวว่า “ไปไกล ๆ ไปสังขละบุรี สมัยก่อนที่พ่อกมี ไม่ต้องจอง ไม่มีกางเต็นท์ ตอนนั้นก็ยังไปเถินนะ ไปทางเก่า

ส่วนมากไปนอกทาง ทางเรียบ ๆ ไม่ค่อยดี มันไม่สนุก” และพี่ยุทธ์กล่าวเสริมว่า “ตอนนั้นมีถนนเอเชียแล้วนะ แต่ว่าเลือกไปทางเถินกัน เฮียปิงแกซื้อคันแรก BMW R60/5 เนี่ยจำได้ แล้วแกก็มาให้ให้กูแป๊ะแต่ง แกซื้อจากไหนก็ไม่รู้นะมาให้กูแป๊ะซ่อม ซ่อมเสร็จแกชอบใจก็เลยคราวนี้ซื้อกระบะเปิดเถิดเทิง ออกทุกอาทิตย์ ออกทุกอาทิตย์ช่วงนั้น ...สนุกครับ เมืองกาญจน์นี่เขาประจำ เขาใหญ่ที่นี่ประจำ ตรงอยุธยาจะมีอีกร้านนึงขายกั๋งเผา บางทีก็ไปถึงนครสวรรค์อะไรก็ คือออกทุกอาทิตย์อะ ไม่รวมทียบใหญ่ ๆ ที่แบบไปไปหน้าหนาวนะ” และเรื่องเล่าในความทรงจำของการเดินทางไปเที่ยวเชียงใหม่

มันแล้วแต่เราจะไป เต็มที่เคยไปสิบกว่าคนนะ 13 คนไปเชียงใหม่ ตอนนั้นยังไม่มีสตาร์ทมิโอะนะ รุ่นแรกปี 2516 ไม่มีสะพานต้องยกกัน ช่วยกันยก แบกรถข้ามลำธารเล็ก ๆ บางทีไปพักนครสวรรค์ ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพไปเชียงใหม่สองคืนนะ คือจากตากไม่ได้ขึ้นลำปางนะ มันออกลิ้น เมื่อก่อนมันทางลูกรัง ...รถยนต์นะถ้ามันแรงเราได้เนี่ยต้องจอด ลัก 5 นาที ไอ้ลูกรังเนี่ยยุทธ์มันแดง สมัยก่อนที่ไปบางทีต้องปิดฝุ่นต้องอะไรก่อน มีคนนั่งปิดฝุ่น แล้วให้อีกคนเข้าไปที่พัก บอกเขามาพัก 4 ห้อง ถ้าดินแดง ๆ เข้าไปมันไม่รับเลย ...ไม่มีสายเอเชียไม่มี ออกจากกรุงเทพก็ไปออกโคกสำโรง แล้วก็ตัดเข้าทางตาลีทางนครสวรรค์ เดี๋ยวนี้ปิดเดียวก็ถึงนครสวรรค์ บางทีก็ไปนอนตาก เพราะจากนครสวรรค์ไปกำแพงเพชรเนี่ยมันก็อีกร้อยกิโลเศษ ๆ ละจากกำแพงก็ไปตาก ลี เถิน ลำพูน แล้วก็เชียงใหม่ ...แต่เมื่อก่อนไม่กลัวตาย ถ้าอย่างเจอรถอย่างอื่นนะ บางทีมันก็จีเรามาเรื่อย ๆ ใจไหมเราก็กินเขาแซง แล้วเราก็กินมัน จีมัน ๆ แล้วพอได้จังหวะ ก็แซงทางโค้งเลย มันก็หายไปเลย

ลุงแป๊ะ, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

ช่วงเวลาที่รุ่งโรจน์ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวกินระยะเวลาอยู่ประมาณ 10 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518-2528 ‘วันขึ้นคืนสุข’ ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยว ไม่ได้มีแค่รถมอเตอร์ไซด์จากฝั่งยุโรป เช่นปีเอ็มดับเบิลยูเป็นหลัก แต่มีอีกองค์ประกอบอย่างมอเตอร์ไซด์ฝั่งญี่ปุ่นเข้ามาด้วย นั่นคือ ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ญี่ปุ่นเริ่มนำมอเตอร์ไซด์ที่ใช้ขี่ในชีวิตประจำวันมาใช้ในการแข่งขันและท่องเที่ยวมากขึ้น ดังคำบอกเล่าของลุงแป๊ะ ชายวัย 85 ปี ที่เล่าว่าหลังจากเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ ในช่วงปี พ.ศ. 2502 ตอนนั้นมีรถมอเตอร์ไซด์ญี่ปุ่นเข้ามาจำหน่ายแล้ว “ตอนเข้ามาอยู่กรุงเทพใหม่ ๆ ตอนนั้นมีฮอนด้า 125 ซีซี คล้ายรถแข่ง”

อย่างไรก็ดี แม้เป็นรถซีซีต่ำที่ไม่เหมาะกับการเดินทางไกล แต่ในสมัยนั้นก็เริ่มมีคนเอามอเตอร์ไซด์ญี่ปุ่นมาขี่ท่องเที่ยวทางไกล เช่นที่เฮียชัยเคยเล่าว่า “สมัยนั้นแบบนี้ทั้งนั้น สองจังหวัด 80 ซีซี ขี่ไปเชียงใหม่” รวมถึงที่พี่ยุทธ์กล่าวเสริมว่าก่อนจะมีการนำเข้ารถมอเตอร์ไซด์ซีซีสูงที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางไกลเข้ามาจำหน่าย รถมอเตอร์ไซด์ที่ใช้เดินทางกันในช่วงเวลานั้นก็มี Honda

CB72, Honda CB77 รถมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ที่มีซีซีสูงขึ้นมาเล็กน้อยและสามารถใช้เดินทางไกลได้ แต่ก็มีข้อเสียในเรื่องสมรรถนะของเครื่องยนต์ “ตัวใหญ่ๆ นะอ่า มันมีก่อนหน้านี้ก็ CB72 CB77 แต่มันเดินทางไม่ค่อยดี มันรั่วตลอดทาง มันเสียตลอดทาง มันไม่เสถียร” กระทั่งมีการนำ Honda CB400F เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยในช่วง 1974-1975 (พ.ศ. 2517-2518)

ซึ่งนั่นทำให้เริ่มมีการนำรถมอเตอร์ไซด์ญี่ปุ่นขนาดใหญ่ที่เหมาะสมกับการเดินทางไกลออกเดินทางท่องเที่ยว ดังคำบอกเล่าของพี่ยุทธิ์เกี่ยวกับรถมอเตอร์ไซด์ฮอนด้าคันแรกของเฮียชัย ชายวัย 71 ปี ผู้ชื่นชอบในรถมอเตอร์ไซด์ญี่ปุ่นเพื่อการแข่งขันความเร็วและท่องเที่ยวในช่วงวัยรุ่น และชื่นชอบรถมอเตอร์ไซด์ยุโรปเพื่อเดินทางท่องเที่ยวเมื่อเข้าสู่การเป็นผู้สูงวัย “รถคันแรกของเฮียชัยเขาก็ Honda CB400F รถญี่ปุ่นก็จะมีไฟร์ 99% เป็นรถสองจังหวะ มี 350 ซีซี ด้วยนะ ตัวใหญ่ แต่มันกินน้ำมันระเบิดเถิดเทิง มันก็เหมาะที่จะเดินทางไกล ญี่ปุ่นมันใช้โซ่ มันไม่ใช่เพล่า มันก็จี๊ดจ๊าดกว่า พวกเนี้ย รถญี่ปุ่นราคาถูกก็จริง มวยรองก็จริง แต่ก็ชอบปาดรถยุโรปนะ เฮียชัยนี้สายรถญี่ปุ่นล้วน เพิ่งจะมาตอนท้ายที่ลูกเอาบีเอ็มมาให้ซี่ บีเอ็มมันออกรถสภาพ นุ่ม ๆ ไปเรื่อย ๆ แต่ซีซีเท่ากัน”

ประวัติศาสตร์ของการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ในบริบทสังคมไทยสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โลกในยุคต่าง ๆ ยิ่งในภาพเฉพาะของการขับขี่มอเตอร์ไซด์ใหญ่ (ซีซีสูง) เพื่อการท่องเที่ยว ที่เริ่มแบ่งบานในปี พ.ศ. 2518 จากการที่คนไทยเริ่มขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวทางไกล สิ่งนี้สัมพันธ์กับสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่ได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้น ซีซีที่สูงขึ้น และความต้องการเดินทางท่องเที่ยว รวมถึงบริบทโลกที่ชาวต่างชาติเริ่มเดินทางรอบโลกด้วยมอเตอร์ไซด์ แม้จะยังมีไม่มากนัก และมีบางส่วนแวะเวียนมาเยือนประเทศไทย ดังคำบอกเล่าของพี่ยุทธิ์ที่ว่า “ช่วงปี พ.ศ. 2524-2525 เริ่มมีคนขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวรอบโลกแต่ก็ยังไม่มากนัก เคยมีขี่มาไทยนะ ผมเคยซ่อมมีถ้ายรูปไว้”

และในปี พ.ศ. 2524 (ค.ศ. 1981) ที่บีเอ็มดับเบิลยูสามารถเอาชนะการแข่งขันทางไกลแบบแรลลี่ข้ามทวีปด้วยยานยนต์ประเภทต่าง ๆ หรือที่เรียกกันว่า Paris-Dakar Rally (ปารีส-ดาการ์ แรลลี่) ได้ ซึ่งนั่นทำให้เกิดกระแสความนิยมในการนำมอเตอร์ไซด์ทัวร์วิ่งแนวแอดเวนเจอร์มาใช้เพื่อเดินทางไกลและเดินทางรอบโลกคนเดียว เริ่มมีการเขียนบันทึกการเดินทางลงในเว็บไซต์ เช่น Horizons Unlimited (<https://www.horizonsunlimited.com/>) ซึ่งเป็นการจุดประกายให้ชาวต่างชาติขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนรอบโลกมากขึ้น กรณีประเทศไทยที่เป็นหนึ่งในเส้นทาง ในช่วงเวลานั้นมีมอเตอร์ไซด์ของนักเดินทางเข้ามาให้ช่างอย่างพี่ยุทธิ์ซ่อมรถมอเตอร์ไซด์อยู่ตลอด

อย่างถ้าเป็นบีเอ็มเนี้ย เอาบีเอ็มเป็นตัวตั้ง มันมีอยู่ปีหนึ่งบีเอ็มไปแข่งปารีส-ดาการ์ชนะ มันเลยกลายเป็นจุดขาย เปิดโลกให้สังคมของฝรั่งมองว่า เฮ้ย! มันเป็นรถที่เดินทางไกลแบบลุย กางเดินที่ได้ ไปขายทะเลของอีกสองประเทศข้างหน้าได้ ไปนอนภูเขานอนภูเขารออะไรเงี้ย มันค่อย ๆ ได้รับวัฒนธรรมตรงนี้เข้ามาแล้วมันก็เลยเริ่ม

ที่จะซีเกลมากขึ้นนิดนึง ไอ้ตัว GS เนี่ยคือตัวเปิดตลาด ตัวนี้ตัว kickoff เลย จากที่ซี  
ในเยอรมัน หิ้วไปฝรั่งเศส ไปอิตาลี ไปสเปนเฮ้ย มันสนุกนี่ อันนี้หมายถึงว่าคนใช้  
ปกติเนะ ไม่ใช่เป็นพวกมือโปร เราหมายถึงช่างไม้หรือนักเรียนเพิ่งเรียนจบใหม่ที่ขอพัก  
ขอหาประสบการณ์ก่อน ก็ค่อยขยับไปแล้ว พอมันขยับเนี่ย ทุกคนมีเหมือนกันหมด  
คือ record บันทึกรเอาไว้ ทำบันทึกแล้วก็ไป ไปสมัยนั้นยังไม่มีคอมพิวเตอร์ ไอ้ที่เป็น  
หาถูกเก็บ แต่มันมีนิตยสารของพวกฝรั่งนะ มันก็จะไปตีพิมพ์ในนิตยสารเล่นกัน  
ถ่ายรูปเฮฮา มันเกิดสมัยนี้เรียกว่าไวรัลอะไรเงี้ย เฮ้ย! มันไปแทนซาเนีย ชิมบับเวอยู่  
ตรงไหนวะ เฮ้ย! มันน่าสนุกเว้ยทำท่ายดี ก็เริ่มไปและรถไฮโดร GS เริ่มโผล่มาแล้ว แต่  
ว่าเป็นรถแบรนด์อื่นนะ ส่วนใหญ่จะเป็นคนเดียว เพราะว่าเวลามันเขียนสตอรี่พวก  
เนี่ย สไตส์ฝรั่งไม่ชอบมีบัดดี้เยอะ คราวนี้ฝั่งแตรังแม่งแหกกันมาเที่ยวรอบโลกอะ รับ  
ทุกอาทิตย์ มีฝรั่งมาตลอดซื้อรถโลกเนี่ย และ service ก็จะเป็นอีกแบบหนึ่ง อย่างยุค  
ลุงแป๊ะจะเป็น service แบบเน้นคุณภาพ เน้นเดิม ๆ สมัยเรา ไอนี่มาแบบแก้ปัญหา  
เฉพาะหน้าอย่างเดียวเพื่อไปต่อ

พี่ยุทธ์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

กระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องกลไกเครื่องยนต์ ที่ทำให้การทำงานของมอเตอร์ไซค์มีระบบ  
ไฟฟ้าเข้ามาเกี่ยวข้อง การขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์ที่พึ่งด้วยรถมอเตอร์ไซค์ ทั้งสายยุโรปและสายญี่ปุ่น  
ด้วยมอเตอร์ไซค์ที่เราเรียกกันในปัจจุบันว่ามอเตอร์ไซค์ยุคก่อนปี ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) จึงค่อย ๆ  
โรยราลงในช่วงหลังปี พ.ศ. 2528 และเด่นชัดในช่วงก่อนเกิด ‘สงครามอ่าว’ (Gulf War) ช่วงปี พ.ศ.  
2533-2534 เล็กน้อย ด้วยเป็นช่วงที่เริ่มมีความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่นัก  
เดินทางใช้เพื่อเดินทางข้ามทวีป บริบทโลกที่เริ่มมีความขัดแย้งรุนแรงมีส่วนทำให้นักเดินทางทั่วทั้งจาก  
ต่างชาติไม่เดินทางเข้ามาประเทศไทย ด้วยในช่วงเวลานั้นร้านซ่อมมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ให้บริการนัก  
เดินทางชาวต่างชาติเป็นหลัก เมื่อมีสงครามอ่าวและสงครามอื่น ๆ เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในภูมิภาค  
ตะวันออกกลาง ผู้ขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์ทั่วทั้งที่ต้องการเดินทางรอบโลกเริ่มกลัวอันตราย ซึ่งมีผลทำให้ผู้ขับ  
ขี่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยและเข้ามาซ่อมรถมอเตอร์ไซค์น้อยลง ดังคำบอกเล่าของพี่ยุทธ์ที่ว่า

ก่อนขัดตัมนิดหน่อยเนี่ย การเดินทางรอบโลกจะงักหมดเลย มันถูกล็อค  
หมด มาไม่ได้แล้ว เพราะก๊วยกันตุม ๆ พอการเมืองสังคมโลกเริ่มเปลี่ยน คือในช่วงสิบ  
ปีก่อนที่ใช้คำว่าดี เพราะเดินทางได้ มาช่วงสงครามมันเดินไม่ได้ บางเส้นทางมียิงกัน  
แล้ววิฤตมันเริ่มลามไปเรื่อย ๆ เมื่อก่อนฝรั่งทุกคนจะบอกเลยเนี่ยไป ออฟฟานิสถาน  
เนี่ยชาวบ้านนี้น่ารักหมด มีที่พักใหม่ไม่มีมาพักบ้านฉัน มีอะไรกินหรือยัง คือชาวบ้าน  
เนี่ยต้อนรับขับสู้ดีมากอะ โอ! แต่ว่าไอ้ตัวข่าวสารที่ออกมาทางสื่อเนี่ย โอ้ย! อย่าไป  
นะออฟฟานิสถาน ทุกคนจะบอกออฟฟานิสถานอันตราย แต่เขาทุกคนที่ผ่านมามันสนุก ดี

มาก มันก็เลยพอ ๆ เลมาตั้งแต่นั้น เนี่ยลูกค้าจากเมื่อก่อนนี้ลูกค้าฝรั่ง 90% ลูกค้าไทย 10% พอมีสงคราม 90% หายเรียบเลยอาจารย์ มันเดินทางไม่ได้ ต้องบินอย่างเดียวแต่พอบินแทนที่มันจะแวะไทยอะ มันไม่แวะแล้วละ สังคมมันก็ค่อย ๆ แยกแอ่อ น้ำมันก็แพง เศรษฐกิจก็แย่ เมื่อก่อนคำว่าผจญภัยเนี่ยไปต่างจังหวัดเนี่ย เจอสิ่งที่ไม่แปลกใหม่ มันสนุกแต่เดี๋ยวนี้มันเหมือนกับเราไปเสี่ยงตายอะ

พี่ยุทธ์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

“รถอินวอย” (Invoice) ล่วงเข้าสู่ยุค 90 (ค.ศ. 1990-1999) มีเงื่อนไขทางประวัติศาสตร์หลายประการเข้ามาเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการของมอเตอร์ไซค์ใหญ่เพื่อการท่องเที่ยวในไทย เริ่มจากองค์ประกอบแรกที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการของมอเตอร์ไซค์ใหญ่เพื่อการท่องเที่ยวในไทย เริ่มจากยุโรปและญี่ปุ่นมีความเสถียรมากขึ้น ดังกรณีของมอเตอร์ไซค์สายยุโรปเช่นรถปีเอ็มดับเบิลยูที่ผลิตหลังปี ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) เริ่มมีใช้ระบบไฟฟ้าเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งนั่นทำให้ช่างซ่อมมอเตอร์ไซค์ในยุคหลัง 1970 (พ.ศ. 2513) ต้องเรียนรู้เรื่องระบบต่าง ๆ ของรถยนต์ให้ตรงตามมาตรฐานที่บริษัทผู้ผลิตตั้งไว้ ดังคำกล่าวของพี่ยุทธ์ที่ว่า “อย่างช่างรุ่นใหม่ สมมติเราสเกลไว้ 100 ส่วนความสามารถอะนะ คะแนนเต็มคือ 100 ถ้าคุณจะทำให้รูปบริษัท ดิลเลอร์ หรือศูนย์บริการทั้งหลายมีการสอบการทดสอบขั้นต่ำ ไม่ต่ำกว่า 75 คุณจะได้รับในรับรองให้ทำได้”

ประกอบกับความไม่เข้มงวดของรัฐบาลในช่วงเวลานั้นที่เปิดช่องให้มีการนำรถอินวอย (invoice) เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยได้ จนถือเป็นช่วงที่เฟื่องฟูและทำให้เกิดผู้นำเข้าอิสระ โดยในส่วนของรถอินวอยนั้นก็คือรถมอเตอร์ไซค์ที่ผู้นำเข้าอิสระจะต้องไปซื้อจากต่างประเทศ รื้ออะไหล่และส่งกลับมาประกอบใหม่ในประเทศ ดังคำกล่าวของพี่ยุทธ์ที่ว่า

ตอนนั้นผมเป็นผู้นำเข้าอิสระ ต่างชาติเขาก็รู้ว่าคืออะไร เพราะบางประเทศเขาไม่ให้นำเข้า 100% คือคุณนำเข้าคุณต้องรื้อเป็นชิ้น ๆ นะ ลำดับว่าเป็นอะไหล่ห้ามนำเข้าทั้งคัน ผมต้องบินไปอังกฤษไปเยอรมัน ไปซื้อรถใหม่ละรื้อเป็นชิ้น ตอนนั้น มีลูกจะเอา BMW F650 แดงคันเขียวคัน ผมก็ต้องบินไปซื้อที่เยอรมัน ตัวแรกที่ผมทำก็ปี ค.ศ. 1993 และมาช่วง 1996 เป็นช่วงที่การนำเข้ารถอินวอยกำลังอกลงมาสุด ๆ เลย

พี่ยุทธ์, สัมภาษณ์, วันที่ 23 มีนาคม 2567

อย่างไรก็ดี การนำเข้ารถอินวอยเริ่มซบเซาลง (แต่ยังไม่หายไปเสียทีเดียว) ในช่วงที่โรงงานประกอบมอเตอร์ไซค์สัญชาติญี่ปุ่นที่เข้ามาก่อตั้งในประเทศไทยช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 ที่มีความชัดเจนในเรื่องการผลิตมอเตอร์ไซค์เพื่อการส่งออกและขายในประเทศ นั่นคือ อาจผลิตบางรุ่นและไม่ผลิต

บางรุ่น ทั้งที่สิ่งนี้เคยเป็นโอกาสของผู้นำเข้าอิสระในการนำเข้ารถยนต์ที่โรงงานประกอบในไทยไม่ผลิตหรือไม่มีตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการ แต่ในอีกทางหนึ่งก็ส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าอิสระ ดัง คำกล่าวของฟิยุท์ที่ว่า

เหตุผลเขาบอกว่า ถ้าเรามีโรงงานประกอบอยู่แล้ว ถ้าคุณนำเข้ามาก็ คือ คุณเป็นคู่แข่งของโรงงานประกอบ แล้วโรงงานประกอบเขาจะลงทุนเพื่ออะไรการเปิด โรงงานประกอบของทุกยี่ห้อ คือการปิดตลาดของผู้นำเข้าอิสระ/รถยนต์นำเข้า เพราะว่า ทันทีที่เขาเปิดให้ประกอบปั๊บ เขาออกสั่งเลยว่าห้ามนำเฟรมเข้ามา เพราะถ้าคุณนำ เฟรมเข้ามา ศุลกากรจะไม่ออกเอกสาร ใบ 32 ใบเสียภาษีเฟรม คือถ้าไม่มีใบเสียภาษี เฟรมก็จะไม่สามารถจดทะเบียนได้ แต่ในทางปฏิบัติขนส่งเขาจะยืดหยุ่นกันได้ แล้ว มันก็ค่อย ๆ ขบเขาลงนะ สำหรับยุครถอินวอย

ฟิยุท์, สัมภาษณ์, วันที่ 23 มีนาคม 2567

สิ่งนี้สัมพันธ์แบบย้อนแย้งกับนโยบายของรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน ที่ประกาศลดอัตรา ภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลงในช่วง ปี พ.ศ. 2534 (ค.ศ. 1991) ที่ทำให้เกิดการนำเข้ารถยนต์ สำเร็จรูปทั้งยี่ห้อและรุ่นใหม่ ๆ มากมาย (MOTO EXPO, n.d.) ดังคำกล่าวของฟิยุท์ที่ว่า “อานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี เขาเปิดให้รถนำเข้าเข้ามาจดทะเบียนเสรี คือช่วงนั้นเป็นช่วงที่บูมมาก แต่เป็นบูมเฉพาะกลุ่มนะ”

อย่างไรก็ดี ในท่ามกลางเงื่อนไขทางประวัติศาสตร์ที่หลากหลาย สิ่งนี้ไม่อาจหยุดความสนใจและ ความต้องการในมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่หรือทิศทางการทำงานของร้านมอเตอร์ไซค์ในยุคนั้นได้ ด้วย แม้การซื้อหารถมอเตอร์ไซค์ใหญ่ในยุคนั้นของคนไทยดูจะเป็นไปเพื่อการสะสมและการขับขี่ใน ระยะทางสั้น ๆ มากกว่าเพื่อการเดินทางไกลไปต่างจังหวัดหรือไปต่างประเทศ ซึ่งต่างจากบริบทโลก ในตอนนั้นที่มียอดนักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมขับขี่มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่เดินทางรอบโลกมากขึ้น โดยมี ประเทศไทยเป็นหนึ่งในทางผ่านและปลายทาง ดังกรณีของแดเนียล เวตเตอร์ (Daniel Vetter) ชาย วัย 56 ปี นักเดินทางชาวสวิสเซอร์แลนด์ ที่เริ่มเดินทางจากยุโรป มายังเอเชียตะวันตกเฉียงใต้, เอเชีย ใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงปี ค.ศ. 1994-1998 ด้วยมอเตอร์ไซค์ BMW R80 G/S โดยเริ่ม เดินทางไปยังประเทศแรก คือ ซิซิลี (Sicily) ในปี ค.ศ. 1994 (พ.ศ. 2537) จากนั้นเดินทางไปยังตูนิเซีย, ลิเบีย, อียิปต์, จอร์แดน, อิสราเอล, ซีเรีย, เลบานอน, ตุรกี, กรีซ, อิหร่าน, ปากีสถาน, อินเดีย, บังกลาเทศ, เนปาล, ทิเบต, ไทย, ลาว, เวียดนาม, กัมพูชา, มาเลเซีย, สิงคโปร์ ตามลำดับ และเดินทาง มาถึงประเทศไทยในปี ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) ดังที่แดเนียลได้กล่าวไว้ “There was no digital camera, you know? No email, no phone. When I traveled, I had a photo album, and

*I'd show it to everyone. I started traveling on December 6, 1994, and I arrived in Thailand on January 10, 1997. That was my first time in Bangkok”.*

และเบน ชายชาวเยอรมันวัย 64 ปี ที่ออกเดินทางคนเดียวด้วยรถมอเตอร์ไซค์ทัวร์ทั่วโลก ด้วยมอเตอร์ไซค์บีเอ็มดับเบิลยู เพื่อค้นหาประเทศที่เหมาะสมที่เขาจะย้ายไปอยู่อาศัย ได้หนีไปจากอากาศหนาวของประเทศเยอรมนีและได้กินอาหารอร่อยและเปียร์ดี ๆ และสิ่งที่สำคัญเขาต้องการมีอิสระในชีวิต โดยประเทศแรกที่เขาเดินทางไปและเคยคิดว่าจะอยู่อาศัย คือ แอฟริกาใต้ ต่อมา คือ นิวซีแลนด์ ชิลี และประเทศไทย ที่ครั้งหนึ่งเขาเลือกเดินทางมาใช้ชีวิตอยู่แบบเดินทางไปกลับระหว่าง ไทย-เยอรมนีเป็นระยะเวลากว่า 20 ปี ก่อนมีเหตุการณ์โควิด-19 เบนเดินทางรอบโลกในช่วงปี ค.ศ. 1991-1995 โดยเริ่มต้นออกเดินทางคนเดียว ในปี ค.ศ. 1991 (พ.ศ. 2534) จากเยอรมนีในทวีปยุโรป ข้ามมาทวีปแอฟริกา (โมร็อกโก, อัลจีเรีย, ซามะเลทรายซาฮารา, มาลี, ไนเจอร์, ไบโอรุโคสต์, โตโก, ไนจีเรีย, เคนยา, คองโก, แทนซาเนีย, นามิเบีย) และชิป (shipping) รถมอเตอร์ไซค์ขึ้นเครื่องบินในบางช่วงที่ต้องกลับมาซ่อมรถหรือมีธุระที่เยอรมันและเพื่อเดินทางข้ามไปออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ทวีปอเมริกาเหนือ (ลอสแอนเจลิส, ฟลอริดา, เม็กซิโก, กัวเตมาลา, ปานามา) ทวีปอเมริกาใต้ (โคลอมเบีย, ชิลี ปาตาโกเนีย อาร์เจนตินา บราซิล) และทวีปเอเชีย (ตุรกี, อิหร่าน, ปากีสถาน, เนปาล, อินเดีย, สิงคโปร์ มาเลเซีย, ไทย) เขาเดินทางมาถึงประเทศไทยในปี ค.ศ. 1995 (พ.ศ. 2538)

*When I first started, I wanted to find a new country to move to, away from Germany. Initially, I really liked South Africa and spent some time there. Then, I fell in love with New Zealand. I also enjoyed Chile and almost settled there. All these countries have great food, wine, and beer, which I love. However, I got stuck in Thailand, where I've been spending my winters for the past twenty years. I don't enjoy the winter season. Another reason I stayed in Thailand is because I met my people there twenty years ago, and I appreciate the freedom I have there. I started this journey when I was 31 years old, and now I am 64.*

เบน, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

ซึ่งนั่นมีผลทำให้ร้านซ่อมมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ที่มีไม่มากนักในยุคนั้นมีโอกาสต้อนรับและเรียนรู้ประสบการณ์เดินทางรอบโลกของนักเดินทางเหล่านี้ไปในตัว ดังคำกล่าวของฟิสิกส์ที่ว่า

*พอมานั่งคุยกัน เพราะว่าทำทุกครั้ง พอตกลงเ็นก็จะมานั่งกินนั่งดื่ม นั่งคุยกัน แล้วปิดจ๊อบซ่อมเสร็จเนี่ย ก่อนจะแพร่เวลกัน จะต้องมากินแล้วก็เลี้ยงส่ง ตอนนี้จะ*

เป็นตอนที่เหมือนกับเราแลกเปลี่ยนการสนทนา ส่วนใหญ่แลกเปลี่ยนกันเยอะมาก มันก็จะค่อย ๆ กระจายจากจุดตรงที่ว่าเดินทางท่องเที่ยวแบบผจญภัยในแนวผจญภัย ก่อนเนี่ยนะ ปีเอ็มมองเห็นตลาดว่าการเดินทางท่องเที่ยวแบบผจญภัยมันเป็นเทรน ละ แต่ว่าคนเนี่ยยังชอบกินหรืออยู่ดี ก็เลยทำให้ที่แบบเป็นไฮกระเป๋าสตางค์ให้ที่แบบคุณแพ็คแล้วเดินเข้าโรงแรม 5 ดาวได้ แต่ไอ้ตัวจริงที่มันซี้กันเนี่ยคือปีบนะ เพราะมันถูกสุดแล้วเอาปีบนมาวางเนี่ย มันนั่งได้มีปรุงอาหารได้ แต่มันไม่สวย

พ็ญท์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565

บรรยากาศของการขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวในยุค 90 จะแตกต่างจากช่วง พ.ศ. 2518-2528 (กลางยุค 70 – กลางยุค 80) เพราะถนนหนทางค่อนข้างดีขึ้น นักเดินทางสามารถเดินทางคนเดียว หรือแบบกลุ่ม ทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว เขมร เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ ได้มากขึ้น การได้ออกไปเห็นสภาพแวดล้อมของประเทศอื่น ๆ สำหรับใครหลายคนถือเป็นเรื่องใหม่และเป็นประสบการณ์ที่น่าประทับใจ แต่ก็ไม่ใช่ว่านักเดินทางทุกคนจะสามารถเรียนรู้หรือถอดบทเรียนจากการเดินทางได้ เพราะในช่วงเวลานั้นเริ่มปรากฏผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่ให้ความสนใจในรูปลักษณ์ภายนอกหรือความสวยงามของรถมอเตอร์ไซด์ที่ครอบครองมากกว่าประสบการณ์ที่ได้รับจากการเดินทาง อย่างไรก็ตาม ความสนใจดังกล่าวก็ไม่ใช่เรื่องที่ผิดแปลก ด้วยรูปลักษณ์ภายนอกและสมรรถนะของเครื่องยนต์ก็เป็นอีกประสบการณ์หนึ่งที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์มักต้องการสัมผัส

ในความคิดผมนะ สมัยลุงแป๊ะลุงชัยมันกันดารไป ทางมันก็ไม่ราบเรียบ ตัวรถเองความเร็วก็ไม่ค่อยสูง แล้วก็เพื่อนบ้านหมดสิทธิ์ข้ามเลยสมัยนั้น ตอนสมัยลุงแป๊ะนะ แต่ตอนผมมาเปิดที่วันชาติเนี่ย ขี่ไปลาว ไปเขมร ไปเวียดนาม ไปสิงคโปร์ อะไรอย่างเงี้ย คนเดียวก็มี กลุ่มก็มี แล้วความที่ประเทศรอบบ้านเขาเปิดให้ แต่ไม่เหมือนทุกวันนี้ละ อย่างลาว เวียดนามต้องไปซื้อตัวทัวร์นะ แต่ยุคผมไปไม่ต้องซื้อตัวทัวร์ ก็ขี่ข้ามไป อยากไปไหนก็ไป ความรู้สึกของคนของบรรยากาศ มันออกแนวชนบทของเราเมื่อสามสิบปีที่แล้ว ใสสะอาดเครื่องอำนวยความสะดวกอาจจะน้อย แต่ทรัพยากรธรรมชาติกับใจคนมันเต็ม สมัยลุงแป๊ะเขาบล็อกละไม่ให้ข้าม ทั้งในแง่การเมือง แง่อะไรสารพัด

พ็ญท์, สัมภาษณ์, วันที่ 23 มีนาคม 2567

“รถไฟแนนซ์” จุดเปลี่ยนสำคัญอีกครั้งเกิดในช่วงปี พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010) ที่การซื้อขายรถมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่เริ่มมีระบบไฟแนนซ์เข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ระบบไฟแนนซ์ก็ดูไม่ใช่เรื่องใหม่เสียทีเดียวสำหรับการซื้อรถมอเตอร์ไซด์ใหญ่ ด้วยก่อนหน้านี้มีบางบริษัทที่รับทำไฟแนนซ์ให้กับ

รถมอเตอร์ไซค์ใหญ่แล้ว ดังคำบอกเล่าของพี่ๆ เกี่ยวกับบริษัทไฟแนนซ์หนึ่งที่รับทำไฟแนนซ์รถมอเตอร์ไซค์ญี่ปุ่น “ก่อนหน้านี้มันจะมี NC30 รถญี่ปุ่น 400 ซีซี เป็นช่วงที่มีไฟแนนซ์อันหนึ่งชื่อ บริษัทจักรเอ็นเตอร์ไพรส์ เจ้าของคือตระกูลจักรพันธ์” และการนำเขารถอินวอยที่มีป้ายทะเบียนที่ถูกกฎหมายและการซื้อขายรถมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ด้วยเงินสดยังคงได้รับความนิยมอยู่ ซึ่งนั่นทำให้จำนวนผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ในยุคก่อน 2010 ทั้งที่เป็นรถมอเตอร์ไซค์ก่อนและหลังยุค 2000 ยังมีจำนวนไม่มาก

กระทั่งเมื่อระบบไฟแนนซ์มีความชัดเจนและเป็นระบบมากขึ้น รวมถึงดีลเลอร์มองเห็นโอกาสในการเปิดตลาดกับคนรุ่นใหม่ ๆ ที่มีความสนใจในมอเตอร์ไซค์ใหญ่ นับตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010) เป็นต้นมา ผู้ขี่สามารถเข้าถึงมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นสปอร์ต, ครุยเซอร์, สแตนด์บาย, คูอัลสปอร์ต, แอดเวนเจอร์ และทัวร์ิ่ง ผ่านการขอสินเชื่อเช่าซื้อรถมอเตอร์ไซค์ หลายต่อหลายคนเริ่มไต่ระดับซื้อหาจากรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่ที่ซีซียังไม่สูงมากนักและเหมาะสมกับกำลังทรัพย์และความสามารถในการขี่ของตน จนเมื่อมีประสบการณ์และกำลังทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นก็ค่อย ๆ ขยับรถมอเตอร์ไซค์ในฝันให้ไกลออกไปขึ้น ซีซีสูงขึ้น หรือขยับจากรถญี่ปุ่นสู่ยุโรป เริ่มจากขี่คนเดียวและขี่ในกลุ่มเพื่อน ซึ่งในเวลาต่อมานำไปสู่การเกิดขึ้นของกลุ่ม/แก๊งผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ใหญ่ (big bike) เพื่อการท่องเที่ยวแคมป์ปิ้ง เข้าสังคม และเปลี่ยนที่สังสรรค์ เช่น กลุ่มรามอินทรา กลุ่มปทุมฯ กลุ่มฮอค (HOG) แก๊งบานาน่า กลุ่มจุฬหามา กลุ่มวันวัน ฯลฯ ส่วนใหญ่เป็นไปในรูปแบบของการขี่เป็นกลุ่มใหญ่ ทั้งแบบที่มีรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่หลายแบรนต์มารวมตัวกัน และแบบที่รวมกลุ่มกันเฉพาะแบรนต์ เช่น ฮาร์ลีย์-เดวิดสัน, ไทวอมป์, บีเอ็มดับเบิลยู หรือเฉพาะรุ่น เช่น Honda Africa Twin, Honda CB500X เป็นต้น และเป็นการนัดหมายออกทริปตามแหล่งท่องเที่ยวใกล้ ๆ เมือง เช่น เขาใหญ่ ปากช่อง หรือไปในจังหวัดไกล ๆ ทางภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย ฯลฯ ความนิยมขี่มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่เพื่อการท่องเที่ยวที่มากขึ้นในยุค 2010 (ค.ศ. 2010-2019) นับเป็นอีกช่วง/ยุคสำคัญก่อนจะเปลี่ยนแปลงอีกครั้งในช่วงเกิดวิกฤตการณ์โรคระบาดโควิด-19

“โควิด-19” เป็นอีกจุดเปลี่ยนสำคัญที่มีผลต่อกิจกรรมและกิจการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ ทั้งในช่วงที่เกิดและหลังการระบาด และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ขี่และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ในช่วงแรกของการระบาด การล็อกดาวน์ (Lockdown) และการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ทั้งในบริบทต่างประเทศและในสังคมไทย นอกจากจะมีผลทำให้นักเดินทางไม่สามารถออกทริปได้เช่นในอดีต ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ก็มีผลทำให้ผู้ขี่หยุด/ถอยห่างจากการออกทริป ผู้ประกอบการ

ที่เกี่ยวข้องเล็กหรือลดขนาดกิจการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องให้เล็กลง แม้ในปัจจุบันวิกฤตโควิด-19 จักคลี่คลายแล้ว สภาพเศรษฐกิจที่ยังคงถดถอยได้กลายเป็นปัจจัยที่ทำให้หลายกิจการ กิจกรรม และ/หรือตัวบุคคลที่เกี่ยวข้อง ที่ถอน/ถอยตัวออกวงการทัวร์ก็ยังคงไม่กลับเข้าสู่แวดวง บางคนเลือกที่จะมีปฏิสัมพันธ์ในวงแคบ หรือตัดสนใจที่จะถอยห่างจากวงการเป็นการถาวร ทั้งที่ยังคงโยกย้ายการเดินทางและบรรยากาศของการออกทริปแบบกลุ่มและเดี่ยว อย่างไรก็ตาม ความน่าหลงใหลของมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ ก็ยังคงเชื่อเชิญให้มีผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ ทั้งหน้าใหม่และหน้าเก่า ที่ (ยังพอ) มีกำลังทรัพย์เหลือ (กลับมา) ขึ้นคร่อมขี่มอเตอร์ไซด์และออกทริปในรูปแบบเดี่ยวและกลุ่ม ทั้งในและนอกประเทศ โดยมีนัยที่แตกต่างและหลากหลาย



ภาพที่ 12 ติดไฟแดงระหว่างทาง จากเชียงคานมาภูทับเบิก

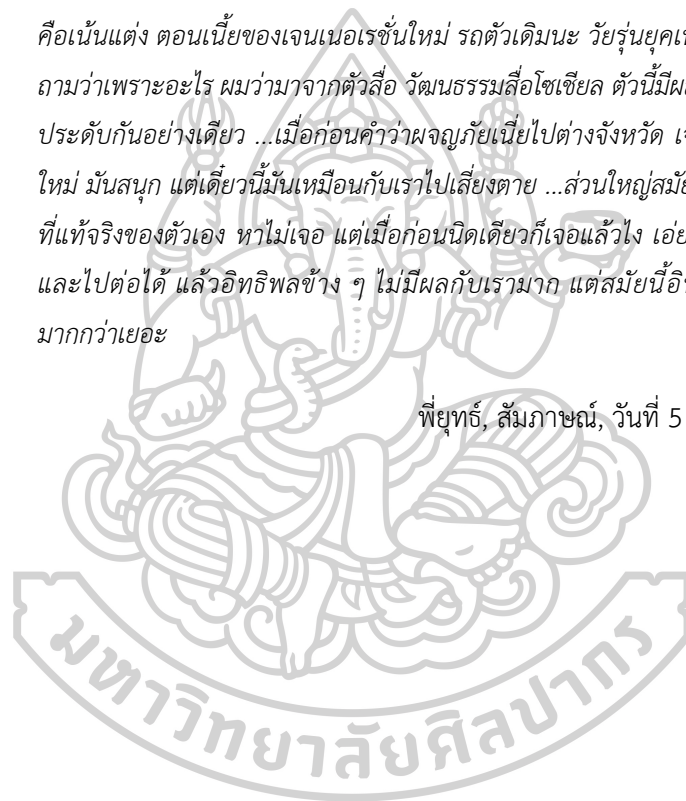
ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลีษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

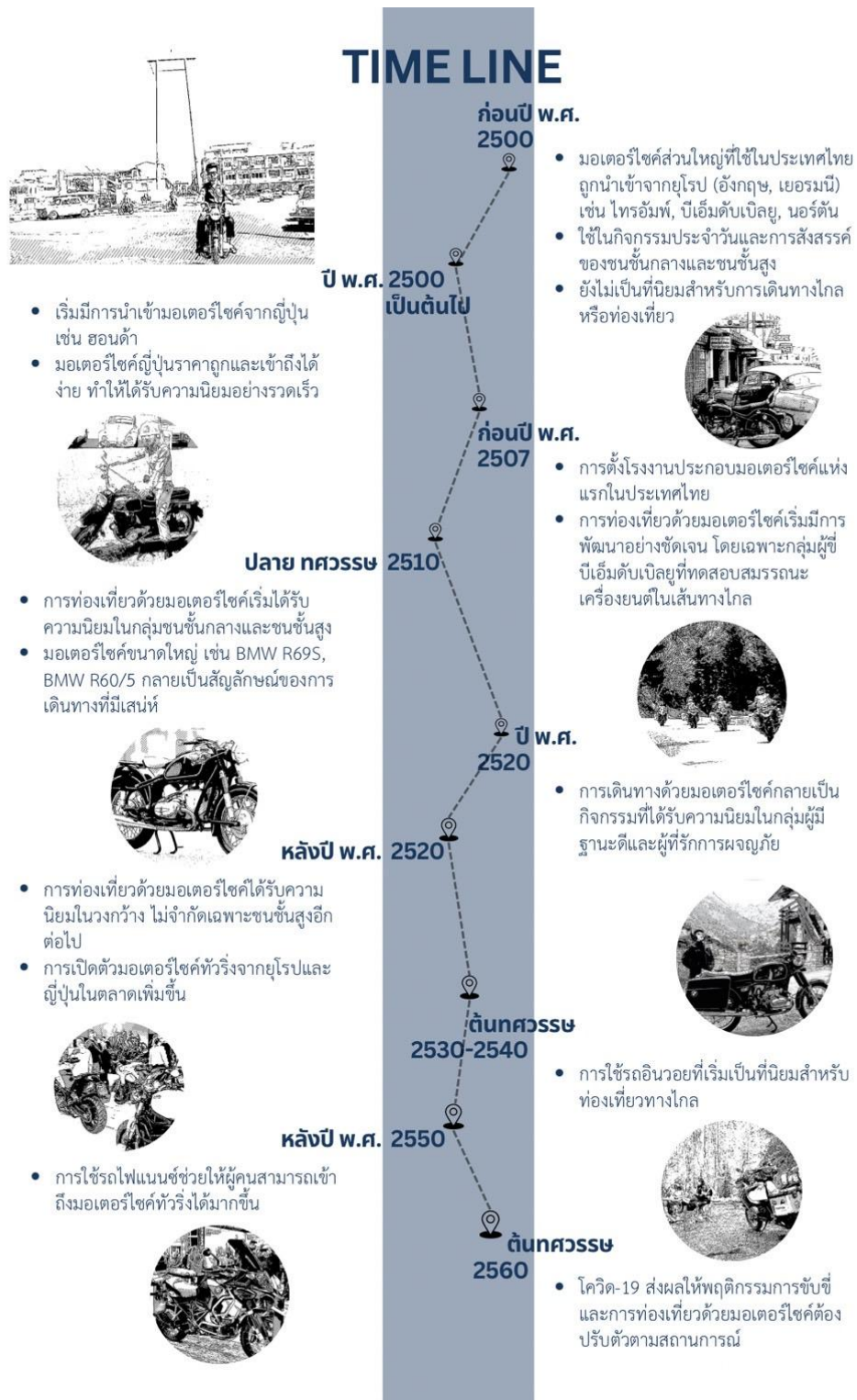
ความแตกต่างของการขับขี่แบบทัวร์ในอดีตกับปัจจุบัน คือ เป้าหมายในการขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ดูจะต่างกัน ด้วยการขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวในอดีต ทั้งในบริบทต่างประเทศและสังคมไทย เป็นการออกเดินทางเพื่อเสพความสนุกและตื่นต้นจากการเดินทางรอบโลกคนเดียวเพื่อพบเจอวัฒนธรรมใหม่ ๆ ที่ต่างไปจากบ้านเกิดของตัวเอง หรือการขับขี่กับกลุ่มเพื่อนบนเส้นทางที่ลำบากและได้กินอาหารอร่อย ๆ ของจังหวัดต่าง ๆ เป้าหมายในการเดินทางคือการใช้ประโยชน์จาก

สมรรถนะของมอเตอร์ไซค์เท่าที่มีหรืออย่างสูงสุดเพื่อไปให้ถึงที่หมายหรือไปให้ได้ไกลที่สุด รวมถึงเรียนรู้การใช้ชีวิตจากการขับขี่มอเตอร์ไซค์และผู้คนที่พบเจอ สิ่งนี้อาจต่างไปจากการเดินทางท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ในปัจจุบัน ที่เป้าหมายในการเดินทางหรือการเรียนรู้ระหว่างทางอาจไม่สำคัญเท่ากับแบรนด์ของรถ ขนาดและซีซี อุปกรณ์เสริมต่าง ๆ รวมถึงการปึกหมุดว่าได้เดินทางไปในที่ต่าง ๆ หรือในสถานที่ที่ไม่มีใครเคยไป ดังคำกล่าวตอนหนึ่งของพิยุทธิ์ที่ว่า

คือเนี่ยลูกค้าของลุงแป๊ะ ยุคตอนที่ผมอยู่กับเขานะ เน้นเดิมเน้นคุณภาพ แต่พอมาเป็นรถยุคใหม่ รถตัวเดิมแต่คนใช้เจนเนอเรชั่นใหม่ เขาใส่เขาเน้นของแต่ง เหมือนกับที่อาจารย์ใส่ตัวหลอดแอลอีดีสามหมื่น ห้าหมื่น เลยอะ แลนนิ่งอะไรเนี่ย คือเน้นแต่ง ตอนเนี่ยของเจนเนอเรชั่นใหม่ รถตัวเดิมนะ วัยรุ่นยุคเนี่ยเน้นแต่ง ...ถ้าถามว่าเพราะอะไร ผมว่ามาจากตัวสื่อ วัฒนธรรมสื่อโซเชียล ตัวนี้มีผลเยอะ เยอะมาก ประดับกันอย่างเดียว ...เมื่อก่อนคำว่าผจญภัยเนี่ยไปต่างจังหวัด เจอสิ่งที่มีแปลกใหม่ มันสนุก แต่เดี๋ยวนี้นั้นเหมือนกับเราไปเสี่ยงตาย ...ส่วนใหญ่สมัยนี้ไม่ได้หาตัวตนที่แท้จริงของตัวเอง หาไม่เจอ แต่เมื่อก่อนนิดเดียวก็เจอแล้วไง เอ้ย! อย่างจ้เราชอบและไปต่อได้ แล้วอิทธิพลข้าง ๆ ไม่มีผลกับเรามาก แต่สมัยนี้อิทธิพลข้าง ๆ มีมากกว่าเยอะ

พิยุทธิ์, สัมภาษณ์, วันที่ 5 สิงหาคม 2565





ภาพที่ 13 Timeline มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทสังคมไทย

ที่มา: ออกแบบโดยพลีษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2568

การเปลี่ยนแปลงของมอเตอร์ไซค์ทัวร์ในประเทศไทยไม่เพียงสะท้อนถึงการพัฒนาเทคโนโลยี และเศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตและวัฒนธรรมการเดินทางของคนไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2500 มอเตอร์ไซค์ในประเทศไทยส่วนใหญ่ถูกนำเข้าจากยุโรป โดยเฉพาะจากอังกฤษและเยอรมนี เช่น ไทรอัมพ์ (Triumph) บีเอ็มดับเบิลยู (BMW) และนอร์ตัน (Norton) ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของความหรูหราและฐานะทางสังคมสูง มอเตอร์ไซค์เหล่านี้มักถูกใช้ในกิจกรรมประจำวันและการสังสรรค์ของคนชนชั้นกลางและชนชั้นสูง แต่ยังไม่เป็นที่นิยมสำหรับการเดินทางไกลหรือท่องเที่ยว

นับตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา ภูมิทัศน์ของวงการมอเตอร์ไซค์ไทยเริ่มพลิกผันอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อการนำเข้ามอเตอร์ไซค์จากญี่ปุ่น โดยเฉพาะแบรนด์ฮอนด้า (Honda) ที่มีราคาย่อมเยาและเข้าถึงได้ง่าย ได้เข้ามาแทนที่ภาพจำของรถยุโรปในฐานะสินค้าฟุ่มเฟือย ฮอนด้ากลายเป็นพาหนะของคนธรรมดาที่ไฝฝืนถึงการมี “เครื่องยนต์สองล้อ” เป็นของตนเอง ความนิยมที่แพร่หลายอย่างรวดเร็วนี้มิได้หยุดอยู่แค่การใช้งานในชีวิตประจำวัน หากยังวางรากฐานสู่การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในปี พ.ศ. 2507 เมื่อประเทศไทยเริ่มตั้งโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซค์แห่งแรก นับเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ขับเคลื่อนให้การใช้รถมอเตอร์ไซค์แพร่หลายและเติบโตในระดับอุตสาหกรรม

ช่วงปลายทศวรรษ 2510 จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการยกระดับมอเตอร์ไซค์จาก “พาหนะของความจำเป็น” ไปสู่การเป็น “วัฒนธรรมของการเคลื่อนที่” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่บีเอ็มดับเบิลยู (BMW) ที่เริ่มออกเดินทางไกลเพื่อทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์และสำรวจโลกนอกเมือง การขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์จึงค่อย ๆ แปรเปลี่ยนจากงานอดิเรกเฉพาะกลุ่มไปสู่กิจกรรมทางวัฒนธรรมของชนชั้นกลางใหม่ที่มีฐานะและใจรักในการผจญภัย โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2520 เป็นต้นมา มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ เช่น BMW R69S และ BMW R60/5 กลายเป็นสัญลักษณ์ของการเดินทางที่แผ่กว้างด้วยเสน่ห์แห่งอิสราภาพ ทำทาย และการแสดงออกถึงตัวตนผ่านเครื่องจักรที่ควบคุมได้ด้วยสองมือ

หลังยุคบุกเบิกนั้น การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์เริ่มได้รับความนิยมในวงกว้างมากขึ้น ไม่จำกัดเฉพาะผู้มีอันจะกิน หากขยับเข้ามาใกล้กับคนธรรมดาที่มีความไฝฝืนในเส้นทางบนอานมอเตอร์ไซค์ การเปิดตัวและจำหน่ายรถทัวร์จากยุโรปและญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง พร้อมกับรูปแบบการเป็นเจ้าของที่เปลี่ยนไป เช่น การซื้อขายผ่านระบบ “รถอินวอย” ในช่วงต้นทศวรรษ 2530-2540 ที่เปิดโอกาสให้ผู้บริโภคเข้าถึงรถรุ่นหายากจากต่างประเทศ หรือระบบ “รถไฟแนนซ์” ที่เริ่มแพร่หลายในต้นทศวรรษ 2550 ซึ่งขยายฐานผู้ขับขี่ได้อย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น จนกระทั่งเข้าสู่ทศวรรษ 2560 วิกฤตโควิด-19 ได้เข้ามาเป็นจุดเปลี่ยนอีกครั้ง ทั้งในแง่พฤติกรรมผู้บริโภค เศรษฐกิจ และรูปแบบการเดินทาง ทำให้การขับขี่มอเตอร์ไซค์ต้องปรับตัวตามบริบทใหม่ของโลกที่เต็มไปด้วย

ข้อจำกัด การหวนกลับมาสู่การเดินทางคนเดียว การท่องเที่ยวในประเทศ และการตั้งคำถามใหม่ต่อความหมายของการเดินทาง จึงกลายเป็นบทต่อไปของมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในสังคมไทยร่วมสมัย



ภาพที่ 14 สิบกว่าปีก่อนเป็นช่วงที่ผู้ศึกษาออกทริปกับกลุ่มบ่อย ๆ ถ้าไม่ได้ออกทริปไกล ๆ อย่างน้อยไม่วันเสาร์ก็วันอาทิตย์ ขี่ไปจังหวัดใกล้ก็สนุกมากแล้ว (รูปนี้ น่าจะแถว ๆ จังหวัดสุพรรณบุรี)

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

กล่าวโดยสรุป การเปลี่ยนแปลงของมอเตอร์ไซด์ทัวร์ในประเทศไทยสะท้อนให้เห็นถึงพลวัตของสังคมไทยในแต่ละยุคสมัย ทั้งในมิติของเศรษฐกิจ เทคโนโลยี และวัฒนธรรมการใช้ชีวิต ตั้งแต่ยุคที่รถยนต์เป็นสัญลักษณ์ของชนชั้นสูง ไปจนถึงการเปิดกว้างของรถญี่ปุ่นที่ทำให้การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์เป็นสิ่งที่เข้าถึงได้มากขึ้น การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงไม่ใช่เพียงกิจกรรมทางกายภาพเพื่อเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง หากแต่คือการแสวงหาประสบการณ์ที่มีความหมายในระดับปัจเจก เป็นการผสมผสานระหว่างความสะดวกสบายกับความท้าทายที่เปิดโอกาสให้ผู้ขี่ได้ค้นพบตนเอง สำรวจโลก และมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่และผู้คนอย่างลึกซึ้ง บทนี้จึงมิได้เสนอเพียงภาพของยานพาหนะ แต่เป็นบทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของความปรารถนาในการเดินทางผ่านวัตถุที่มีล้อ เสียงเครื่องยนต์ และเส้นทางที่ทอดยาวไปสู่ภายในของตนเองมากเท่ากับโลกภายนอก ในบริบทร่วมสมัย รถทัวร์กลายเป็นสื่อกลางของความหมายใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นจากเงื่อนไขของทุน วัฒนธรรม และความฝันของผู้ขี่ที่หลากหลาย ด้วยเหตุนี้ การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์จึงเป็นมากกว่าการเคลื่อนที่ แต่คือพิธีกรรมของอิสรภาพ การประกอบสร้างตัวตน และการเจรจากับโลกใน

แบบของตนเอง ซึ่งจะได้รับการวิเคราะห์และอภิปรายอย่างเข้มข้นยิ่งขึ้นในบทถัดไป ผ่านพลวัตของ  
ตัวตน การปฏิบัติ และสนามทางสังคมของนักเดินทางร่วมสมัยในประเทศไทย

‘ที่มากกว่าการเดินทาง คือความทรงจำ คือประสบการณ์’



## บทที่ 5

### เรื่องเล่าของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์

เนื้อความในบทนี้มุ่งนำเสนอการวิเคราะห์เรื่องราวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ โดยสำรวจประสบการณ์การเดินทางและความหมายที่พวกเขาอบให้กับการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ ข้อมูลที่นำเสนอในบทนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจถึงความหลากหลายของประสบการณ์และบริบทที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละบุคคล ตลอดจนต้นทุนชีวิตที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการสร้างมุมมองที่แตกต่างต่อการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว บทนี้จะเสนอการวิเคราะห์ที่ละเอียดและลึกซึ้งเกี่ยวกับประสบการณ์เหล่านี้ พร้อมทั้งการตรวจสอบบริบทที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เผชิญและการตีความทางสังคมที่เกี่ยวข้อง

#### 5.1 เรื่องราวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายของคำว่า “เรื่องราว” ไว้ว่า (น.) เรื่องที่พูดหรือเล่าติดต่อกันไป (พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, ม.ป.ป.) ส่วนเรื่องราวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในการศึกษานี้ก็จักเป็นเรื่องเกี่ยวกับภูมิหลัง, ความทรงจำต่อมอเตอร์ไซด์คันแรก และมอเตอร์ไซด์ทัวร์ของฉัน ที่ประกอบสร้างตัวตนของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ขึ้นมา รวมถึงจะกลายเป็น ‘เรื่องที่พูดหรือเล่าติดต่อกันไป’ เพื่อให้ผู้ที่มีโอกาสได้อ่านงานเขียนชิ้นนี้ได้รู้และเข้าใจต้นทุนในชีวิตที่นำพาผู้ขี่มอเตอร์ไซด์สู่การค้นหาค้นหาความสุขและแง่มุมต่าง ๆ ในการใช้ชีวิตผ่านการขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ผู้ศึกษาจักเริ่มบอกเล่าเรื่องราวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จำนวน 9 คน ประกอบด้วย เบน แดเนียล (แดน) ฟินคร โอต์ คุณเดี่ยว ปีเตอร์ จำเอยม นัท และก้อง ที่ผู้ศึกษาได้พูดคุย/สัมภาษณ์ ในประเด็นต่อไปนี้

##### 5.1.1 ภูมิหลัง

คนแต่ละคนล้วนมีเรื่องราวในชีวิตที่น่าจดจำ อาจเป็นความทรงจำอันใกล้และไกล ในแต่ละช่วงเวลาในชีวิต นับตั้งแต่เป็นเด็ก เติบโตขึ้นเป็นผู้ใหญ่ และเข้าสู่วัยชรา สำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ภูมิหลังของแต่ละคนล้วนมีความเกี่ยวข้องและเบื้องหลังของการขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในปัจจุบัน

ในช่วงเริ่มต้นของการทำความเข้าใจเรื่องราวของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จิ้งจอกมมมมมที่กว้างขึ้น พี่ยุทได้แนะนำให้ผู้ศึกษารู้จักผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่เดินทางคนเดียวสองคน คนแรกคือ เบน ชายชาวเยอรมันวัย 64 ปี ผู้เดินทางรอบโลกด้วยมอเตอร์ไซด์ BMW เพื่อค้นหาประเทศที่เหมาะสมสำหรับการย้ายไปอยู่อาศัย ส่วนคนที่สองคือ แดเนียล เวตเตอร์ ชายชาวสวีตเซอร์แลนด์วัย 56 ปี ซึ่งเริ่มการเดินทางจากยุโรปผ่านเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระหว่างปี ค.ศ. 1994-1998 ด้วยมอเตอร์ไซด์ BMW R80 G/S

สำหรับ ‘เบน’ การท่องเที่ยวคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์และในบางครั้งเดินทางไปพร้อมกับภรรยาชาวไทยของเขา ทำให้เขาได้เจอผู้คนที่น่าสนใจอย่างพี่ยุท เพื่อนชาวไทยของเขา ได้เห็นธรรมชาติที่ยังไม่ถูกทำลาย และการเปลี่ยนแปลงของยุคสมัย เขาสนุกกับการเดินทางโดยไม่กลัวอะไร จนเริ่มมีอายุมากขึ้นและได้เห็นความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็นอินเทอร์เน็ตและเครื่องยนต์กลไกที่พัฒนาขึ้น ความคิดของเขาก็เริ่มจะเปลี่ยน นอกจากนี้เบนยังมองว่าการท่องเที่ยวคนเดียวของคนรุ่นใหม่ไม่น่าง่ายขึ้น แต่ก็ต้องเผชิญความเสี่ยงมากมายทั้งในเรื่องโรคระบาด การเมือง และสงคราม

*After I married my Thai wife and settled in Thailand, my wife and I continued to travel a lot by motorbike. I bought a BMW in Australia in 2002, and we've traveled to Australia several times. Australia is a beautiful place to travel, with its stunning nature, good food, and great steak. But honestly, the beer isn't that great. I have gained so much from traveling. I've had the opportunity to meet people like Yut, with whom I can still stay in touch through email, even if I haven't seen them in years. Additionally, I've been able to experience a variety of cultures and foods along the way.*

เบน, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

แดเนียล เวตเตอร์ หรือที่หลายคนรู้จักในชื่อ ‘แดน’ เป็นชายผู้รักการเดินทางที่มีประสบการณ์มากมาย เขาอาศัยอยู่ในประเทศไทยมากกว่า 16 ปี จนพูดภาษาไทยได้ แดนหลงใหลการร้องและฟังเพลงไทย โดยเฉพาะเพลงร็อคและเพลงเพื่อชีวิต ปัจจุบันเขายังเปิดมูลนิธิดูแลสุนัขอยู่ในฟิลิปปินส์ การเดินทางของแดนเริ่มต้นในปี ค.ศ. 1994 ด้วยการขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวไปยังหลายทวีป เขาเริ่มต้นการเดินทางครั้งแรกจากสวีตเซอร์แลนด์ สู่ซิดนีย์ ประเทศอิตาลี เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 1994 และใช้เวลามากกว่า 3 ปีเดินทางผ่านทวีปยุโรป แอฟริกาเหนือ ตะวันออกกลาง และเอเชีย จนมาถึงประเทศไทยในวันที่ 10 มกราคม 1997 ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่เขาได้สัมผัสกรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งเขาได้พำนักอยู่เป็นเวลายาวนาน การเดินทางของเขาผ่านหลายประเทศ ซึ่งรวมถึงซิดนีย์, ตูนิเซีย, ลิเบีย,

อียิปต์, จอร์แดน, อิสราเอล, ซีเรีย, เลบานอน, ตุรกี, กรีซ, อิหร่าน, ปากีสถาน, อินเดีย, บังกลาเทศ, เนปาล, ทิเบต, ไทย, ลาว, เวียดนาม, กัมพูชา, มาเลเซีย และสิงคโปร์ สิ่งที่ทำให้การเดินทางของแดนพิเศษคือ เขาเดินทางในยุคที่ยังไม่มีเทคโนโลยีดิจิทัล เช่น กล้องดิจิทัล, อีเมล หรือโทรศัพท์มือถือ ทุกครั้งที่เขาไปถึงที่ใหม่ ๆ เขาจะถ่ายภาพด้วยกล้องฟิล์มและเก็บรวบรวมไว้ในอัลบั้มรูปส่วนตัว แดนมักพกอัลบั้มรูปเหล่านี้ติดตัวไปด้วย และทุกครั้งที่มีคนถามถึงการเดินทางของเขา เขาจะหยิบอัลบั้มขึ้นมาเปิดให้ดู พร้อมกับเล่าเรื่องราวและประสบการณ์ที่เขาได้พบเจอจากการเดินทางในช่วงวัยหนุ่มของเขา

ตอนนั้นยังไม่มีกล้องดิจิทัล ไม่มีอีเมล ไม่มีโทรศัพท์ ผมมีแต่รูปถ่ายที่เก็บไว้ในอัลบั้มคล้ายกับอัลบั้มนี้ แล้วผมก็สแกนลงใน Facebook เวลาผมเดินทาง ผมจะพกอัลบั้มรูปไปด้วยเพื่อให้คนท้องถิ่นดู อย่างรูปนี้ที่ท่ามาฮาลาในอินเดีย รูปนี้เก่ามากถ่ายในปี ค.ศ. 1996 ผมเริ่มเดินทางเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 1994 ผมมาถึงประเทศไทยครั้งแรกในวันที่ 10 มกราคม 1997 ซึ่งเป็นครั้งแรกที่ผมมาเมืองไทย การเดินทางของผมเริ่มจากซีซิลีในปี ค.ศ. 1994 แล้วก็ไปตุนิเซีย ลิเบีย อียิปต์ จอร์แดน อิสราเอล ซีเรีย เลบานอน ตุรกี กรีซ อิหร่าน ปากีสถาน อินเดีย บังกลาเทศ เนปาล ทิเบต ไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา มาเลเซีย และสุดท้ายก็สิงคโปร์

แดเนียล เวตเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 6 ธันวาคม 2566

อาจเป็นเรื่องปกติหรือธรรมเนียมของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์ไซด์ซีซีต่ำหรือซีซีสูงที่เมื่อขับสวนกัน/ตามกันหรือเจอกันตามปั้มน้ำมันและที่พัก พวกเรามักทักทายกันและหากมีเวลามากพอก็อาจนั่งพูดคุยกันในเรื่องมอเตอร์ไซด์และการเดินทาง ‘จำแยม’ ทหารเรือ พลขับรถบัส สังกัดกระทรวงกลาโหม อายุประมาณ 40 ปี และเพื่อนของเขา ‘นัท’ (จักเล่าต่อไป) คือหนึ่งในผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่ผู้ศึกษาได้เจอและมีโอกาสพูดคุยระหว่างออกทริปภาคเหนือ เมื่อปลายปี พ.ศ. 2565 เพราะพวกเราพักค้างแรมที่อำเภอเชียงดาวที่พักร่วมกัน โดยในการบอกเล่าส่วนของภูมิหลังนี้ ผู้ศึกษาจะเริ่มจากเรื่องของ ‘จำแยม’ และตามมาด้วยเรื่องของ ‘นัท’

“เชียงใหม่ช่วงปิดเทอม” เนื่องจากถูกเลี้ยงดูมาในครอบครัวที่ค่อนข้างเคร่งครัด มีข้อห้ามต่าง ๆ มากมาย ในตอนที่เขาอยู่ที่บ้านเขาจึงไม่สามารถทำอะไรตามใจตัวเองได้มากนัก อิสระของเขาคือช่วงเวลาปิดเทอมที่จะได้เดินทางมาเชียงใหม่เพื่อมาอยู่กับป้า เขาเล่าว่าป้าของเขาค่อนข้างตามใจเขาให้อิสระกับเขาในการทำสิ่งต่าง ๆ หนึ่งในนั้นคือการอนุญาตให้เขาขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวเล่นไปทั่วเมืองเชียงใหม่ ซึ่งนั่นได้กลายเป็นความชอบที่ทำให้เขาเลือกที่จะออกเดินทางท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ไปในที่ต่าง ๆ จนเกือบทั่วทุกจังหวัดในประเทศไทย ยกเว้นจังหวัดสตูล เริ่มมีความคิดที่อยากขี่มอเตอร์ไซด์ข้ามไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และยังไม่มีแผนที่จะหยุดขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวในเร็ว ๆ นี้

ผมเป็นคนมหาชัย แต่ช่วงปิดเทอมเคยไปใช้ชีวิตที่เชียงใหม่ ชอบมาก มาช่วยป้าขายของที่เชียงใหม่เพื่อซื้อกางเกงและรองเท้า เช่น รีมแดงและคอนเวิร์ส ตอนนั้นเราใช้เวลาขี่มอเตอร์ไซด์ Honda Dream ไปที่กาตหลวง ซื้อของกลางคืน และขี่ไปทั่วตัวเมืองเชียงใหม่ แม้จะไม่รู้ทาง แต่ก็ขี่ไปแบบไม่รู้ชื่อถนน สไตร์ของผมคือไม่จดจำชื่อถนน แต่จะไปถึงแล้วรู้จักเส้นทาง ตอนแรก ผมไม่ได้รู้เรื่องมอเตอร์ไซด์มาก แต่พอไปเชียงใหม่ก็เริ่มรู้จักและชอบมันมากขึ้น โดยเฉพาะรถ Vespa ที่เห็นในกรุงเทพฯ จากนั้นกลับไปสอบติดมหาชัย ตอนแรกเลือกนะ มช. เลือกเลยเพื่อจะมาอยู่กับป้า ไม่ได้ เพราะอยู่สังคมในครอบครัว พ่อแม่ห้ามนั่นห้ามนี่ แต่ปิดเทอมเราต้องไปเชียงใหม่ อยู่กับป้า ป้าไม่เคยห้าม จะขี่มอเตอร์ไซด์ จะขับรถยนต์ ทำให้ได้ประสบการณ์ตรงนี้ ปัจจุบัน ผมทำงานเป็นทหารเรือที่กระทรวงกลาโหม โดยเป็นพลขับรถรับส่งข้าราชการ ซึ่งทำให้มีโอกาสเที่ยว ผมคิดว่าชีวิตคือการเดินทาง อยากขี่มอเตอร์ไซด์ไปตลอดชีวิต และมีแผนข้ามประเทศ เช่น ไปดานัง มีจังหวัดเดียวที่ยังไม่ได้ไปคือสตูล บางที่เขาจัดทริปสามสิบคัน มันก็รื้อยพ่อพันแม่เนอะ บางทีมันต้องสังเกตก่อนพี่ว่ากลุ่มนี้ไปดื่มไหม แต่มันก็ไม่รู้ ถ้าแบบเยอะ ๆ ผมไม่จอย

จำแยม, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“แว่นมาก่อน” สำหรับ ‘นัท’ ชายวัย 45 ปี ที่ทำงานเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกเหล่า เบียร์และไวน์ ด้วยเป็นคนที่ชอบขี่มอเตอร์ไซด์มาตั้งแต่เริ่มเข้าสู่วัยรุ่น เมื่อมีอาชีพที่มั่นคงขึ้นเขาจึงเริ่มซื้อมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ที่เขาสามารถใช้เพื่อเดินทางไปในที่ต่าง ๆ และได้ครอบครองตาม ‘ฝัน’ ของตัวเอง นัทเริ่มจากขี่มอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (big bike) อยู่ 2 ปี แล้วจึงเปลี่ยนมาขี่มอเตอร์ไซด์หัวรีงเพื่อท่องเที่ยวอย่างจริงจังมาเป็นระยะเวลากว่า 7 ปี เขาขี่มอเตอร์ไซด์เป็นตั้งแต่เริ่มเข้าสู่วัยรุ่น ตอนขี่มอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์และหัวรีงก็ได้ไปเข้าคอร์สเรียนขี่ที่ไหน แต่ใช้การฝึกฝนด้วยตนเองและออกทริปบ่อย ๆ จนมีความชำนาญ

ผมชอบมอเตอร์ไซด์มาตั้งแต่เด็ก ๆ เลย เด็ก ๆ 15 เคยแว่นมาก่อน โตจากฮาร์ลีย์เลย ฮาร์ลีย์คือความฝัน แต่ถ้ารถใช้งาน ผมว่า BMW GS นี่สุดละ ก่อนหน้านี้เป็น ผมซื้อ Z800 ผมซื้อตอนปี ค.ศ. 2015 จากนั้นมาเป็น GS ปี ค.ศ. 2017 มาปัจจุบันก็ยังเป็น GS1200 แล้วก็ฮาร์ลีย์ด้วย เพิ่งซื้อเลย เป็น heritage softtail classic 2022 ล่าสุด อันนี้ผมซื้อความฝัน แต่ถามว่าจะเอามาขี่ไหม ผมว่าขี่แคในกรุงเทพฯ ได้อย่างเดียว ผมเริ่มจากความชอบความอยาก ใจล้วน ๆ ตอนนั้นมันหาที่เรียนยาก ไม่ค่อยมีโรงเรียนสอน จะมีแค่ academy ของฮอนด้าที่สมุทรปราการ เราไม่รู้จักรักรใคร เขาก็สอนความปลอดภัย ไม่ได้สอน skill ในการเข้าโค้ง การเบรก เราก็ต้องมาหัดเอง

นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“Super Four” สำหรับ ‘ปีเตอร์’ ทหารช่าง วัย 40 ปี ที่มีความหลงใหลในการขี่มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ มอเตอร์ไซค์คันแรกที่เขามีโอกาสได้ครอบครองคือมอเตอร์ไซค์ Super Four ที่ 4 สูบเรียง 4 จังหวะ ยี่ห้อ Honda VFR ที่เพื่อนให้ยืมมาขี่ตอนเขาเรียนอยู่ตอนมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่จังหวัดสมุทรสงคราม บ้านเกิดของเขา ความทรงจำในการได้ขี่ Super Four ในตอนนั้นทำให้เขาหลงใหลในความเร็วและการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์ใหญ่ (big bike) ที่เริ่มจากมอเตอร์ไซค์ naked ที่เน้นความเร็วในช่วงวัยรุ่นมาเป็นมอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงเมื่อมีอายุมากขึ้น

แล้วแต่ครับ ไม่ใช่ว่าเป็นทหารเป็นตำรวจแล้วจะชอบขี่รถใหญ่ แล้วแต่คน คนที่ทำงานผมบางคนก็ชอบ บางคนก็ไม่ชอบ แล้วแต่ ผมใช้แบบรถในชีวิตประจำวัน รถยนต์จอดทิ้งไว้ มีรถมอเตอร์ไซค์คันเล็ก ๆ แต่ก็จอดทิ้งไว้ เป็นทหาร ตอนนี้ทำงานอยู่กรุงเทพ ผมเป็นทหารช่าง งานของผมจะเป็นแบบประจำตรงนี้ พองานเสร็จเดียวก็ย้าย สังกัดผมจริงอยู่ราชบุรี เป็นทหารราชบุรี แต่ผมเป็นสมุทรสงคราม ผมชอบมาตั้งแต่นานแล้ว ขี่มอเตอร์ไซค์เป็นตั้งแต่เด็ก แต่ที่เป็นมอเตอร์ไซค์ใหญ่ ซี่งจริง ๆ เริ่มขี่ครั้งแรกตอนม.6 ยืมเพื่อนขี่ คันแรกที่ยืมเพื่อนขี่คือ Honda VFR คล้าย ๆ Super Four มันเป็นมอเตอร์ไซค์สปอร์ต เป็น big bike เน้นความเร็ว ยืมมาขี่แล้วชอบ ตอนนั้นประมาณ 18 ก็ขี่ได้ไม่นานนะ เพราะยืมเขามาลองเฉย ๆ ตอนอยู่สมุทรสงคราม ตอนนั้นผมอายุ 39 ผมเกิด 2527 ปีนี้ก็ 40 ตอนนั้นคือไม่คิดเรื่องยี่ห้อ เพื่อนมี Super Four ผมก็ชอบ เพื่อนก็ถามว่าลองเอาไปขี่ไหม

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“มีอคติกับมอเตอร์ไซค์มาก่อน” สำหรับ ‘พินคร’ นักออกแบบเสียงและเจ้าของสตูดิโอด้านเสียงในงานภาพยนตร์ วัย 50 ปี เขาเล่าเริ่มขี่มอเตอร์ไซค์เมื่ออายุ 39 ปี โดยเคยมีอคติต่อมอเตอร์ไซค์มาก่อน เนื่องจากเห็นว่าราคาแพงและไม่น่าสนใจเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ แต่หลังจากได้รู้จักและซื้อ Harley-Davidson ในราคาที่สามารพผ่อนชำระได้ ความคิดก็เปลี่ยนไปและเริ่มหลงใหลในการขี่มอเตอร์ไซค์

เริ่มขี่มอเตอร์ไซค์ตอนอายุ 39 เป็นช่วงเวลาที่เรารู้สึกถึงความเปลี่ยนแปลงในชีวิต...เราตัดสินใจซื้อมอเตอร์ไซค์คันแรก ซึ่งเป็นฮาลีย์ และนั่นเป็นครั้งแรกที่เราได้สัมผัสกับอิสระของการขี่มอเตอร์ไซค์ เมื่อเราขี่ไปสักพัก ความรู้สึกของการขี่มอเตอร์ไซค์บนถนน โดยเฉพาะถ้าเป็น Big Bike มันจะมีความรู้สึกเหมือนเราบินได้ เพราะเราหลุดพ้นจากกรอบของภาชนะห่อหุ้มที่คุ้นเคย เมื่ออยู่ในรถยนต์

เราถูกห่อหุ้มด้วยกระจกและโลหะ แต่บนมอเตอร์ไซด์มันเหมือนเราได้สัมผัสอากาศรอบตัว

พนัคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567

“คร่อมซีแล้วถูกใจ” สำหรับ ‘ไอ้ต’ วิศวกรแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางอ่าวไทย หนุ่มน้ำมัน ขาวดี วัย 40 ปี ที่ขี่มอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่มาเป็นระยะเวลากว่า 12 ปี ความชอบในมอเตอร์ไซด์ บิ๊กไบค์มาตั้งแต่สมัยเรียนมหาวิทยาลัยคือแรงขับเคลื่อนที่ทำให้เมื่อเขามีโอกาสและเติบโตขึ้น เขาเลือกที่จะขี่มอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ประเภทสปอร์ตมาไว้ครอบครองเป็นคันแรกหลังจากได้คร่อมซี ทั้ง ๆ ที่ในตอนนั้นก็ยังไม่ขี่มอเตอร์ไซด์ไม่เป็น และเริ่มเรียนขี่มอเตอร์ไซด์แบบเข้าคอร์สและหัดขี่ด้วยตัวเองจนมีความชำนาญ จากนั้นเริ่มออกทริปกับกลุ่มเพื่อนและรุ่นพี่ไปตามสถานที่ต่าง ๆ ทั่วไทย เขาเคยออกทริปในแบบกลุ่มขนาดใหญ่มาเป็นเวลากว่า 6 ปี จากนั้นก็เริ่มออกทริปในกลุ่มที่เล็กลงตั้งแต่ 2-3 คน จนเหลือแค่ไอ้ตกับนักศึกษาที่รวมทริปกันมาเป็นเวลาประมาณ 4 ปี

จริง ๆ ชอบมอเตอร์ไซด์มาตั้งแต่สมัยมหาวิทยาลัย มันเท่ดี ขี่มอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์ และที่นี้ผมเป็นคนขี่มอเตอร์ไซด์ไม่เป็น คือที่บ้านเขาไม่ให้ขี่เลย เพราะมันอันตราย คนกรุงเทพฯ ไร้อย่างเงี้ยอะ ครั้งแรกเลยคือไปคร่อมที่ศูนย์มอเตอร์ไซด์ ไปลองคร่อมเฉย ๆ แล้วเราชอบ มาอีกรวันเราก็เลยไปจองเลย จอเงินดาวน์เรียบร้อย แต่ขี่ไม่เป็น วันรับรถก็ให้รุ่นพี่ขี่รถออกจากศูนย์มาที่บ้าน จากนั้นเหมือนเป็นจุดเริ่มต้นพอมีรถแล้วเราก็เรียนมาเรื่อย ๆ ถ้าเราขี่บ่อยมันก็จะชินกับรถ ไม่กลัวรถ คือถ้าเราไม่เคยขี่หรือห่างไปนาน ๆ มันจะมีความกลัว กลัวล้ม กลัวเฉี่ยวเขา กลัวสารพัด พอเราได้จับบ่อย ๆ มันก็เพิ่มทักษะ ชื่นความหนักของมัน แล้วมาเจอกลุ่มเจอรุ่นพี่ ก็ขี่กันมาเรื่อย ๆ จนถึงปัจจุบัน

ไอ้ต, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567

“ชอบขี่มอเตอร์ไซด์” สำหรับ ‘คุณเดีย’ ผู้รับเหมาตกแต่งภายในวัย 46 ปีที่เติบโตในย่านคลองเตยของกรุงเทพฯ เขานิยามตัวเองว่าเป็นเด็กแว้นมาก่อน เมื่อสามสิบปีที่แล้ว ในวัย 16 ปี เขาเริ่มขี่มอเตอร์ไซด์เป็นครั้งแรก และได้เข้าร่วมกลุ่มเพื่อนขี่มอเตอร์ไซด์ไปตามถนนหลวง เสียงเครื่องยนต์คำรามและความเร็วกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตวัยรุ่นที่เต็มไปด้วยความตื่นเต้นและการค้นหาความท้าทาย จนกระทั่งเมื่อถึงจุดหนึ่ง เขาก็เริ่มมองหาความหมายที่ลึกซึ้งกว่าแค่การขี่เพื่อความสนุกสนาน หลังจากใช้ชีวิตในการทำงานจนมีความมั่นคงทางการเงิน คุณเดียตัดสินใจซื้อมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่เพื่อเติมเต็มความฝัน โดยเริ่มจาก Triumph Bonneville T100 และตามด้วย BMW R1200 GS ในช่วง 12 ปีที่ผ่านมาของการขี่มอเตอร์ไซด์ใหญ่ เขาค้นพบว่าตนเองไม่ได้สนใจการแต่งตัว

หรือการเข้าสังคมแบบนักขี่ แต่สิ่งที่เขาชอบที่สุดคือการขี่มอเตอร์ไซด์ แม้จะมีอายุเพิ่มมากขึ้น คุณเดี๋ยวยังคงขี่มอเตอร์ไซด์ต่อไป และปรับตัวกับความเปลี่ยนแปลงของร่างกาย เช่น ลดการขี่มอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ และหันมาใช้รถที่เบาและคล่องตัวมากขึ้น การขี่มอเตอร์ไซด์สำหรับคุณเดี๋ยวจึงไม่ใช่เพียงแค่การท่องเที่ยว แต่เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตและวิถีที่เชื่อมโยงเข้ากับเสรีภาพ ความสุข และการค้นพบตัวตนของเขา

ถ้าเป็นมอเตอร์ไซด์ใหญ่ขี่มา 12 ปี ตอนวัยรุ่นก็เป็นเด็กแว้นมาก่อน ตอนนี้อยู่  
ผมอายุ 46 ปี แว้นตั้งแต่สมัยผมอายุสิบหกสิบเจ็ด 30 ปีได้แล้วครับ แว้นอยู่แถวถนน  
หลวงทั่วไบนี่ครับ ผมคนกรุงเทพฯครับ เด็กคลองเตยครับ เริ่มมาขี่มอเตอร์ไซด์ใหญ่  
เพราะความชอบ ความฝัน แม้จะมีมอเตอร์ไซด์ใหญ่ แต่ถ้าไปคนเดียวไปกับแฟนก็บิน  
ไปแล้วไปเช่ารถขี่ ก็ขี่หมดทุกแบบ ขึ้นกับสถานการณ์ว่าเราอยากเที่ยวแบบไหน แต่  
ส่วนใหญ่ก็จะเป็นมอเตอร์ไซด์เล็ก คันเล็กลง พวกวิบาก ที่มันขี่คล่องตัวขึ้น ก็คือเพิ่ง  
มารู้ตัวเองว่าเป็นคนชอบขี่มอเตอร์ไซด์ ไม่ได้ชอบแต่งตัว หรือเข้าสังคมที่ไปพูดคุย  
อะไรกัน

ผมจะขี่มอเตอร์ไซด์ไปจนกว่าไม่มีแรงขี่ รุ่นพี่ที่ขี่ด้วยกันเนี่ยก็ 54 ปี เขาก็ยัง  
ขี่ R1200 เนี่ย แม้มันจะคันใหญ่ แต่ถ้าเรามีทักษะอยู่แล้ว ก็ยังไหว แรงที่ไม่เหนื่อย  
ความล้ามันก็ยังมี ความสดใหม่ก็ไม่เหมือนวัยรุ่น ยิ่งแก๊สยิ่งลด เอาเวลาที่น้ำหนักเบา  
ไม่ต้องเร็ว ซี 120 ซึ่งรถ 700 ซีซี 600 ซีซีก็ได้ point ของผมคือการขี่มอเตอร์ไซด์  
เพื่อการท่องเที่ยว ความ accessory มันจะค่อย ๆ น้อยลง พอประสบการณ์เยอะขึ้น  
เรื่องของที่เราเตรียมไปมันจะน้อยลง เอาเท่าที่จำเป็นในการใช้ ตอนนี้ผมนั่งเครื่องขึ้น  
ไปเชียงใหม่แล้วไปเช่ารถนะ เพราะเริ่มเบื่อกับการขี่กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ แล้วผมมีเวลา  
น้อย แค่ 3 วัน

คุณเดี๋ยว, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

อย่างไรก็ดี มอเตอร์ไซด์ซีซีสูงก็อาจไม่ใช่ทางเลือกเดียวในการเดินทางคนเดียว เพราะสำหรับ  
‘ก้อง’ นักสตั๊วบาลหนุ่มและเจ้าของฟาร์มโคนม วัย 28 ปี ที่ผู้ศึกษามีโอกาสนั่งคุยกันช่วงออกทริป  
ภาคเหนือและพักที่เดียวกันที่อำเภอเชียงดาว แม้เขาจะมีรถที่มีซีซีสูงเช่น Honda CB500X ไว้  
ครอบครอง แต่ในการออกทริปครั้งนี้เขาเลือกที่จะขับมอเตอร์ไซด์เวสป้า 125 ซีซี จากลำพูนบ้านเกิด  
ขึ้นมาเที่ยวคนเดียวที่เชียงดาว ก้องเลือกใช้มอเตอร์ไซด์ทั้งสองคันในการออกทริปคนเดียวด้วยเงื่อนไข  
และบริบทที่ต่างกัน นั่นคือ ถ้าเขาต้องการเดินทางไกลในระยะเวลาสั้น ๆ ที่เขาออกทริปได้แค่ 3-4 วัน  
เขาจะให้ Honda CB500X ที่มีซีซีสูง แต่ถ้าเขาต้องการขี่มอเตอร์ไซด์ไปเรื่อย ๆ เพื่อพบเจอกับผู้คนใน  
ระหว่างทาง เขาจะขี่มอเตอร์ไซด์ที่มีซีซีต่ำเช่นเวสป้า

ตอนนี้ผม 26 ปี (พ.ศ. 2565) ผมอยู่ที่ลำพูนตลอด ผมทำงานกรมปศุสัตว์ ผมเรียนสัตว์บาลที่สันป่าตอง เชียงใหม่ ผมทำปศุสัตว์ด้วยและก็ทำฟาร์มของตัวเอง ด้วย เป็นฟาร์มโคนม ผมมีมอเตอร์ไซด์ 500 ซีซีเป็นตัว CB แล้วตอนนี้ก็มีเวสป้า มี เกียร์ รถมอเตอร์ไซด์ไปเรื่อย ตอนนี้ที่มีอยู่เหลือแค่สองตัว เพราะว่าผมทยอยขายไปหมด เกือบไว้ก็เหนื่อย ภาษี ซี 500 ซีซีเวลาเดินทางไกล ต่างกันนะครับกับ 125 ความสบาย มันต่างกัน 500 สมัยกว่า 125 ก็ไปเรื่อย ไม่ต้องรีบ เหนื่อยเราก็กัก ผมว่าแบบนี้มันก็ โอเค ก็อีกแบบหนึ่ง ถ้าเป็นซีซีต่ำ ถ้าวิ่งไกลก็จะเหนื่อยขึ้น 500 เราสามารถวิ่งได้ไกล กว่า ร่างกายเซฟกว่า แต่ 125 ไปเรื่อยๆ ผมรู้สึกได้สังคมเยอะ สำหรับตัวผมนะ เพราะผมจอดพักไปเรื่อย ผมก็เจอคนไปเรื่อย แคนั่นเองครับ ผมก็ค่อยไปเรื่อยๆ พอ เรามีรถสองคัน เราก็สามารถกะได้ว่าทริปนี้เราอยากจะทำอะไร มีเวลาเท่าไร สมมติถูกจำกัดด้วยเวลา 3 วัน 125 อาจได้ระยะทางน้อยหน่อย ถ้าสามวันอยากไปได้ ไกลขึ้นก็ 500 ขึ้น เวลาเราซี 500 ถ้าพูดถึงความสบายมันก็โอเคในระยะเวลาที่สั้น ผมว่ามันสบาย ถ้าเป็น 500 น้ำหนักมันพอดี แล้วอีกอย่างหนึ่ง ยี่มนั้นเป็นรถคันใหญ่ น้ำหนักเยอะ ถ้าเราขับช้า มันหนักแล้วมันเหนื่อย ถ้าเป็นรถใหญ่

ก้อง, สัมภาษณ์, วันที่ 3 ธันวาคม 2565

กล่าวโดยสรุป ภูมิหลังของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์นั้นมีความเกี่ยวข้องกับเรื่องราวในชีวิตที่ หลากหลาย ตั้งแต่การเป็นเด็ก เติบโตจนถึงวัยชรา ประสบการณ์การเดินทางของแต่ละคนมักถูกหล่อ หลอมด้วยความทรงจำที่เกิดขึ้นตลอดชีวิต บางคนเริ่มต้นการเดินทางด้วยความสนใจในธรรมชาติและ การพบปะผู้คน ในขณะที่บางคนพบว่าการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์เป็นวิธีที่ทำให้พวกเขาสามารถ แสดงออกถึงอิสระและความรักในการผจญภัย ผู้ขับขี่บางรายเริ่มต้นจากการเดินทางคนเดียวหรือการ ท่องเที่ยวกับเพื่อนที่รัก เพื่อค้นหาประสบการณ์ใหม่ ๆ และสัมผัสวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน ในระหว่าง การเดินทาง พวกเขาได้พบกับผู้คนที่น่าสนใจ ได้เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติที่สวยงาม และเปลี่ยนแปลง ทางเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อการเดินทาง นอกจากนี้ ยังมีการแบ่งปันประสบการณ์และความรู้เกี่ยวกับ การขี่มอเตอร์ไซด์ การพบปะพูดคุยระหว่างนักขี่มอเตอร์ไซด์ในสถานที่ต่าง ๆ เช่นปั๊มน้ำมันหรือที่ พักกลายเป็นธรรมเนียมที่ช่วยเชื่อมโยงชุมชนของผู้ขับขี่และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในระหว่างการเดินทาง ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ยังมักจะมีเป้าหมายในการเดินทางที่ชัดเจน ซึ่งอาจรวมถึงการสำรวจ สถานที่ใหม่ ๆ การค้นหาความสุขในชีวิตประจำวัน และการสร้างความทรงจำที่น่าจดจำตลอดเส้นทาง ที่พวกเขาเลือกเดินทาง

### 5.1.2 ความทรงจำต่อมอเตอร์ไซค์คันแรก

มอเตอร์ไซค์คันแรกมีความหมายกับใครหลายคน ด้วยอาจเป็นทั้งจุดเริ่มต้นของการเดินทาง การออกจากพื้นที่ปลอดภัย (safe zone) จุดเปลี่ยนของชีวิต และการค้นพบความต้องการของตนเอง ซึ่งนั่นทำให้เมื่อผู้ศึกษาชวนคุยถึงมอเตอร์ไซค์คันแรกที่คร่อมขี่และครอบครองเป็นของตนเอง ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทั่วทั้งต่างบอกเล่าความทรงจำต่อมอเตอร์ไซค์คันแรกด้วยอารมณ์ที่หลากหลาย

“Yamaha SR400” คือ รถมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่คันแรกที่จำแถมซื้อตอนเรียนที่มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี SR400 คันนี้เป็นรถ invoice ที่จำแถมซื้อด้วยเงินประมาณ 60,000 บาท เป็นรถที่ไม่มีป้ายทะเบียน เขามักขี่ Yamaha SR400 เทียวไปในจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออก ใกล้ ๆ มหาวิทยาลัยของเขา ไม่ว่าจะเป็นในชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด จากนั้นพอเริ่มทำงานเขามีโอกาสไปงานมอเตอร์โชว์และรู้สึกถูกใจกับ Kawasaki ER เขาจึงได้จองซื้อมอเตอร์ไซค์ดังกล่าว และนั่นทำให้ Kawasaki ER เป็นรถมอเตอร์ไซค์ป้ายแดง คันแรกที่เขาผ่อนซื้อ และด้วยที่เขาเป็นคนที่ชอบในเรื่องความเร็วพอ ๆ กับการได้เดินทาง รถมอเตอร์ไซค์คันต่อมาของเขา คือ Kawasaki Versys 650 มอเตอร์ไซค์ naked ที่สามารถติดปีกเพื่อใช้เดินทางไกลได้ อย่างไรก็ตาม ความชอบในมอเตอร์ไซค์ของจำแถมจะไต่ระดับขึ้นไปตามสภาพการเดินทาง ความชอบในความเร็ว กลุ่มเพื่อน และกำลังทรัพย์ เห็นได้จากการที่จำแถมเปลี่ยนจาก Kawasaki Versys 650 เป็น Kawasaki Z1000 เพราะเพื่อน ๆ ในกลุ่มของเขาขี่มอเตอร์ไซค์ที่มีเครื่องยนต์ 1000 ซีซี ขึ้นไป การขับขี่ให้ทันเพื่อน ๆ เขาจะต้องมีมอเตอร์ไซค์ที่ซีซีใกล้เคียงกัน แต่อาจด้วย Kawasaki Z1000 ไม่ตรงจริตบางอย่าง จำแถมได้ขายรถคันนี้และซื้อ Suzuki Hayabusa มอเตอร์ไซค์ที่เน้นความเร็วและเขาใช้เดินทางไปเกือบทั่วประเทศไทย

คันแรกคือ SR400 เพราะผมเรียนเมืองชลและสอบติด ม.บูรพา ต้องการมอเตอร์ไซค์เพื่อไปทะเล เจอ SR400 คันแรกเลย เก็บเงินซื้อ ตอนนั้นเป็น invoice ไม่มีทะเบียน ขี่แบบไม่มีทะเบียน เริ่มท่องเที่ยวไปทั่วชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด ตอนนั้นผมอยากมีเพื่อนแต่ก็ติดตรงที่ ‘ไม่ชวน ไม่ไป ไม่ว่าง’ ผมก็ไม่สนใจ ขี่คนเดียวไปเลย พอโตขึ้นก็ได้เจอ Versys 650 คันแรกหลังจากจองไว้หกเดือน จริง ๆ ใจชอบ ER มากกว่า แต่ Versys ผ่อนได้และเหมาะกับการเดินทาง ด้วยความเป็นทหาร ตอนนั้นเงินยังไม่พอจะซื้อ ER ราคา 250,000 พอซื้อ Versys ก็เจอข้อเสียคือเสียงโธ่ดังกว่าท่อ แต่ตอบโจทย์เรื่องความสะดวกสบาย ต่อมาผมไปช่วยงานแต่งงานเพื่อนที่ขี่ตัว 1000 หมดเลย ขี่กันเร็วมากถึง 190 กม./ชม. แต่ Versys ของผมไปไม่ถึงจุดนั้น เลยตัดสินใจขาย ER กับ Versys รวมกันไปซื้อ Z1000 ซึ่งเป็นรถขนาด 1000 ซีซี ดีไซน์หน้าเอเลี่ยน แต่สุดท้าย Z1000 ไม่ตอบโจทย์เพราะเป็น naked bike และกินน้ำมัน

มาก ผมใช้ไม่ได้ถึงสามเดือนก็ขายทิ้งไป หลังจากนั้นผมไปซื้อฮายาบูสะ ซึ่งเป็นรถที่ผมอยากได้ แต่ด้วยความที่ผมไม่สามารถเก็บรถทุกคันไว้ได้ ผมต้องขายบางคันออกไป ผมเป็นคนที่เมื่อรู้สึกว่ารถคันไหนไม่ตอบโจทย์ก็จะขายและซื้อใหม่ ชีวิตในวัยเด็กที่ร่ำเรียนมาก ผมเคยจำทะเบียนรถทุกคันได้หมด แต่พอมีรถเยอะ จัปป์บัสตาร์ทไม่ติด ยางหมด หรือภาษีขาด เวลาผ่านไปเร็วมาก เมื่อเทียบกับตอนเด็ก

จำแยม, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“Honda CB400” จากความหลงใหลใน Super Four ทำให้มอเตอร์ไซค์คันแรกที่ปีเตอร์ซื้อไว้เป็นมอเตอร์ไซค์คันแรก คือ Honda CB400 เขาซื้อมอเตอร์ไซค์คันนี้ให้ช่วงที่เขาเรียนมหาวิทยาลัย ปี 4 จากการที่เพื่อน ๆ ของเขาก็ขี่มอเตอร์ไซค์ใหญ่กัน ปีเตอร์จึงมีโอกาสขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวไปกับกลุ่มเพื่อน ๆ น้อง ๆ ไปในสถานที่ใกล้ ๆ บ้าน เขาครอบครองมอเตอร์ไซค์คันนี้อยู่ได้ 2 ปี ก็ขายเพราะเมื่อเพื่อน ๆ ต่างมีงานทำก็ไม่มีใครออกทริปด้วยและมอเตอร์ไซค์ของเขาเป็นรถนำเข้า (invoice) ที่ไม่สามารถจดทะเบียนได้

เป็นของตัวเอง ตอนเข้ามหาวิทยาลัย ประมาณปี 4 ใกล้ ๆ จะจบ ไปได้ Super Four ผมเห็นเพื่อนเขาขี่กันไว้ ผมก็เลยไป Super Four มาขี่บ้าง ก็ได้ Honda CB400 ครบ เป็น big bike แบบ naked ตอน Super Four ก็ขี่อยู่ใกล้ ๆ ไปกับเพื่อน ๆ ยังไม่ได้ไปคนเดียว มีกลุ่มแต่เป็นแบบกลุ่มเพื่อนกลุ่มน้องมีไม่กี่คน ขี่แถวบ้าน พอตอนหลังต่างคนต่างแยกย้าย เพื่อนไปทำงาน ก็ไม่มีเวลา ขี่ได้ประมาณ 2 ปี แล้วแบบผมก็ไม่ค่อยมีเวลาขี่เท่าไร ก็เลยขาย เพราะเราซื้อแบบไม่มีทะเบียนรถสมัยก่อน เป็นรถ invoice รถนำเข้า ซื้อมาขี่ ขี่ได้สักพัก เราก็ไม่มีเวลา ก็เลยขายไปก่อน ที่นี้ก็ยังไม่ได้ขี่

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“Harley Davidson Forty-eight” พี่นครเล่าว่ามอเตอร์ไซค์คันแรกที่ซื้อคือ Harley Davidson Forty-eight ความรู้สึกในการขี่มันเป็นเหมือนการบินและรู้สึกมีอิสระ ความรู้สึกเท่ที่เกิดขึ้นจากการขี่ Harley ทำให้มีความภูมิใจในตัวเอง พี่นครเปรียบเทียบกับมอเตอร์ไซค์ใหญ่ก็เหมือนของเล่นของผู้ชาย อยากรู้ก็ดี แต่ Harley-Davidson จะเป็นมอเตอร์ไซค์ที่ดูเท่ แต่มีประสิทธิภาพที่ไม่ดีนัก โดยเฉพาะในการเดินทางไกลที่จะทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกเมื่อยล้า

ตอนที่เรารู้สึกว่าครั้งแรก ความรู้สึกที่ได้รับมันมีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ ผู้ชายที่ชอบขี่ฮายาบูสะส่วนใหญ่จะมีความรู้สึกนี้...การลงจากฮายาบูสะแล้วรู้สึกว่าตัวเองเท่ มันเป็นความรู้สึกภายในที่ทุกคนรู้สึกได้เอง แม้คนอื่นอาจจะเห็น

แตกต่างออกไป บางคนอาจจะเห็นว่าเท่ บางคนอาจจะหมั่นไส้ แต่นั่นคือสิ่งที่ทำให้  
ฮาลีย์มีเสน่ห์อย่างที่เป็น

พินคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567

“Ducati Monster 795” เป็นมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ (big bike) คันแรกของไอต์  
มอเตอร์ไซค์รุ่นนี้เป็น ‘naked’ ที่มีความก้ำกึ่งระหว่างสปอร์ตไบค์กับทัวร์িং ไอต์ซื้อ Ducati Monster  
795 เมื่อปี พ.ศ. 2555 เพราะมอเตอร์ไซค์คันนี้เป็นดูตาดี มีรุ่นพี่ที่รู้จักกันแนะนำ มีราคาไม่สูงมาก  
(ตอนนั้นเขาซื้อด้วยราคาประมาณ 400,000 บาท) และเป็นมอเตอร์ไซค์สีแดงที่เหมาะกับวัยรุ่น  
อย่างไรก็ดี แม้จะได้ครอบครองมอเตอร์ไซค์แล้ว แต่เขาก็ต้องเผชิญกับหลายสิ่งกว่าจะสามารถขี่  
มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ท่องเที่ยวได้ ไม่ว่าจะเป็นการเข้าคอร์สสอนขี่ขั้นพื้นฐาน หัดขี่มอเตอร์ไซค์ใหญ่  
ด้วยตัวเอง และการทำให้ที่บ้านยอมรับว่าเขามีและต้องการขี่มอเตอร์ไซค์

ตอนนั้น ผม 28 ผมทำงานแล้วก็เลยสามารถซื้ออะไรแบบนี้ได้ แต่ตอนซื้อ  
มาแรก ๆ ผมเข้าบ้านไม่ได้ ที่บ้านยังไม่ให้ ช่วงแรก ๆ ก็ไปเรียนที่ศูนย์ฮอนด้าก่อน ซื้  
ตั้งแต่มอเตอร์ไซค์เล็ก เวฟ จนขึ้นมาเป็นมอเตอร์ไซค์มีครีซ จากนั้นตอนเย็น ผมก็เอา  
มอเตอร์ไซค์ใหญ่ออกถนนเลย ออกเป็นเส้นเกษตร-นวมินทร์ ซื้เลาะไปเรื่อย ๆ  
ความรู้สึกตอนนั้นก็ตื่นเต้น ชอบ แรก ๆ เราก็ไม่ค่อยกล้า ตอนแรกเราก็ไปเรื่อย ๆ ซั้  
ๆ พอซื้ได้มันใจมันก็สนุกขึ้น จะเรียกว่าอีกเหิมเหรอ มันก็ไม่ใช่ เพราะเราไม่ได้ซิงใจ  
เราก็ไปเรื่อย ๆ ซื้ฝึกแรก ๆ ผมซื้ในกรุงเทพ ผมวิ่งเส้นจากหน้ารามฯ ออกเกษตร-น  
วมินทร์ ซื้ช่วงกลางคืน รถค่อยช้าลง รถไม่เยอะ ไม่ค่อยติดเท่าไร ...ส่วนมากเขาจะไ้  
จากมอเตอร์ไซค์เล็กละ ซื้มาเรื่อย ๆ แต่อย่างที่ผมบอก ผมซื้มอเตอร์ไซค์ใหญ่ ที่บ้าน  
อามาไม่ให้ มันอันตราย คนจีนด้วย บ้านอยู่กรุงเทพฯ ไม่ต้องใช้รถ กว่าเขาจะรู้ก็เอา  
มาจอดบ้านเลย ผ่อนไปปึกว่า กว่าเขาจะรู้

ไอต์, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567



ภาพที่ 15 Ducati Monster 795 ของไอ้ต

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

“Triumph Bonneville T100” เมื่อพูดถึงมอเตอร์ไซค์คันแรกของคุณเดียว ภาพความทรงจำของเด็กชายอายุสิบหกสิบเจ็ดปี ที่ออกแว่นอยู่แถวถนนหลวงในกรุงเทพฯ ก็ผุดขึ้นมา เขาเป็นเด็กคล่องเตย ผู้ที่เคยใช้ชีวิตอยู่กับความเร็วและความตื่นเต้นของเสียงเครื่องยนต์ในวัยรุ่น จากวันนั้นจนถึงวันนี้ เขาได้ขี่มอเตอร์ไซค์มาเป็นเวลาเกือบ 12 ปี และทุกก้าวในชีวิตการขี่มอเตอร์ไซค์นั้นเป็นเรื่องของการเรียนรู้และค้นพบตัวตน เมื่อคุณเดียวเติบโตขึ้น สถานะทางการเงินก็ดีขึ้น และวันหนึ่งเขาก็ได้ทำตามความฝันของวัยเด็ก เมื่อเขาซื้อ Triumph Bonneville T100 มอเตอร์ไซค์คันแรกที่เข้ามาเติมเต็มความชอบในรถคลาสสิก คันนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางใหม่ ๆ ไม่ใช่แค่การวิ่งไปตามถนนหลวงในเมืองหลวงอีกต่อไป แต่เป็นการออกไปสำรวจโลกกว้าง นอกกรุงเทพฯ มอเตอร์ไซค์ Triumph คันนั้นไม่ได้เป็นเพียงแค่วานพาหนะสำหรับคุณเดียว แต่เป็นตัวแทนของการค้นพบว่าตัวเองไม่ใช่คนที่ชอบเข้าสังคมหรือแต่งตัวตามแฟชั่นเพื่อให้เข้ากับกลุ่มเพื่อนซี้รถ แต่เป็นคนที่ชื่นชอบการขี่มอเตอร์ไซค์

พอมาถึงจุดหนึ่งที่เรามีเงินพอที่จะซื้อรถมอเตอร์ไซค์สักคัน ราคา 600,000-700,000 บาท ก็เริ่มจากความชอบในมอเตอร์ไซค์คลาสสิก ยี่ห้อ Triumph รุ่น Bonneville T100 ตอนนั้นเพิ่งค้นพบตัวเองว่าชอบขี่มอเตอร์ไซค์มากกว่าที่จะชอบการแต่งตัวหรือการเข้าสังคมแบบที่หลายคนทำกัน เราค้นพบสิ่งนี้หลังจากขี่ Triumph มาได้ประมาณ 3 ปี จนเข้าสู่ปีที่ 4 ซึ่งก็น่าจะเป็นช่วงประมาณแปดปีที่แล้ว ก่อนที่จะเปลี่ยนมาขี่ BMW ถ้าก่อนหน้านี้ขี่ Triumph เวลาออกทริป 5 วัน เสื้อผ้าสัมภาระจะเยอะมาก มีทั้งเสื้อ กางเกงยีนส์ รองเท้า ต้องขนของมากมาย บางครั้งถึง

ชั้นต้องจ้างรถเซอร์วิสตามเพื่อเก็บข้าวของเพราะชุดของ Triumph ไม่ได้รองรับการ  
ขับขี่แบบหัวรีง ทางเกนไม่ซัพพอร์ทเท่ากับของหัวรีง และเสื้อก็เป็นเสื้อหนังหรือเสื้อ  
ยีนส์ รวมถึงรองเท้าหนังด้วย

คุณเดีย, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

กล่าวโดยสรุป มอเตอร์ไซด์คันแรกมีความหมายลึกซึ้งต่อผู้คนมากมาย เป็นจุดเริ่มต้นของการ  
เดินทางและการค้นพบตัวเอง ผู้ขับขี่หลายคนเล่าถึงประสบการณ์อันหลากหลายที่เกิดขึ้นจากการมี  
มอเตอร์ไซด์คันแรก หนึ่งในผู้สัมภาษณ์ระบุว่ามอเตอร์ไซด์คันแรกของเขาเป็นแรงบันดาลใจให้เดินทาง  
ไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในภาคตะวันออก เขาเริ่มจากการขี่คนเดียวและต่อมาได้มีโอกาสเปลี่ยนไปขี่รุ่นที่  
ใหญ่ขึ้นตามความชอบในความเร็วและการเดินทาง อีกคนเล่าถึงความรักในความเร็วและการขี่  
มอเตอร์ไซด์คันแรกที่ทำให้เขาได้พบปะเพื่อนใหม่ ๆ แต่เมื่อเวลาผ่านไปและเพื่อน ๆ แยกย้ายไป  
ทำงาน ความถึในการขี่ของเขาตกลง จนในที่สุดเขาตัดสินใจขายมอเตอร์ไซด์คันแรกไป ผู้ขับขี่อีกคน  
พูดถึงความรู้สึกเท่และอิสระที่ได้จากการขี่มอเตอร์ไซด์ แม้ว่าเขาจะพบว่ามันไม่เหมาะกับการเดิน  
ทางไกล เขาก็ยังภูมิใจในตัวเองที่ได้เป็นเจ้าของมอเตอร์ไซด์คันนี้ การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์จึงเป็น  
การเรียนรู้และการค้นพบตัวตน ซึ่งส่งผลต่อชีวิตของผู้ขับขี่ในหลายด้าน ตั้งแต่ความชอบส่วนตัวจนถึง  
การสร้างความสัมพันธ์กับเพื่อนใหม่ ๆ

### 5.1.3 มอเตอร์ไซด์หัวรีงของฉัน

ชีวิตของใครหลายคนอาจเดินไปเส้นตรงและมีลำดับขั้น/เส้นทางที่ชัดเจน แต่ก็มีอีกหลายคน  
ที่มีกราฟชีวิตขึ้นลงและลำดับก่อนหลังในชีวิตไม่เป็นเส้นตรง ความสับสนและอาจย้อนไปย้อนมาน่าจะ  
เป็นภาพแทนของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์หัวรีง ที่กว่าจะมาลงตัวที่มอเตอร์ไซด์หัวรีงที่ขี่ในปัจจุบัน  
ทางเดินในการค้นหาความชอบของตนล้วนให้ภาพของการลองผิดลองถูก ที่หมายรวมถึงการค้นหา  
‘มอเตอร์ไซด์หัวรีงของฉัน’ ที่ยังจะเคลื่อนต่อไปในอนาคต หรือหยุดลงด้วยเงื่อนไขต่าง ๆ ในชีวิต

“BMW R100 GS” เนื่องจากเขามีความรู้ด้านเครื่องยนต์และประสบการณ์การเดินทางรอบ  
โลกมาอย่างยาวนาน หากเกิดปัญหาเครื่องยนต์เล็ก ๆ น้อย ๆ ระหว่างการเดินทาง เบนสามารถ  
ซ่อมแซมมอเตอร์ไซด์ของเขาได้เอง ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่เขาเลือกมอเตอร์ไซด์รุ่นนี้ในการเดินทางข้าม  
ประเทศ ในขณะที่มอเตอร์ไซด์รุ่นใหม่ ๆ มีระบบอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ที่ซับซ้อน ทำให้การ  
ซ่อมแซมยุ่งยากมากขึ้น แต่ด้วย BMW R100 GS เบนสามารถแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง แม้ในหลายครั้ง  
ที่เขาต้องรออะไหล่บางชิ้นที่ต้องส่งตรงมาจากเยอรมัน เช่นครั้งหนึ่งขณะตั้งแคมป์ระหว่างการเดินทาง  
ในแอฟริกาใต้ มอเตอร์ไซด์ของเขามีปัญหา และต้องรออะไหล่จากเยอรมนีนานถึง 3 สัปดาห์

*I ride a BMW R1000 GS. I prefer this motorbike because I can repair it on my own. Nowadays, many motorbikes have electronic and computer parts, making them more difficult to repair. Several times when I was at a campsite in South Africa, my motorbike had problems. When I contacted the BMW dealer, I had to wait 3 weeks for some parts to be shipped from Germany. With my motorbike, I can repair many things on my own, and sometimes, I can fix it myself.*

เบน, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“BMW R80 G/S” สำหรับ ‘แดน’ ชายชาวสวิตเซอร์แลนด์ที่หลงใหลในการท่องเที่ยว เขามักใช้เวลาว่างครั้งปีในแต่ละปีเพื่อออกเดินทางไปยังประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะในช่วงฤดูร้อน ช่วงแรก ๆ เขามักเดินทางเป็นกลุ่มกับเพื่อน ๆ โดยใช้รถบ้านท่องเที่ยวไปตามเส้นทางไกล ได้สัมผัสกับธรรมชาติและความสะดวกสบาย จนเมื่อเวลาผ่านไป เพื่อน ๆ หลายคนเริ่มไม่ได้เดินทางร่วมกับเขาอีก เขาจึงตัดสินใจเริ่มการผจญภัยครั้งใหม่ด้วยมอเตอร์ไซด์ ซึ่งเป็นความหลงใหลใหม่ที่เขาและเพื่อนที่ขี่มอเตอร์ไซด์ใหญ่เหมือนกันได้ร่วมกันออกเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ พร้อมกัน ทำให้ประสบการณ์การเดินทางของเขาเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก BMW R80 G/S เป็นมอเตอร์ไซด์ที่เขาใช้เดินทางไปทั่วโลก

*ผมชอบการท่องเที่ยว ตอนที่เพื่อนผมอายุประมาณสิบแปดสิบเก้า เขาชอบซื้อรถและใช้เงินเยอะไปกับการซื้อรถ แต่สำหรับผม ผมไม่ชอบแบบนั้น ผมชอบใช้เงินไปกับการเดินทาง ทุกปีผมจะเก็บเงินเพื่อท่องเที่ยว โดยเฉพาะช่วงฤดูร้อนที่สวิตเซอร์แลนด์ เมื่ออายุ 19 ผมต้องไปเป็นทหาร หลังจากนั้นผมไปอเมริกาเป็นเวลาหกสัปดาห์ ที่นิวอิงแลนด์ ฟลอริดา และแคลิฟอร์เนีย จากนั้นผมไปออสเตรเลียเป็นเวลาสี่เดือนครึ่ง นิวซีแลนด์หนึ่งเดือน และฮ่องกงอีกหนึ่งเดือน ซึ่งเป็นการเดินทางยาวนาน ผมเดินทางด้วยรถบ้านกับเพื่อน แต่หลังจากนั้นก็ไม่มีใครไปกับผมอีก ผมเริ่มสนใจในมอเตอร์ไซด์ ตอนนั้นผมมี BMW อยู่แล้ว 800 ซีซี และเพื่อนผมก็มีเหมือนกัน เราเลยเริ่มออกเดินทางด้วยกัน*

แดเนียล เวตเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 6 ธันวาคม 2566

“Suzuki Hayabusa และ Kawasaki GTR 1400” ด้วยความที่เป็นคนชอบความเร็วและการเดินทาง เมื่ออายุมากขึ้นและมีกำลังทรัพย์มากพอ มอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ที่จำเอยซื้อหามาเพื่อใช้ในการเดินทางได้ขยับจาก naked bike สู่การเป็นทัวร์ริงมากขึ้น มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงคันแรกของเขา คือ Suzuki Hayabusa มอเตอร์ไซด์ที่ขึ้นชื่อในเรื่องความเร็ว (มอเตอร์ไซด์ที่เคยเร็วที่สุดในโลก) มอเตอร์ไซด์คันนี้

เป็นสปอร์ตทัวร์ริงที่จำแยมใช้เดินไปเกือบทั่วประเทศไทย แต่ด้วยเป็นมอเตอร์ไซค์ที่ไม่สามารถติดปั๊มได้ การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์คันนี้จึงค่อนข้างมีความลำบากในเรื่องการขนส่งสัมภาระ หลังจากนั้นเขาได้ขาย Suzuki Hayabusa และซื้อทัวร์ริงคันที่สอง คือ Kawasaki GTR 1400 ซึ่งเป็นมอเตอร์ไซค์ที่เขาใช้เดินทางในปัจจุบัน จำแยมบอกว่าเขาก็คงอยากขี่ BMW เหมือนกับนักศึกษา แต่ด้วยเป็นข้าราชการทหารก็อาจยังไม่สามารถทำได้ในตอนนี้

ยายายูสะได้มาคราวนี้ถูกใจเลย ตอบโจทย์เลย ยายาเป็นรถสปอร์ตทัวร์ริงวิธีของผมจากปั๊ม กลายต้องมาส่ง Kerry ใส่กระเป๋าก่อน ส่งไปก่อน แล้วเราแบกเป้เอา อย่างน้อยไม่ปวดไม่เมื่อย ยายาขี่ไปเบตง เชียงใหม่ อุบล ขี่ยายาผมเก็บหัวเลย ตอนนี้ขายมาซื้อ Kawasaki GTR 1400 มันก็ไปอีกรีวิว ให้พิวล์ทัวร์ริง ยังไม่มีปัญญากับ GS ถ้าถามว่าคิดจะเปลี่ยนอีกไหม อันนี้ตอบไม่ได้ เพราะทุกคนก็บอกจบหมด แต่สุดท้ายอาจไปแบบพี่ก็ได้ มันอาจจะไป GS ถ้าแรงเรายังมี แต่เราเข้าไม่ถึงฮาร์ลีย์ ไม่ใช่ไม่ชอบ แต่เรายังติดความเร็วอยู่นิดนึง

จำแยม, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“BMW R1200 GSA” นัทเล่าว่า ‘Kawasaki Z800’ เป็นมอเตอร์ไซค์บิ๊กไบค์ประเภท ‘naked’ คันแรกที่เขาซื้อใน ปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) เพื่อขี่ไปในพื้นที่ต่าง ๆ หลังจากขี่ Kawasaki Z800 มาได้ 2 ปี ในปี พ.ศ. 2560 (ค.ศ. 2017) นัทก็ได้ซื้อ ‘BMW R1200 GSA’ มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงคันแรกเพื่อขี่ท่องเที่ยวในแบบกลุ่มและไปคนเดียว และยังคงใช้ BMW R1200 GSA เดินทางมาจนถึงปัจจุบัน

ผมเป็นคนที่ชอบเดินทางและ BMW ตอบโจทย์ได้ดีสำหรับการขี่ที่รวดเร็วและเป็นกฎหมาย เพราะท่อไม่ดัง ผ่านด่านได้ง่าย ปกติขี่ขั้นต่ำที่ 120 กม./ชม. บางช่วงเคยลองขี่ถึง 240 กม./ชม. บนเส้นทางบุรีรัมย์-ตราด โดยไม่ต้องหมอบเหมือนสปอร์ต รถ BMW รุ่น GS ปี ค.ศ. 2016 ขึ้นไปมีระบบเบรกที่ทำงานร่วมกับคัช ซึ่งช่วยให้เบรกได้สั้นและปลอดภัยมากขึ้น การศึกษาและฝึกฝนระบบเบรกเป็นสิ่งสำคัญเพื่อความปลอดภัย แนะนำว่า ถ้าจะเดินทางไกลควรเลือกใช้รถที่มีขนาด 1,000 ซีซีขึ้นไป เพราะมันมีแรงพอสวยและมีคุณสมบัติในการขี่ รวมถึงการประหยัดน้ำมันด้วย การขี่รถ 650 ซีซี อาจจะไม่ทันกับรถ 1,000 ซีซี แต่สำหรับการเดินทางคนเดียวรถอะไรก็ได้ ขึ้นอยู่กับความถนัดและการใช้งาน รถที่ขี่มาควรเป็นรถที่ตรงกับความต้องการของเราเอง ผมเป็นคนที่ขี่รถมาจริงจัง ๆ ตั้งแต่ 2017 รถผมก็ 150,000 โล ยังไม่กลับกรุงเทพฯ ยังไม่จบทริปนะ ขี่คนเดียว ไม่ได้ให้ใครคนอื่นขี่ด้วย

นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“Kawasaki ER-6N” ปีเตอร์ชื่นชอบมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่และเริ่มต้นด้วยการซื้อ Kawasaki ER-6N สีเขียว 650 ซีซี ปี ค.ศ. 2013 ในราคา 280,000 บาท ซึ่งไปทั่วประเทศไทยและต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ และลาว แม้จะขี่ Kawasaki ER-6N ไปกว่าสองแสนกว่ากิโลเมตร แต่ปีเตอร์ยังคงเก็บ Kawasaki ER-6N ไว้เพราะเป็นมอเตอร์ไซค์ที่มีความทรงจำร่วมกัน ทั้งจากการออกทริป และใช้ในชีวิตประจำวัน และตั้งชื่อให้มอเตอร์ไซค์คันนี้ว่า ‘ไอ้ตุ๊กแก’ หลังจากนั้นเขาได้ซื้อ Suzuki V-Strom 650 ซีซี รุ่น 2016 มาเพื่อการทัวร์ที่เหมาะสมขึ้น จนถึงต้นปี ค.ศ. 2022 จึงขาย Suzuki V-Strom และเปลี่ยนมาเป็น BMW F800GS ซึ่งเป็นรถมือสองที่ได้มาจากชาวต่างชาติที่กำลังกลับประเทศ นอกจากนี้เขายังหวังไว้ในอนาคตหากบริบททุกด้านในชีวิตเอื้ออำนวย ไม่มีว่าจะเป็นกำลังทรัพย์และช่วงวัย ก็อาจซื้อหา BMW R1200GS มาไว้ครอบครอง และคิดว่าจะขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ไปเรื่อย ๆ จนกว่าร่างกายจะไม่ไหว

ผมยังชอบรถใหญ่อยู่นะครับ ตอนนั้นไปเห็น Kawasaki ER-6N สีเขียว 650 ซีซี ปี ค.ศ. 2013 ซึ่งสวยดี เลยซื้อมาขับ ราคา 280,000 บาท ซึ่งไปประมาณ 200,000 กม. ทั่วโลกและต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ ลาว เรียกมันว่า ‘ไอ้ตุ๊กแก’ เพราะทำลายพรางติดสติ๊กเกอร์ จาก ER เปลี่ยนมาเป็น Suzuki V-Strom 650 ซีซี ทัวร์ได้ แต่ยังไม่รู้สึกลำบากไม่ใช้ทัวร์เต็มที ขี่มือสองปี ค.ศ. 2016 ขี่ในและนอกประเทศ รวมทั้งมาเลเซีย ขายไปต้นปี ค.ศ. 2022 แล้วเปลี่ยนเป็น BMW F800GS เพราะเห็นว่าดีและได้เข้ากลุ่มใหม่ชื่อ ‘กลุ่มจุงหมา’ ไปเที่ยวด้วยกัน เดี่ยวผมจะไปต่างประเทศ 2 ปี ผมจะขาย F800 ก่อนไป ไปประจำการของ UN ที่เซาท์ซูดาน แล้วกลับมาจะเอา BMW R1200 GS เพราะคิดว่ามันเป็นสุดยอดของทัวร์ ขี่น้อยอยู่กับความพร้อมของเราตอนนั้น

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“BMW R1200GS” หลังจากขี่ Harley-Davidson ได้ประมาณ 5-6 ปี พี่นครก็ตัดสินใจซื้อ BMW แนว Adventure ชื่อรุ่นคือ BMW R1200GS ในปี ค.ศ. 2016 นับรวมถึงปีนี้ก็เป็นเวลากว่า 8 ปี เพราะต้องการขี่ทัวร์ที่มีความสะดวกสบายและสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพเส้นทาง ทั้งทางดำและทางฝุ่น ด้วยสมรรถภาพที่ดีของมอเตอร์ไซค์ที่ทำให้เขาสามารถเดินทางไกลได้โดยไม่เหนื่อย และทำให้เขารู้สึกชอบการขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวที่ทำให้ได้สัมผัสธรรมชาติและเส้นทางที่แตกต่างจากการขับรถยนต์ จนทำให้เขาตั้งเป้าที่จะเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์ไปต่างประเทศและคิดถึงตัวเองในวัย 70 ปีที่ยังคงขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวได้

หลังจากขี่ฮาล์มาลัฟท์ ผมเริ่มรู้สึกถึงความต้องการที่อยากจะสัมผัสการ  
ท่องเที่ยวในมุมใหม่ ๆ ผมจึงตัดสินใจซื้อมอเตอร์ไซด์ที่เรียกว่า Adventure (BMW)  
มันคือมอเตอร์ไซด์ที่ถูกออกแบบมาเพื่อการท่องเที่ยวในทุกสภาพแวดล้อม BMW มัน  
ก็ได้ไกลขึ้นไปได้สบายไปได้ทุกสภาพอากาศ ส่วน 700 ซีซีก็เข้า off-road ทางที่  
ไม่ใช่ทางซีเมนต์ ทางหมู่บ้าน ทางชนบท ทางลูกรัง ทางดิน การท่องเที่ยวด้วย  
มอเตอร์ไซด์ทำให้เราได้สัมผัสเส้นทางและธรรมชาติรอบตัวอย่างแท้จริง ผมก็ชอบขี่  
หน้าฝน ฤดูหนาวพวกกระจอกครับ ฤดูฝนมันเย็น มันเขียว และมันเห็นหมอก เห็น  
เมฆ การปะทะด้วยน้ำฝนมันสดชื่น มันชุ่มฉ่ำ เพียงแค่ขี่ไปอยุธยา เราสามารถรู้สึกถึง  
ความแตกต่างอย่างชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับ การขับรถยนต์ ผมไม่มีความคิด  
เปรียบเทียบกับคนอื่นนะ ผมตั้งใจขี่มาไว้แค่กับตัวเอง ตอนนี้ผม 50 ละ 70 ผม  
ต้องขี่มอเตอร์ไซด์ได้อีกนะ ต้องขี่ได้ดีกว่านี้ด้วย เพราะเราชอบ

พินคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567

“Kawasaki Versys 650” แม้ Ducati Monster 795 ของโอ๊ดจะเป็น  
‘naked bike’ แต่โอ๊ดก็ใช้มอเตอร์ไซด์คันนี้ในการออกทริปไปกับกลุ่มมานาน่า กลุ่ม  
ที่ผู้ศึกษาและเพื่อน ๆ ของผู้ศึกษาดังขึ้น โอ๊ดขี่ดูคาดเป็นเวลากว่า 4 ปี แล้วจึงขาย  
เพื่อออกรถใหม่ที่เป็นมอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงจริง ๆ ซึ่งคือ Kawasaki Versys 650  
มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงที่เขาใช้เดินทางท่องเที่ยวไปกับกลุ่มฯ และกับผู้ศึกษาเป็นเวลากว่า 4  
ปี Versys เป็นทัวร์ริงที่โอ๊ดใช้เดินทางออกทริปบ่อยมาก ด้วยมีอะไรหลายอย่างตรงกับ  
จริตและเงื่อนไขในชีวิตของเขาในช่วงเวลานั้น นั่นคือ การที่เขาทำงานที่แท่นขุดเจาะ  
น้ำมัน มันทำให้เขามีเวลาทำงานและวันว่างไม่ค่อยตรงกับเพื่อน ๆ พี่ ๆ ที่ทำงาน  
ประจำ โดยปกติโอ๊ดจะทำงานบนแท่นขุดเจาะ 2 อาทิตย์และได้หยุดพัก 2 อาทิตย์  
แต่บางครั้งก็ทำงาน 4 อาทิตย์ หยุดพัก 4 อาทิตย์ เวลาว่างของเขาในการออกทริป  
กับผู้ศึกษาจึงมีเยอะ พวกเราสามารถออกทริปได้มากกว่า 2 วัน (เสาร์-อาทิตย์) และ  
ไม่จำเป็นต้องเดินทางในวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์เหมือนเพื่อน  
คนอื่น ๆ ในกลุ่ม โอ๊ดที่ชอบในการท่องเที่ยวไปตามสถานที่ต่าง ๆ เช่นเดียวกับผู้  
ศึกษาจึงมีเวลาในการเดินทางแบบไม่ต้องวางแผนว่าจะกินจะนอนที่ไหน ซึ่งนั่นทำให้  
ตลอด 4 ปีและต่อเนื่องมาถึงช่วงก่อนโควิด-19 โอ๊ดขี่ Versys เดินทางไปใน  
สถานที่ต่าง ๆ ของภาคเหนือกับผู้ศึกษาอยู่บ่อยครั้งและภาคอีสาน 1 ครั้ง โดยเฉลี่ย  
ใน 1 ปี พวกเราออกทริป 4 ครั้ง ๆ ละ 5-7 วัน และหลังจากขี่ Versys ได้ 4 ปี โอ๊ด  
ได้เปลี่ยนทัวร์ริงอีกครั้งโดยเขาเปลี่ยนเป็น BMW R1200 GS Pepsi เพื่อให้สามารถ  
เดินทางไปผู้ศึกษาได้อย่างไม่เหน็ดเหนื่อย แต่เพราะโควิด-19 ที่ทำให้ไม่ได้ออกทริปและไม่  
ค่อยมีเวลา โอ๊ดจึงขาย R1200 GS Pepsi และในช่วงหลังโควิด-19 เพิ่งซื้อ Honda  
CB500X มาได้เกือบ 2 ปี แต่เขาก็ไม่ค่อยได้ออกทริปเหมือนในอดีต เพราะมีกิจกรรม

ต่าง ๆ ในชีวิตให้ต้องทำมากขึ้น เวลาว่างในการออกทริปจึงน้อยลง อย่างไรก็ตาม โอ๊ต  
ยังไม่มีแผนที่จะเลือกซื้อมอเตอร์ไซด์ตัวจริง เพราะเขายังชอบในการเดินทางและขี่  
มอเตอร์ไซด์อยู่



ภาพที่ 16 Kawasaki Versys 650 ของโอ๊ต

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

ผมชอบทัวร์มาตั้งแต่แรก แต่ตอนที่เริ่มขี่มอเตอร์ไซด์ยังไม่คล่อง รถทัวร์  
มันสูงและใหญ่ ขาเลยต้องสูงขึ้น ผมเลยเลือก Ducati ที่เบาเสียกว่า หลังจากนั้น  
เปลี่ยนมาเป็น Versys 650 ซี่อยู่ 4 ปี ก่อนจะเปลี่ยนเป็น BMW เพราะพี่ ๆ ที่ขับ  
ด้วยกันขับ BMW และผมก็รู้สึกว่ารถ BMW มันดีจริง ๆ ด้วยสมรรถนะที่ดีกว่า เช่น  
ช่วงล่าง, คันเร่ง, และเบรก ทำให้ขี่สบายและไม่เหนื่อย ช่วงโควิด ผมขาย BMW ไป  
เพราะไม่ค่อยได้ขี่ ตอนนี้มี Honda 500 ซี่ซี่ ซึ่งเป็นรถกลาง ๆ ที่ตอบโจทย์ในเรื่อง  
ของค่าใช้จ่ายและการดูแลรักษา ถูกกว่า BMW และสามารถไปได้ทั่วประเทศ ตอนนี้  
ยังไม่มีแผนที่จะหยุดขี่ ขึ้นอยู่กับสภาพร่างกายและความสามารถของเราว่าจะไหวแค  
ไหน ถ้ามีปัญหาด้านร่างกายก็คงต้องพิจารณา แต่โดยรวมแล้วยังชอบขี่มอเตอร์ไซด์  
อยู่และไม่มีความคิดที่จะหยุดขี่

โอ๊ต, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567

“BMW R1200 GS” หลังจากขี่ Triumph Bonneville T100 ไปได้สักระยะ คุณเดียว ตัดสินใจซื้อรถใหม่ที่เหมาะสมกับการทัวร์มากขึ้น นั่นคือ BMW R1200 GS ที่เขาใช้เดินทางท่องเที่ยวมา กว่า 8 ปี การเลือก BMW R1200 GS มาจากความหลงใหลในมอเตอร์ไซด์ทัวร์และความรู้สึกอิสระที่เกิดจากการสัมผัสกับธรรมชาติและผู้คนในแต่ละเส้นทาง การเดินทางสำหรับเขาไม่ใช่แค่การขับรถตามถนนหลวง แต่เป็นการสำรวจเส้นทางชนบทที่เต็มไปด้วยวิวทิวทัศน์ใหม่ ๆ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ และในมุมมองของคุณเดียว BMW R1200 GS คือการผสมผสานระหว่างความแข็งแกร่งและความสะดวกสบายอย่างลงตัว เหมาะสำหรับการทัวร์ระยะไกล ด้วยการควบคุมที่มั่นคงในทุกสภาพถนน ไม่ว่าจะเป็นทางเรียบหรือทางขรุขระ รถคันนี้มาพร้อมกับเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบกันสะเทือนที่ปรับได้ ช่วยให้ขี่ได้อย่างนุ่มนวลและลดแรงกระแทกจากถนนขรุขระ อีกทั้งยังช่วยลดความเมื่อยล้าในการขี่ ทำให้เขาเพลิดเพลินกับการเดินทางได้อย่างเต็มที่ ความทนทานและการทรงตัวที่ดีเยี่ยมทำให้คุณเดียวมีความมั่นใจในการเผชิญกับเส้นทางและการผจญภัยใหม่ ๆ เสมอ นอกจากนี้ เขายังชื่นชอบฟีเจอร์การบรรทุกสัมภาระที่สะดวก ซึ่งทำให้เขาสามารถเตรียมความพร้อมสำหรับการเดินทางไกลได้โดยไม่ต้องกังวลเรื่องพื้นที่จัดเก็บ ทำให้ BMW R1200 GS กลายเป็นคู่หูที่สมบูรณ์แบบสำหรับการทัวร์ของเขา

หลังจากนั้นก็เริ่มซื้อมอเตอร์ไซด์คันใหม่อีกคัน เพิ่มขึ้นมา เป็นตัวทัวร์ BMW R1200 GS เอาไว้ใช้เดินทาง ด้วยเราเป็นคนชอบขี่มอเตอร์ไซด์ คันเก่ามันไม่ตอบสนองในการเดินทาง ก็ใช้ BMW ในการเดินทางมาเรื่อย ๆ BMW มันเป็นพาหนะที่ support การเดินทาง ในเรื่องความปลอดภัย ช่วงล่าง ระบบ suspension ต่าง ๆ ทำไมเขาบอกว่าดีที่สุด เพราะมันขี่แล้วเหนื่อยน้อยที่สุด สมมติขี่ในระยะทางเดียวกัน ชี triumph ไป เราจะปวดเมื่อย ปวดตัวปวดหลัง เริ่มไม่อยากจะไร้อะไรต่อเลย อยากเข้าห้องนอน แต่ถ้า BMW ยังมีแรงทำอะไร นั่งเล่นนั่งคุย แล้วพุงนี้เข้ายังมีแรงขี่ต่อได้

คุณเดียว, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

กล่าวโดยสรุป ชีวิตของใครหลายคนอาจเป็นเส้นตรงที่มีลำดับขั้นชัดเจน แต่สำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ความสับสนและการค้นหาความชอบอาจมีรูปแบบที่ไม่ตรงตามเส้นทางที่คาดหวัง ความทรงจำที่เกิดจากการลองผิดลองถูกในการเลือกมอเตอร์ไซด์ทัวร์นั้น ยังสะท้อนถึงการเดินทางที่ต่อเนื่องและไม่สิ้นสุด หนึ่งในความทรงจำที่เกิดขึ้น คือการเดินทางที่เต็มไปด้วยอุปสรรคและความท้าทาย ตัวอย่างเช่น ผู้ขับขี่ที่มีความรู้ด้านเครื่องยนต์สามารถซ่อมแซมมอเตอร์ไซด์ด้วยตนเองระหว่างการเดินทาง โดยสามารถแก้ไขปัญหาเครื่องยนต์ได้ในช่วงที่ต้องรออะไหล่จากต่างประเทศ สำหรับนักเดินทางคนอื่น ความทรงจำเกี่ยวกับการเปลี่ยนจากการเดินทางเป็นกลุ่มไปสู่การขี่เดี่ยวเป็นจุด

เปลี่ยนที่สำคัญ ที่นำมาซึ่งการค้นพบความหลงใหลในมอเตอร์ไซค์และการท่องเที่ยวแบบใหม่ โดยการออกเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีทั้งความรู้สึกลึบและการเชื่อมโยงกับธรรมชาติ ในขณะที่อีกคนหนึ่งมีความชื่นชอบในความเร็วและการเดินทางไกล มอเตอร์ไซค์ที่ถูกเลือกนั้นไม่เพียงแต่ให้ความสะดวกในการเดินทาง ยังสร้างความทรงจำที่มีค่าในแต่ละทริปที่ไป ซึ่งนั่นทำให้มอเตอร์ไซค์ไม่เพียงเป็นพาหนะ แต่ยังเป็นสัญลักษณ์ของการเดินทางที่ไม่หยุดนิ่ง สร้างความทรงจำที่ล้ำค่าในชีวิตของผู้ขับขี่และการท่องเที่ยวที่พวกเขาเลือกสัมผัส

## 5.2 ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์

ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์เป็นสิ่งที่ไม่ได้ไปด้วยความทรงจำและความรู้สึกที่แตกต่างกันไปตามลักษณะการขี่ ไม่ว่าจะเป็นการขี่แบบกลุ่มหรือการขี่คนเดียว การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์แบบกลุ่มมักเต็มไปด้วยความสนุกสนาน การสนับสนุนซึ่งกันและกัน และการแบ่งปันช่วงเวลาในแต่ละสถานที่ที่พบเจอ ระหว่างทางมีการสื่อสารและความผูกพันที่แน่นแฟ้น ขณะที่การขี่คนเดียวจะเน้นไปที่การสำรวจตัวตน การเพลิดเพลินกับทัศนียภาพและความสงบที่อยู่รอบตัว ทำให้ผู้ขับขี่สามารถจดจ่อกับประสบการณ์ส่วนตัวและสิ่งที่อยู่ภายในใจได้อย่างเต็มที่

### 5.2.1 ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์แบบกลุ่ม

ประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์แบบกลุ่มสะท้อนถึงการสร้างมิตรภาพและการเดินทางร่วมกันกับเพื่อนที่มีความสนใจและจิตตรงกัน แม้บางคนจะเริ่มต้นจากการเดินทางคนเดียวเพราะไม่ต้องการรบกวนคนอื่น แต่เมื่อได้พบกับกลุ่มที่มีความสัมพันธ์ที่ดีและสไตล์การขี่ที่เข้ากัน ความสนุกสนานและความเป็นมิตรในกลุ่มทำให้การทัวร์เป็นมากกว่าการเดินทาง กลายเป็นการแบ่งปันประสบการณ์และการผจญภัยร่วมกัน รวมถึงสร้างความทรงจำที่ดีร่วมกับเพื่อน ๆ

“เพื่อนที่รู้ใจ” แม้จำแยมจะชอบเดินทางคนเดียวมาตั้งแต่เป็นวัยรุ่น เพราะเบื่อกับที่ต้องมาคอยรอให้เพื่อนร่วมทริปว่างตรงกัน แต่เขาก็มีกลุ่มที่ออกทริปด้วยกันเมื่อมีวันว่างที่ตรงกัน โดยสิ่งที่ทำให้ออกทริปร่วมกันได้ก็คือจิตบางอย่างที่ตรงกัน เช่น คู่กันถูกคอ มีสไตล์การขับขี่และพักผ่อนแบบเดียวกัน ซึ่งนั่นคือการได้เพื่อนที่รู้ใจจากการเดินทาง

ตอนนั้น Versys มีกลุ่มละ เริ่มไปนานละ เริ่มออกต่างจังหวัด ไปไกลขึ้นเรื่อย ๆ เชียงใหม่ไม่ต้องถามครับขึ้นลงเป็นว่าเล่น แม้จะขี่คนเดียว แต่ถ้าวันนึงเราไปกับกลุ่มที่รู้ใจแล้วติด จอด ๆ แวะเหล้าเลย คนมันสไตล์เดียวกันได้หมด แต่ถ้ากินละ

ไม่ซีลนะ อย่างวันเนี้ยพักผ่อนละ วันสุดท้ายเราก็ไปหาโรงแรมนอนให้มันสบาย  
เพราะพรุ่งนี้เรากลับ หาโรงแรมแถว ๆ ท่าช้าง เดี่ยวข้ามไป ไม่ต้องซีล นีส์ไต้ลผม  
ไม่ใช่ไต้ลนี้มามากจะต้องมาห่วงกันตอนซีลกลับ

จำแยม, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“สนุกสนาน” ด้วยเป็นคนที่ชอบความสนุกสนานและการได้เข้าสังคมบ้างในบางครั้ง เมื่อมี  
โอกาสเดินทางกับกลุ่มเพื่อนเขาจึงพร้อมที่จะสนุกสนานไปกับประสบการณ์ใหม่ ๆ ที่ได้ ประกอบกับ  
กลุ่มที่เขาขับซีด้วย เพื่อนสมาชิกมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน และที่ผ่านมาก็ได้พบเจอแต่กลุ่มคนซี  
มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่มีน้ำใจต่อกัน องค์กรประกอบเหล่านี้ทำให้เขาจะชื่นชมในมิตรภาพและสังคมของคน  
ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เป็นอย่างมาก

ส่วนใหญ่คนขี่มอเตอร์ไซด์ จะไม่กักกัน จะหลบ ๆ ให้อีกกัน คุณเร็วกว่าเขา  
หลักให้ มันไม่เหมือนรถเก๋งซึกก็ขาดตลอด ไม่หลบไม่อะไร คือรถเก๋ง ผมว่าเหนือ  
กว่าในระยะทางเท่ากัน ไม่ได้พูดถึงความเร็วนะ พูดถึงการเดินทาง แม้จะชอบขี่คน  
เดียว แต่เวลาไปซีเป็นกลุ่มก็ไม่ได้อะไร เพราะเราเป็นคนสนุกสนาน แล้วกลุ่มที่ผมอยู่  
เขาไม่ได้มาชม มาชิง มาอวย อะไรกัน มีแต่ช่วยกันแนะนำกัน บางคนมาลองรผม  
แล้วเปลี่ยนเป็น GS ก็มี

นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“การเปลี่ยนแปลง” หลังจากทีปีเตอร์เริ่มขี่ Kawasaki ER-6N เขามีโอกาสเข้าร่วมกลุ่ม  
มอเตอร์ไซด์ชื่อ ‘Signature’ ที่ราชบุรี ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีสมาชิกหลายประเภท เช่น naked, ทัวร์,  
สปอร์ต กลุ่มนี้มีสมาชิกประมาณ 20 คน และขี่มอเตอร์ไซด์ไปยังสถานที่ต่าง ๆ เช่น ภูทับเบิกและ  
เชียงใหม่ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนี้หยุดรวมตัวกันหลังจากผู้ก่อตั้งกลุ่มและสมาชิกอีก 3 คนเสียชีวิตจาก  
อุบัติเหตุ ในช่วงที่ขี่ Kawasaki ER-6N คนเดียวปีเตอร์ได้เดินทางไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ และลาว โดย  
บางครั้งไปกับกลุ่มที่รู้จัก แต่หากไปมาเลเซียหรือสิงคโปร์ ปีเตอร์มักจะขี่คนเดียวไปหาพี่ที่หาดใหญ่  
และเข้าร่วมกลุ่มที่นั่นในการขี่ไปมาเลเซีย ในช่วงที่ปีเตอร์เปลี่ยนมาขี่ Suzuki V-Strom เขาและ  
เพื่อน ๆ น้อง ๆ ที่รู้จักกันได้ตั้งกลุ่มมอเตอร์ไซด์ชื่อ ‘กลุ่มงูเห่า’ ขึ้น ในตอนนั้นประกอบด้วย  
สมาชิกที่ใช้รถ Kawasaki Versys, Suzuki V-Strom เป็นต้น แต่ปัจจุบันกลุ่มนี้เปลี่ยนมาใช้ BMW กัน  
เกือบหมด ทำให้ปีเตอร์รู้สึกว่เมื่ออยู่ในกลุ่มเดียวกัน หากกรณีขนาดซีขึ้นน้อยจะขับตามได้ยากเมื่อกลุ่ม  
ใช้ความเร็วสูง เขาจึงเปลี่ยนมาใช้ BMW F800GS ในการเดินทางออกทริปไปกับกลุ่ม เพราะขี่สบาย  
กว่าและเหมาะในการเดินทางไกล

ตอนขี่ Kawasaki ER-6N ผมเริ่มเข้ากลุ่มที่ราชบุรีชื่อ Signature แต่หลังจากที่คนตั้งกลุ่มเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตไป กลุ่มก็ไม่รวมตัวกันเหมือนเดิม ตอนนั้นขี่ ER ไปทริปไกลๆ หลายครั้ง เช่น ภูทับเบิก เชียงใหม่ รวมถึงไปมาเลย์ สิงคโปร์ และลาว ซึ่งบางครั้งก็ขี่คนเดียว บางครั้งไปกับกลุ่ม หลังๆ น้อยๆ ในกลุ่มเปลี่ยนมาใช้ BMW กันหมด ผมเลยเปลี่ยนมาใช้ F800 ซึ่งเป็นรถมือสองที่เจ้าของฝรั่งขายก่อนกลับประเทศ การขี่รถใหญ่ออย่าง BMW ต้องอาศัยทักษะ ซึ่งผมก็เรียนรู้จากการขี่แรลลี่ของ BMW ล่าสุด

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“มิตรภาพ” การขี่แบบกลุ่มช่วยสร้างความสัมพันธ์กับเพื่อนๆ ในกลุ่ม และการขี่ไปด้วยกันทำให้มีการสนับสนุนและช่วยเหลือกันเมื่อมีปัญหา พี่นครเคยขี่มอเตอร์ไซด์กับกลุ่มหลายกลุ่ม เช่น กลุ่มฮาลีย์ที่มีชื่อว่า ‘รามอินทรา’ และกลุ่ม enduro ที่เชียงใหม่ชื่อ ‘one one’ การขี่มอเตอร์ไซด์กับกลุ่มทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับเพื่อนใหม่ ๆ และมีกิจกรรมต่างๆ เช่น การทำบุญร่วมกัน หรือทริปท่องเที่ยวตามเส้นทางที่กำหนด

ผมเคยมีประสบการณ์การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มมาก่อน การขี่เป็นกลุ่มให้ความรู้สึกที่แตกต่างไปจากการขี่คนเดียวอย่างมาก...การมีเพื่อนร่วมทางที่คุยกันระหว่างการหยุดพักที่ปั้มน้ำมัน การสนทนาตอนค่าที่พัก รวมถึงการร่วมกันดื่มเหล้าหรือปาร์ตี้ มันสร้างความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดและแน่นแฟ้นขึ้น ความเป็นกลุ่มฮาลีย์ในไทยก็มีกฎเกณฑ์เฉพาะ เช่น การต้องออกทริปกับกลุ่มอย่างสม่ำเสมอเพื่อรักษาสถานะสมาชิก

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567



ภาพที่ 17 สองวันหนึ่งคืนกับเพื่อน ๆ พี่ ที่เขื่อนศรีสวัสดิ์ จังหวัดกาญจนบุรี

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

“ชอบเดินและดู” หลังจากซื้อตุ๊กตาได้ไม่นาน ไอ้ตก็มีโอกาสได้ออกทริปกับกลุ่มของผู้ศึกษา ทริปแรกที่ไอ้ตมีโอกาสเดินทางไปด้วยกันคือทริปที่ไปจังหวัดสระบุรี ไอ้ตเล่าว่าในตอนนั้นเขาสนุกมาก เพราะเป็นการออกทริปที่ไปต่างจังหวัดเป็นครั้งแรก แม้จะมีความกลัวอันตรายอยู่บ้าง แต่เมื่อได้เดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ไปกับพี่ ๆ เพื่อน ๆ เขาก็รู้สึกตื่นเต้นกับสิ่งที่ได้พบเจอเป็นครั้งแรกจากการครอบงำมอเตอร์ไซค์ใหญ่มากกว่า ในช่วง 4 ปีที่เขาซื้อตุ๊กตา เขาได้ออกทริปทัวร์แบบกลุ่มไปกับพี่ ๆ และเพื่อน ๆ อย่างต่อเนื่อง และด้วยกลุ่มที่เขาอยู่นี้ไม่ได้จำกัดว่ารถที่เอามาทัวร์จะต้องเป็นรถยี่ห้อเดียวกันหรือประเภทเดียวกัน รถที่เอามาทัวร์ด้วยกันจึงมีความหลากหลาย รูปแบบของการเดินทางในตอนนั้นคือออกทริปในวันเสาร์-อาทิตย์ และไปให้ถึงที่หมายเพื่อการสังสรรค์ (เปลี่ยนที่กินเหล้า)

หลังจากผ่านไป 4 ปี ไอ้ตได้เปลี่ยนมาเป็น Versys ซึ่งเป็นมอเตอร์ไซค์ทัวร์และมีรูปแบบการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป ด้วยเขามีเวลาร่างไม่ค่อยตรงกับสมาชิกในกลุ่มและต้องการท่องเที่ยวในแบบที่ตนเองต้องการ นั่นคือ มีระยะเวลาในการท่องเที่ยวที่มากขึ้น สามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ที่ต้องการ และเป็นมากกว่าการเปลี่ยนที่กินเหล้า ด้วยจิตตานั้นของไอ้ตตรงกับจิตของผู้ศึกษา พวกเขาทั้งสองจึงเริ่มออกทริปด้วยกันสองคน และทำให้รูปแบบการออกทริปของพวกเขาสองคนเคลื่อนไปสู่การเดินทางแบบ ‘the plan is no plan’ ไอ้ตและผู้ศึกษาไม่ค่อยจองที่พักล่วงหน้า หรือมีแผนการท่องเที่ยวที่ชัด อาจจะเรียกว่าค่าไหนนอนนั้นก็ว่าได้ พวกเขาแค่กำหนดไว้กว้าง ๆ ว่าจะไปจังหวัดไหนบ้างเท่านั้น ที่เป็นเช่นนี้เพราะในช่วงที่พวกเขาเดินทางเป็นกลุ่มขนาดใหญ่ เวลาที่จำกัดและ

จำนวนเพื่อนร่วมทริปที่มาก ทำให้พวกเราต้องเร่งรีบขี่มอเตอร์ไซด์ไปให้ถึงที่หมาย จนแทบไม่ได้มองวิวสองข้างทางหรือแวะชมสถานที่ที่เราอยากไป พอได้มีโอกาสออกทริปแค่สองคน พวกเราจึงได้ทำให้สิ่งที่ต้องการคือการได้แวะเดินดูเดินชมวิวสองข้างทางและวิถีชีวิตของผู้คนในบ้านเมืองที่เราแวะพัก

ตอนแรกซื้อคาติผมเข้ากลุ่มมือใหม่แถวหน้าราม นัดเจอครั้งแรกแล้วขี่ไปพระบรมรูปทรงม้ากับเพื่อน 2-3 คน ออกทริปครั้งแรกไปสระบุรีกับพี่ที่ชื่อฮาร์ลีย์ Fat Bob สิ้นน้ำเงิน ตอนนั้นพวกเรายังเป็นมือใหม่ สนุกกับการขี่ตามพี่เขาไปเรื่อย ๆ แต่เมื่อกลุ่มขยายใหญ่ขึ้นเกือบ 20 คน ก็เริ่มมีปัญหาเพราะความเห็นไม่ตรงกัน สุดท้ายเหลือสองคนที่สไตร์เดียวกัน ขี่แบบไม่มีแผนล่วงหน้า แต่สนุกกับการขี่และบรรยากาศตอนเช้า ชอบแวะสำรวจและชมวิวตอนเช้า

ไอ้ต, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567

“เคมีที่ตรงกัน” การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มเป็นประสบการณ์ที่เต็มไปด้วยความสนุกสนานและความท้าทาย โดยเฉพาะสำหรับคุณเดี่ยว ผู้มีประสบการณ์ขี่มอเตอร์ไซด์ใหญ่มาเป็นเวลา 12 ปี การขี่กับกลุ่มเพื่อนที่มีความสนใจเดียวกันกลายเป็นส่วนสำคัญในชีวิตของเขา คุณเดี่ยวเริ่มออกทริปกับเพื่อน ๆ ในช่วงที่เขาเริ่มหันมาขี่ BMW R1200 GS โดยในการขี่แบบกลุ่มคนจัดทริปต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนทริปอย่างรอบคอบ การเลือกที่พัก อาหาร และเส้นทางการขี่ เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของเพื่อนร่วมทริป นี่ไม่เพียงแต่สร้างความสนุกสนาน แต่ยังช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างกัน โดยเฉพาะเมื่อพวกเขาเดินทางไปยังต่างประเทศ เช่น เวียดนาม ลาว กัมพูชา มาเลเซีย และสิงคโปร์ ที่นั่นเขาได้เรียนรู้ถึงความแตกต่างทั้งในด้านการขี่และวัฒนธรรมการเดินทาง อย่างไรก็ตาม การขี่ในกลุ่มขนาดใหญ่ก็มีความยุ่งเหยิงและอุปสรรคที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้นได้ เช่น ความไม่เข้าใจระหว่างผู้ขี่หรือปัญหาในการจองที่พัก คุณเดี่ยวได้แชร์ประสบการณ์ว่า ความวุ่นวายจากจำนวนคนมากอาจนำไปสู่ความไม่สะดวก เช่น ไม่สามารถเข้าพักในโรงแรมบางแห่ง หรือไม่สามารถทานอาหารร่วมกันได้ เป็นต้น นอกจากนี้ ประสบการณ์การเดินทางของเขายังสอนให้เขารู้จักการเคารพและมีการยาบท่อเพื่อนร่วมถนน แม้จะมีความท้าทายต่าง ๆ เขายืนยันว่าความปลอดภัยต้องมาก่อน และได้เรียนรู้เกี่ยวกับเส้นทางที่อันตรายจากรุ่นพี่และเพื่อนร่วมกลุ่ม นี่คือการเดินทางที่เติมเต็มทั้งความสนุกและการเติบโตในทุกเส้นทางที่เขาเลือกเดิน

ผมเริ่มต้นจากการขี่กับกลุ่มเพื่อนที่ใช้ BMW เหมือนกัน การขี่ในกลุ่มนั้นจำเป็นต้องมีการวางแผนทริปอย่างละเอียด เช่น เรื่องที่พัก อาหาร และเส้นทางในการขี่ ซึ่งต้องคำนึงถึงความสะดวกของเพื่อนร่วมทริปด้วย ผมมีประสบการณ์การขี่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะการขี่ในกลุ่มเล็ก ๆ ซึ่งช่วยลดความยุ่งเหยิงได้

มาก การเดินทางต่างประเทศก็มีทีมงานที่คอยจัดการทุกอย่างตั้งแต่การวางแผนทัวร์ จนถึงที่พัก ในตอนแรกผมเป็นแค่ผู้ตาม โดยจะทำตัวให้พร้อมและจ่ายเงินตามที่พี่ใหญ่จัดการให้ หลังๆ มาเนี่ย เราเริ่มออกทริปกันประมาณสามถึงสี่คัน ซึ่งมันทำให้การวางแผนและการขี่ในกลุ่มเป็นไปอย่างราบรื่นมากขึ้น ความสนุกเกิดจากการคัดสรร คนที่มีเคมีตรงกัน

แต่ถ้าหากเป็นกลุ่มที่มีคนจำนวนมาก เช่น สิบคันขึ้นไป มันจะเกิดปัญหาเรื่องการหา ร้านอาหารหรือการหาที่พัก เนื่องจากวิธีการขี่ของแต่ละคนแตกต่างกัน บางคนขี่ช้า บางคนขี่เร็ว และบางคนก็ไม่มีมารยาทในการขี่ ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องระวัง ผมเคยมีรุ่นน้องคนหนึ่งเพิ่งเข้ากลุ่ม เขามีแนวทางการขี่ที่แตกต่างออกไป เพราะเคยขี่กับคนมีอิทธิพล ทำให้มีพฤติกรรมที่ไม่มีมารยาท เช่น ขี่โดยไม่สนใจเพื่อนร่วมถนน ซึ่งมอเตอร์ไซค์ใหญ่ก็เป็นทีมองว่าเป็นกลุ่มก่อกวนอยู่แล้ว

การขี่ควรเป็นไปอย่างปลอดภัย ซึ่งผมมักจะติดตามเขาไปเรื่อย ๆ แทนที่จะขี่ออกไปขางทางรถคันอื่น การขี่ในถนนที่มีสองเลนสวนกัน เราจะต้องระวังเป็นพิเศษ เมื่อมีรถสวนมา ถ้าเราขี่ออกไปเกินกว่าขอบเลนของเราอาจทำให้เกิดอันตรายได้ การขี่มอเตอร์ไซค์ให้ปลอดภัยนั้น เป็นสิ่งที่เรียนรู้จากประสบการณ์และคำแนะนำจากเพื่อนๆ เส้นทางไหนอันตราย เราต้องคอยระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยเฉพาะในบริเวณที่ชาวบ้านมักจะขี่รถย้อนศร

คุณเดี๋ยว, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

กล่าวโดยสรุป การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์แบบกลุ่มเป็นประสบการณ์ที่เต็มไปด้วยความสนุกสนานและการสร้างมิตรภาพใหม่ ๆ หลายคนเริ่มต้นการเดินทางเพียงลำพังเพื่อหลีกเลี่ยงการรอคอยคนอื่น แต่เมื่อได้พบกับกลุ่มที่มีความสนใจเดียวกัน ทุกอย่างก็เปลี่ยนไป การเดินทางกลายเป็นการผจญภัยที่เต็มไปด้วยเสียงหัวเราะและความทรงจำร่วมกัน กลุ่มผู้ขี่มอเตอร์ไซค์มักจะมีบรรยากาศที่อบอุ่น การแบ่งปันประสบการณ์และการช่วยเหลือซึ่งกันและกันทำให้ความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น การหยุดพักในระหว่างการเดินทางเพื่อดื่มด่ำกับธรรมชาติหรือไปหาของอร่อยเป็นสิ่งที่ทำให้การเดินทางนี้น่าจดจำมากยิ่งขึ้น เสียงหัวเราะและการแลกเปลี่ยนเรื่องราวระหว่างเพื่อนร่วมทางกลายเป็นจุดเด่นที่ทำให้การขี่กลายเป็นประสบการณ์ที่มีความหมาย แม้ว่าการขี่กับกลุ่มใหญ่จะทำให้เกิดความท้าทาย เช่น การหาร้านอาหารที่เหมาะสมหรือการจัดการเรื่องที่พัก แต่ความยุ่งเหยิงเหล่านี้กลับกลายเป็นส่วนหนึ่งของความทรงจำที่มีค่า การวางแผนและการสื่อสารเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้การเดินทางเป็นไปอย่างราบรื่น และทุกคนต้องมีการเคารพซึ่งกันและกันเพื่อความปลอดภัย ในทางกลับกัน การขี่กับเพื่อนเพียงไม่กี่คนกลับทำให้การเดินทางรู้สึกผ่อนคลายมากขึ้น การหยุดแวะชมวิว

และพูดคุยกับคนอื่น ๆ ในระหว่างทางเป็นโอกาสที่ดีในการเรียนรู้และทำความรู้จักกับวิถีชีวิตของผู้คน การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างผู้ชี่ก็ทำให้เกิดแรงบันดาลใจและความคิดใหม่ ๆ ในการชี่ และนั่นทำให้การชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มไม่เพียงแต่เป็นกิจกรรมที่สนุกสนาน แต่ยังเป็นการสร้างมิตรภาพที่ยั่งยืนและเติมเต็มชีวิตด้วยประสบการณ์ที่หลากหลาย ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจากการชี่นั้นยากที่จะหาได้จากที่อื่น นี่คือนิสัยที่ทำให้การชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มมีความพิเศษและน่าจดจำเสมอ

### 5.2.2 ประสบการณ์การชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียว

ประสบการณ์การชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวเป็นการแสวงหาความอิสระและการทำตามใจตนเองในการเดินทาง ผู้ที่ชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวมักต้องการความเป็นตัวของตัวเองและไม่ต้องการรบกวนผู้อื่น สามารถทำสิ่งที่ต้องการได้ตามใจชอบ เช่น การแวะพักหรือเที่ยวชมสถานที่ต่าง ๆ ที่น่าสนใจ การชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวมอบความรู้สึกท้าทายและโอกาสในการเติบโต แม้จะต้องเผชิญกับอุปสรรคบ้างก็ตาม ในบางกรณีการชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวเป็นทางเลือกที่ตอบสนองความต้องการส่วนตัวมากกว่าการชี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เป็นกลุ่ม แต่สำหรับบางคน ความกังวลเรื่องความปลอดภัยหรือภาระหน้าที่ทำให้พวกเขายังไม่สามารถทุ่มเทให้กับการออกทริปคนเดียวได้อย่างเต็มที่

“World Tour” เบนเดินทางรอบโลกระหว่างปี ค.ศ. 1991-1995 เพื่อค้นหาประเทศที่เหมาะสมสำหรับการตั้งถิ่นฐานของเขา โดยใช้มอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการสำรวจประเทศต่าง ๆ การเดินทางของเขาพาเขาผ่านหลายประเทศและพบเจอกับผู้คนและสภาพแวดล้อมที่หลากหลาย เขาเริ่มต้นการเดินทางจากเยอรมนีในยุโรป และเดินทางผ่านทวีปแอฟริกา (โมร็อกโก, อัลจีเรีย, ทะเลทรายซาฮารา, มาลี, ไนเจอร์, ไวออร์โคสต์, โตโก, ไนจีเรีย, เคนยา, คองโก, แทนซาเนีย, นามิเบีย) บางครั้งเขาต้องขนมอเตอร์ไซด์ขึ้นเรือและเครื่องบินเพื่อนำกลับมาซ่อมและทำธุระที่เยอรมนี หลังจากนั้นเขาเดินทางต่อไปยังออสเตรเลีย, นิวซีแลนด์, อเมริกาเหนือ (ลอสแอนเจลิส, ฟลอริดา, เม็กซิโก, กัวเตมาลา, ปานามา), อเมริกาใต้ (โคลอมเบีย, ชิลี, ปาตาโกเนีย, อาร์เจนตินา, บราซิล) และเอเชีย (ตุรกี, อิหร่าน, ปากีสถาน, เนปาล, อินเดีย, สิงคโปร์, มาเลเซีย, ไทย) ในที่สุดเขาก็มาถึงประเทศไทยในปี ค.ศ. 1995

*In 1991, I left Germany and started travelling around Europe. I then made my way to Africa, beginning in Morocco and then crossing over to Nigeria before traversing the Sahara into Mali, Niger, Ivory Coast, and Togo. I faced challenges obtaining a visa to travel by*

motorbike through Central Africa to Kenya due to the civil war in Congo at that time. After spending three months in Kenya, I explored its mountains and natural parks before moving on to South Africa and Namibia. I then brought my motorbike back to Europe for repairs in Luxembourg and shipped it to Australia from Hamburg. Following my motorbike, I ventured through the East of Australia and sent it to New Zealand, where I spent several weeks before finally making my way to Los Angeles. I continued my journey through Mexico, Alaska, and Florida, where I attended a BMW motorbike meeting and had my engine rebuilt. From there, I travelled through Central and South America, eventually shipping my motorbike from Brazil back to Germany for further repairs. My last trip with the motorbike took me to Turkey, Iran, and Pakistan, where I encountered friendly people and encountered difficulties due to travel restrictions in India. Finally, I travelled from India to Singapore, and from there crossed Malaysia and concluded my travels in Thailand, where I spent most of my time.

เบน, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“ไม่มีอะไรน่ากลัว” สำหรับเบน ความสนุกในการขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวคือการได้สัมผัสกับสิ่งแวดล้อมใหม่ ๆ ที่เขาไม่เคยเจอมาก่อน ได้พบปะพูดคุยกับผู้คนท้องถิ่น พร้อมทั้งสร้างมิตรภาพใหม่กับนักเดินทางที่พบเจอระหว่างทาง ความท้าทายของเส้นทางและความไม่แน่นอนของการเดินทางไม่เคยทำให้เบนรู้สึกกลัว กลับกันเขามองทุกสิ่งที่เกิดขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของการผจญภัยที่น่าตื่นเต้น แม้ในบางพื้นที่ที่เขาไปในช่วงเวลานั้นจะมีความไม่สงบหรืออันตราย แต่เบนกลับรู้สึกว่าการเดินทางในยุคนั้นปลอดภัยและเรียบง่ายกว่ายุคนี้มาก ทำให้เขาสามารถตีความประสบการณ์การเดินทางได้อย่างเต็มที่ และเห็นได้ชัดว่าเขามีความพึงพอใจทุกครั้งที่มีโอกาสหยิบอัลบั้มรูปขึ้นมาพลิกดู และพูดคุยถึงสถานที่ต่าง ๆ ที่เขาเคยไปเยือน

ไม่กลัวเลย ในปัจจุบันมีอินเทอร์เน็ตให้เช็คข้อมูลทุกอย่างได้ ไม่ว่าจะเป็นที่พักหรือข้อมูลอื่น ๆ แต่ในตอนนั้นไม่มีใครรู้ว่าเราจะแน่ใจได้ว่าอะไรจะเกิดขึ้น เมื่อผมไปอเมริกาไม่มีอินเทอร์เน็ต เพื่อนของผมให้แผนที่มา ตอนที่ไปอเมริกากลางผมไปคนเดียวเป็นเดือน ๆ ในเม็กซิโกและกัวเตมาลา ซึ่งทุกประเทศต่างมีเรื่องราวไม่ดีเกี่ยวกับสงคราม อันตราย และโจร แต่สำหรับผมกลับไม่มีปัญหาอะไร ผมสบายดี

ผมสนใจที่จะไปเยี่ยมชมสถานที่พิเศษที่อ่านเจอในหนังสือ โดยศึกษาเกี่ยวกับประวัติของแต่ละที่ เพื่อให้รู้ว่าผมอยากไปที่ไหน เช่นเดียวกับเมื่อผมมาที่ประเทศไทย ผมได้ค้นคว้าข้อมูลเกี่ยวกับเกาะสมุย ภูเก็ต และอยุธยา เพื่อให้เข้าใจว่าสถานที่เหล่านั้นมีอะไรน่าสนใจบ้าง แต่สิ่งที่ผมชอบจริง ๆ คือการไปยังสถานที่ที่แตกต่างจากที่คนอื่นไปกัน ทุก ๆ ที่ที่ผมไปมันดีหมด

แดเนียล เวตเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 6 ธันวาคม 2566

“ชอบอะไรบ้าน ๆ” สิ่งที่คุณศึกษาได้สัมผัสจากการพูดคุยกับจำเอย คือ การได้เห็นความอยากในการขับขี่ที่โหลเวียนและผลักดันให้เขาต้องการเดินทาง บอกตรง ๆ ผู้ศึกษาก็เห็นสิ่งนั้นในตัวเองเหมือนกัน นอกจากความต้องการออกเดินทางที่ทำให้จำเอยเลือกออกทริปคนเดียวโดยไม่รอเพื่อนคนไหนว่าง สิ่งหนึ่งที่ผู้ศึกษาเห็นในจำเอยและผู้ถูกสัมภาษณ์อีกหลายคน คือ ความเป็นตัวของตัวเอง/ความเห็นแก่ (ความต้องการของ) ตัว (เอง) ตามวัยที่มากขึ้น กรณีจำเอย เขามีความชอบที่อาจไม่เหมือนใคร “ชอบอะไรบ้าน ๆ” คือสิ่งที่ให้นิยามกับความชอบของเขา เขาชอบไปกินของดีของเด็ดในสถานที่ต่าง ๆ ที่เขาไป ชอบไปพักผ่อนนอนชมธรรมชาติ และจิบเครื่องดื่ม (แอลกอฮอล์) ที่เขาชอบ ดังนั้น การไปคนเดียวคือการได้ทำในสิ่งที่เขาต้องการและไม่ต้องทำหรือสนใจความต้องการของเพื่อนร่วมทริปกลุ่มใหญ่

ตอนขึ้นคนเดียวไม่รู้สึกอะไรมาก แต่ถ้าเราอยากไปไหน ใจเราไปถึง ก็ไปถึงแน่นอน ต่างจากไปเป็นกลุ่มยังงั้นเหรอ? ผมต้องบอกก่อนว่าจุดหมายของทุกคนต่างกัน อย่างผมไม่ชอบแฉะคาเฟ่ ชอบกินร้านบ้าน ๆ เด็ด ๆ มากกว่า เช่น ไปเชียงใหม่ก็ต้องไปร้านปทุมที่เคยไปจนสนิทกับเจ้าของ ผมชอบพักที่บ้านหมอกตะวันตก เชียงดาว ตื่นมาเห็นหมอก วิวสวย ไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ ชีวิตช้า ๆ นั่งจิบเบียร์ ผมไม่ใช่สายกาแฟ ชอบแบบนี้ ทริปน้ำไม่อาบก็ไม่อาบ ลงมาอาบน้ำที่บ่อน้ำพุร้อนแทน

จำเอย, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“นัดแล้วไม่มีคนไป” นัดเริ่มขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวหลังจากซื้อ BMW R1200 GSA เหน็ดเพื่อน ๆ ออกทริปแล้วถูกยกเลิกนัดกลางคัน เขาจึงตัดสินใจออกทริปคนเดียว เพราะมองว่าตนเองได้เตรียมทุกอย่างไว้เรียบร้อยแล้ว ไม่ว่าจะเป็นเงิน เวลา และแผนการท่องเที่ยว รวมทั้งมีความต้องการที่จะออกเดินทางมาก ๆ ไม่มีใครไปด้วยก็ไปคนเดียวเสียเลย จากจุดเริ่มต้นนั้นเขาก็ออกเดินทางคนเดียวมาโดยตลอด แต่ก็ไม่ได้ปิดกั้นตัวเองในเรื่องการเดินทางแบบกลุ่ม ด้วยความที่เขาชอบและสนุกกับการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ ทั้งในแบบกลุ่มและคนเดียว เมื่อได้ครอบครอง BMW R1200 GSA

มอเตอร์ไซค์ที่มีสมรรถนะสูงและตอบสนองต่อการเดินทางไกลได้ดี ก็ทำให้การออกเดินทางของเขามีความสะดวกและเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

การเดินทางคนเดียวเริ่มจากการนัดกลุ่มแล้วไม่มีใครไป แต่ผมวางแผนและทำการบ้านไว้แล้ว ทั้งวันหยุด เงิน และเวลา พร้อม จึงตัดสินใจขี่คนเดียว การขี่ GS ทำให้ผมเดินทางได้มากขึ้นโดยไม่ต้องกังวลกับเส้นทางใหม่ ๆ มีความสุขกับการขี่ไปในที่ที่ไม่เคยไป อย่างทริปล่าสุดที่ไป เลอตอ แม่ตื่น อมก้อย แล้วยอนที่ลำพูนก่อนกลับ รู้สึกดีมากที่สามารถวิ่งได้ทุกแบบโดยไม่ต้องกังวลเรื่องความเร็วเหมือนตอนที่ Z800 เพราะ GS ตอบโจทย์ความพร้อมในทุกด้าน แม้เจอด่านตำรวจจับความเร็วหลายครั้ง ผมไม่กลัวการขี่คนเดียว เพราะชอบการเดินทางแบบไม่รู้ล่วงหน้าและไปตามป้ายที่เจอ บางครั้งเจอที่ ๆ ในกลุ่มมอเตอร์ไซค์ตามทางแล้วก็ไปด้วยกัน อย่างตอนที่ไปภูทับเบิกครั้งแรก ผมเจอกลุ่มพี่จากระยองก็เลยขี่ไปด้วยกัน แม้จะมีความกลัวบ้างเพราะไม่รู้จักเส้นทางและโค้ง แต่ผมสนุกกับการขี่และการสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ ผมไม่ได้เรียนขี่มอเตอร์ไซค์แบบจริงจัง แต่ชอบขี่และสนุกกับการพักผ่อนแบบไม่ต้องมีกำหนดการหรือข้อจำกัด ชอบที่สุดคือการพักแล้วไม่ต้องมีอาหารเข้า ไม่ต้องรีบตื่น ทำให้การเดินทางเป็นอิสระและเต็มไปด้วยความสุข

นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“ความท้าทาย” ปีเตอร์เริ่มขี่ Kawasaki ER-6N คนเดียวบ่อยขึ้นหลังจากที่ไม่มีเพื่อนไปด้วย เขาพบว่าการขี่ระยะไกลด้วย Kawasaki ER-6N นั้นเหนื่อยจากการต้านลม เขาจึงตัดสินใจแปลงรถให้เหมาะกับการทัวร์ิ่งโดยติดอุปกรณ์เสริม หลังจากนั้นเขาเริ่มเดินทางคนเดียว ไปที่ต่าง ๆ เช่น ประจวบคีรีขันธ์ เชียงใหม่ และแม่ฮ่องสอน โดยเฉพาะทริปที่ราชบุรีที่เขาขึ้นเขากระโจม เขาพบว่ามันเป็นทริปที่ลำบากมากเนื่องจากรถหนักและลัมบ์บอย จนต้องได้รับความช่วยเหลือจากกลุ่มขี่วิบาก ปีเตอร์สรุปว่าเขาจะไม่ใช้รถใหญ่ในการขี่ขึ้นเขากระโจมอีก แต่ก็รู้สึกว่าการผ่านทริปนี้ไปได้ เขาก็พร้อมไปได้ทุกที่แล้ว

หลังจากขี่ ER-6N มาสักพัก ผมเริ่มชวนเพื่อนไปทริปแล้วไม่มีใครไป ผมเลยตัดสินใจไปคนเดียว และพบว่า ER มันลำบากเวลาเดินทางไกลเพราะลมตี ผมจึงแปลงเป็นทัวร์ิ่ง ติดซิวและกล่องใส่สัมภาระเพื่อเพิ่มความสะดวก ครั้งแรกที่ไปคนเดียวก็ไปใกล้ ๆ ที่ประจวบ ไปตั้งแคมป์ ไม่ได้กลัวอะไร แต่รู้สึว่าการไปคนเดียวเป็นเรื่องที่ต้องทำถ้าเพื่อนไม่ว่าง หลังจากนั้น ผมก็เริ่มไปทริปคนเดียวบ่อยขึ้น เช่น เชียงใหม่และแม่ฮ่องสอน ครั้งที่ลำบากที่สุดคือการเอา ER ขึ้นเขากระโจม มันลัมบ์บอยจนผมยกไม่ขึ้น ต้องขอพนักงันก่อน จนมีกลุ่มที่ขี่วิบากมาช่วย ถ้าไม่ได้พวกเขา ก็แย่เหมือนกัน ผมเคยคิดว่าจะยกมันขึ้นเอง แต่เหนื่อยเกิน ถ้ารู้ว่าลัมบ์ก็ควรปล่อยไป

เลย อย่าฝืน หลังจากนั้นผมก็ไปลองที่ห้วยคอกหมูหลายครั้ง ผีกลนเส้นทางวิบากพอสมควร แต่ตอนขึ้นเขากระโจมครั้งแรก ผมไม่ได้เตรียมตัวเตรียมใจอะไรเลย คิดแค่ว่าอยากไปก็ไป ขึ้นมาได้แล้วรู้สึกว่าเส้นทางไหนก็ไปได้ แต่ถ้าขึ้นเขากระโจมอีกคงไม่เอาเหนื่อยไป เพราะถึงแม้จะมีคนเอา 1200 ขึ้นไป แต่ตอนที่ผมลงจากเขากระโจม ผมก็เห็น GS ล้มอยู่เหมือนกัน ไม่รู้ว่าขึ้นสุดไหม

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“อิสระ” หลังจากขึ้นเป็นกลุ่มมาระยะหนึ่ง พี่นครเริ่มรู้สึกชอบการขึ้นคนเดียวมากขึ้น เนื่องจากไม่ต้องรอคอยหรือปรับตัวตามกลุ่ม สามารถกำหนดเส้นทางและเวลาตามที่ต้องการ และไม่ต้องกังวลเรื่องการเกรงใจคนอื่น การขึ้นคนเดียวให้ความรู้สึกอิสระและสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของตนเอง ไม่ต้องคำนึงถึงความเห็นของคนอื่น นอกจากนี้ยังช่วยให้พบเพื่อนใหม่และกลุ่มอื่น ๆ ที่สนใจในมอเตอร์ไซด์เช่นกัน

หลังจากที่กลุ่มไม่ออกทริป ผมเริ่มรู้สึกว่า ถ้ารอให้กลุ่มพร้อมกันขึ้น เราอาจไม่มีโอกาสขึ้นเลย ผมจึงตัดสินใจออกเดินทางคนเดียว...มันให้ความรู้สึกของอิสระที่แท้จริง เราสามารถตัดสินใจได้เองว่าอยากไปไหน ไม่ต้องประนีประนอมกับใคร บางครั้งเราก็ต้องพูดตรง ๆ กับตัวเองว่า ถ้าอยากสัมผัสธรรมชาติอย่างเต็มที่ เราควรจะไปคนเดียว

พี่นคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567



ภาพที่ 18 ทริปหนึ่งหลายปีก่อนที่ต้องแวะพักปั้มน้ำมันกลางทาง เพื่อซื้อชุดกันฝน

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

“แยกย้ายไปเติบโต” สำหรับ ‘ก้อง’ เหตุผลที่ทำให้เขาเลือกที่จะขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวคนเดียว ทั้ง ๆ ที่เมื่อก่อนก็เคยออกทริปกับกลุ่มเพื่อน ส่วนหนึ่งเกิดจากการที่กลุ่มเพื่อน ๆ ที่เคยขี่มอเตอร์ไซด์ด้วยกันต่างก็แยกย้ายไปทำงานและมีชีวิตของตัวเอง ซึ่งทำให้มีโอกาสพบเจอกันได้ยาก ก้องที่ต้องการอิสระและยังชอบในการเดินทางอยู่ จึงเลือกที่จะออกทริปเพื่อไปในสถานที่ที่เขาต้องการไปต้องการแวะ ได้ออกเดินทางนอกแผน ก้องเล่าว่าเขาเริ่มขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวมาได้ 2-3 ปีแล้ว และเริ่มรู้สึกอยากออกเดินทางคนเดียวมากขึ้น (ในช่วงที่พวกเราได้พูดคุยกัน ณ ที่พักในอำเภอเชียงดาว) แต่ก็ยังเป็นการท่องเที่ยวอยู่ในภาคเหนือ

สมัยก่อนขี่เป็นกลุ่ม แล้วสุดท้ายขี่คนเดียว เพราะเริ่มโตก็แยกย้ายกัน เมื่อก่อนขี่กับเพื่อน ผมเริ่มขี่กับเพื่อนตอน ม.4 ตอนนั้นเป็น Honda 70 C70 ทริปแรกก็ไปน่าน ขี่คนเดียวน่าจะประมาณ 2-3 ปีแล้ว ผมรู้สึกผมได้อิสระมากขึ้น อิสระที่ผมอยากไปแวะตรงไหน เที่ยวตรงไหน อาจเป็นนอกแผนบ้าง แต่สบาย ผมไม่ต้องติดขัด แล้วผมขับมันเหนื่อยตรงไหน ผมก็แค่จอดพักตรงไหน แล้วเสพบรรยากาศตรงนั้น ปกติขี่พัก 3-4 วัน แต่ก็สนุกครับ พักไปเรื่อยส่วนใหญ่ไม่ค่อยจะได้กางเต็นท์คนเดียว บางครั้งผมก็ walk in มันต้องดูด้วยครับ อย่างช่วงนี้ walk in ไม่ได้ มันเป็นเทศกาล ถ้าเป็นภาคเหนืออย่า walk in เลยครับเดี่ยวไม่มีที่นอน อีสานผมยังไม่เคยไปเลยครับ ส่วนใหญ่จะไปภาคเหนือ ภาคใต้ก็ไม่เคยไป ทั้งที่พ่อผมเป็นคนใต้ พ่อผมบอกถ้าไปยะลา ปัตตานี น้ำตกสวย ทะเลสวย

ก้อง, สัมภาษณ์, วันที่ 3 ธันวาคม 2565

“ยังไม่ติสต์พอ” โอ้ตเล่าว่าเขายังไม่มีโอกาสได้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวแบบออกทริปไปไกล ๆ หลาย ๆ วัน อย่างมากที่เขาเคยไปก็แค่ 2 วัน เป็นการเดินทางไปบ้านเพื่อนที่ต่างจังหวัดและเดินทางกลับในวันรุ่งขึ้น โอ้ตให้เหตุผลว่าช่วงหลัง ๆ เขามีภาระมีกิจกรรมที่ต้องทำให้กับครอบครัวมากขึ้น วันหยุดที่มีก็ไม่มากพอที่จะออกทริปหรือไปไหน ๆ ได้เช่นในอดีต ค่อยข้างห่วงกังวลในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และมองว่าตนเองยังไม่ติสต์พอเท่ากับนักศึกษา

ยังไม่ค่อยมีโอกาสขี่คนเดียวแบบยาว ๆ ส่วนใหญ่แค่สองวัน ไปหาเพื่อนที่ต่างจังหวัดแล้วขี่กลับคนเดียว ยังไม่มีแบบไปสามสี่ห้าวันคนเดียวพักคนเดียว เพราะยังไม่ติสต์พอเหมือนพี่ที่ชอบไปคนเดียว ถ้าถามว่ากังวลไหม ครั้งแรกกังวลทุกคน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องรถเสีย รถอุบัติเหตุ หรือเส้นทางเปลี่ยวตอนกลางคืน แต่เราก็เลือกได้ว่าจะ

ไปเส้นทางไหน ชีช่วงเวลาไหน มันอยู่ที่การตัดสินใจของเรา อีกเรื่องหนึ่งที่กังวลคือ เวลาชี่คนเดียว มักเจอกับคนที่ไม่ชอบมอเตอร์ไซด์ โดยเฉพาะรถใหญ่บางคนก็อาจจะ เบียดหรือจี้เรา เพราะเห็นว่าเราสองล้อ ถ้าเกิดอะไรขึ้นเขาก็ไม่ช่วย ยังไม่มีแผนที่จะชี่ คนเดียวแบบพี่ ส่วนแผนชี่สองคนก็ยังไม่แน่เพราะติดทำงานกลางทะเล พักแค่อาทิตย์ สองอาทิตย์แล้วฐานะที่บ้านก็เยอะ เลยไม่ค่อยได้ชี่ ถ้ามีเวลา plan จริง ๆ ก็คงชวนพี่ที่ เคยไปด้วยกัน

ไอ้ต, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567

“การค้นพบ” การขี่มอเตอร์ไซด์ตัวจริงคนเดียวเป็นประสบการณ์ที่เต็มไปด้วยความทรงจำและการค้นพบตัวเอง สำหรับคุณเดี่ยว แม้ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีการชี่ในกลุ่มกับเพื่อน ๆ แต่การชี่คนเดียวก็ทำให้เขาสามารถค้นพบตัวเองได้มากขึ้น ในระหว่างการเดินทางคนเดียว คุณเดี่ยวมีโอกาสสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ และสัมผัสกับธรรมชาติอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะเมื่อเขาได้เดินทางไปเชียงใหม่ ในช่วงโควิด-19 โดยต้องเผชิญกับความยากลำบากในการหาที่นอนในเวลาที่มืดและฝนตก อย่างไรก็ตาม การออกไปชี่ในช่วงนี้กลับกลายเป็นประสบการณ์ที่สนุกและท้าทาย โดยเขาได้พบปะกับผู้คนท้องถิ่นและแลกเปลี่ยนเรื่องราวชีวิต ซึ่งทำให้เขาได้เรียนรู้ถึงวิถีชีวิตที่แตกต่างออกไป คุณเดี่ยวให้ความสำคัญกับการได้อยู่กับตัวเองในขณะชี่ ซึ่งช่วยให้เขามีสมาธิและผ่อนคลายจากภาระต่าง ๆ ที่ต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน เขาอธิบายว่าการขี่มอเตอร์ไซด์ทำให้เขารู้สึกเหมือนได้รับอิสระ ทั้งยังมองเห็นวิวสวย ๆ และได้สัมผัสกับความเป็นธรรมชาติในขณะที่เขาเดินทาง

ในประเทศไทย ผมเดินทางไปเกือบทุกจังหวัด ทั้งการไปเป็นกลุ่มและการไปคนเดียว การเดินทางคนเดียวช่วยให้ได้สัมผัสประสบการณ์ที่หลากหลาย โดยเฉพาะเมื่อมีรถน้อยจะทำให้เราเข้าถึงพื้นที่ใหม่ ๆ ได้ง่ายขึ้น ผมมักจะหลีกเลี่ยงถนนหลวงเพื่อสำรวจเส้นทางชนบทและเส้นทางรอง ซึ่งมีความปลอดภัยมากกว่า และทำให้ได้เห็นธรรมชาติและวิถีชีวิตที่คนตลอดสองข้างทาง มากกว่าการเพียงแคขี่รถไปถึงจุดหมาย การชี่คนเดียวกับการชี่เป็นกลุ่มนั้นแตกต่างกันมาก ถ้าเราชี่คนเดียวเราต้องมีทักษะในการเตรียมตัวและสามารถซ่อมรถได้เบื้องต้น เพื่อให้สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ในกรณีเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด ขณะที่การชี่เป็นกลุ่มมักจะมีเพื่อนมั่นใจมากกว่า เพราะมีเพื่อน ๆ คอยช่วยเหลือกันในสถานการณ์ต่าง ๆ

ในช่วงโควิด-19 ผมและแฟนได้ตัดสินใจเดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ในช่วงที่ยังไม่มีที่พักเปิดให้บริการ เราต้องโทรหาที่พักหลายแห่งเพื่อสอบถามว่าพร้อมให้บริการหรือไม่ ซึ่งส่วนใหญ่ยังไม่เปิดทำการ เนื่องจากต้องมีเอกสารยืนยันการฉีดวัคซีน ในที่สุดเราก็ได้ออกเดินทางไปยังอำเภอกัลยาณิวัฒนาในช่วงที่มีฝนตกและหมอกหนา ทำให้ทัศนวิสัยไม่ดีนัก เราใช้เวลาในการหาที่พักจนดึก และต้องชี่ในความมืดเพื่อหาที่

นอน ซึ่งทำให้รู้สึกทำท่ายและสนุกในเวลาเดียวกัน ส่วนตัวผม ไม่เคยรู้สึกกลัวที่จะ  
ออกไปคนเดียว แต่หลัง ๆ เริ่มรู้สึกกังวลเมื่อขึ้นกับกลุ่มใหม่ ๆ เพราะมีความรู้สึก  
เกี่ยวกับมารยาททางสังคมและการทำความรู้จักกับคนใหม่ ๆ ที่อาจจะรู้สึกหนักใจ  
บ้าง

คุณเดี่ยว, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

กล่าวโดยสรุป การขี่มอเตอร์ไซด์ตัววิ่งคนเดียวถือเป็นการแสวงหาความอิสระและการทำ  
ตามใจตนเองในการเดินทาง สำหรับผู้ที่ชื่นชอบการขี่มอเตอร์ไซด์ตัววิ่งคนเดียว มักจะต้องการเป็นตัว  
ของตัวเองและไม่ต้องการคอยผู้อื่น สามารถเลือกทำสิ่งต่าง ๆ ได้ตามใจชอบ เช่น การแวะพักหรือเที่ยว  
ชมสถานที่ที่น่าสนใจ ระหว่างการเดินทาง ความรู้สึกทำท่ายและโอกาสในการเติบโตมักเกิดขึ้น แม้ว่า  
จะต้องเผชิญกับอุปสรรคบ้าง ในบางกรณีการขี่มอเตอร์ไซด์ตัววิ่งคนเดียวอาจเป็นทางเลือกที่  
ตอบสนองความต้องการส่วนตัวได้มากกว่าการขี่เป็นกลุ่ม แต่สำหรับบางคนความกังวลเรื่องความ  
ปลอดภัยหรือภาระหน้าที่อาจทำให้พวกเขายังไม่สามารถออกเดินทางคนเดียวได้อย่างเต็มที่  
นักท่องเที่ยวนคนอื่น ๆ ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสนุกในการขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียว ซึ่งทำให้  
พวกเขาสัมผัสกับสิ่งแวดล้อมใหม่ ๆ ได้พบปะพูดคุยกับผู้คนท้องถิ่นและสร้างมิตรภาพใหม่ แม้ในบาง  
พื้นที่จะมีความไม่สงบ สิ่งนี้ทำให้พวกเขาสามารถติดต่อกับประสบการณ์การเดินทางได้อย่างเต็มที่ อีก  
มุมมองหนึ่งคือความต้องการของผู้ขี่ที่ต้องการทำสิ่งที่ตนเองชอบ โดยไม่ต้องรอเพื่อนหรือปรับตัว  
ตามกลุ่ม การขี่คนเดียวช่วยให้พวกเขาสามารถกำหนดเส้นทางและเวลาตามที่ต้องการ และมักจะมี  
โอกาสพบเพื่อนใหม่และกลุ่มอื่น ๆ ที่สนใจในมอเตอร์ไซด์เช่นกัน ซึ่งนั่นทำให้การขี่มอเตอร์ไซด์คน  
เดียวยกลายเป็นประสบการณ์ที่ทำให้ผู้ขี่หลายคนพบกับความอิสระและความพึงพอใจในสิ่งที่พวกเขา  
ทำ รวมถึงช่วยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างคนรักการขี่มอเตอร์ไซด์และให้โอกาสในการสำรวจโลกที่  
แตกต่างออกไป

### 5.3 ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ตัววิ่ง

การขี่มอเตอร์ไซด์ตัววิ่งเป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้ผู้ขี่ได้สัมผัสกับความอิสระและการ  
ผจญภัยในรูปแบบที่แตกต่างกันไป การขี่แบบกลุ่มนำเสนอความหมายของการสร้างสัมพันธ์และการ  
แบ่งปันประสบการณ์ร่วมกันกับผู้อื่น การร่วมมือและการช่วยเหลือกันในการขี่เป็นสิ่งสำคัญ ขณะที่  
การขี่คนเดียวเป็นการเสริมสร้างความมั่นใจ ความสงบ และการสะท้อนตัวตน ผู้ขี่สามารถกำหนด  
เส้นทางและเวลาได้เอง โดยไม่ต้องคำนึงถึงผู้อื่น ซึ่งทำให้การขี่คนเดียวเป็นช่วงเวลาแห่งการทำสมาธิ  
และค้นพบตัวตนที่ลึกซึ้งมากขึ้น

### 5.3.1 ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่ม



ภาพที่ 19 การเดินทางเป็นกลุ่มขนาดเล็กบนถนน 1148 สองแคว เดินทางจากจังหวัดน่านไปจังหวัด  
เชียงราย

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มมีความหมายมากกว่าการเดินทางร่วมกัน ด้วยเป็นการสร้างสังคมและมิตรภาพระหว่างผู้ที่มีความสนใจและจริตตรงกัน การได้เดินทางไปพร้อมกับกลุ่มเพื่อนที่เข้าใจและสนิทสนมกัน ไม่เพียงแต่ทำให้การเดินทางมีความสนุกสนานมากขึ้น แต่ยังทำให้เกิดความผูกพันและการสนับสนุนซึ่งกันและกัน การทัวร์แบบกลุ่มช่วยเติมเต็มความหมายของการเดินทาง ทำให้ทุกการออกทริปเป็นมากกว่าการไปถึงจุดหมาย แต่เป็นการผจญภัยที่ได้แบ่งปันประสบการณ์และสร้างความทรงจำร่วมกัน การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มจึงเป็นการเชื่อมโยงระหว่างการเดินทางกับมิตรภาพ ทำให้การทัวร์มีความหมายลึกซึ้งยิ่งขึ้นในชีวิตของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์

“การมีสังคม” แม้ครั้งแรกในการออกทริปต่างจังหวัด เขาจะต้องเดินทางคนเดียว แต่การได้เจอกลุ่มคนขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ‘กลุ่มระยอง’ และได้รับความช่วยเหลือในเรื่องการเดินทางเป็นอย่างดี ได้สร้างความประทับใจให้กับเขา นั้หมองว่าการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แบบกลุ่มคือการทำให้เขามีสังคม

ประกอบกับเมื่อเขามีประสบการณ์ในการเดินทางมากขึ้นและมีกลุ่มเพื่อน ๆ ที่ขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวแบบเดียวกัน กลุ่มเพื่อนที่มีจิตตรงกันก็ทำให้เขารู้สึกดีกับทั้งการเดินทางแบบกลุ่มและคนเดียว

เราไม่รู้จักเขา แต่เราขี่มอเตอร์ไซด์เหมือนกัน เขาก็ดูแลต้อนรับเราเป็น  
อย่างดี อย่างที่ผมว่าบอกว่าครั้งแรกที่ภูทับเบิก พี่ ๆ กลุ่มระยอง เขาหาที่พักให้ เลี้ยง  
ข้าวเราด้วย เลี้ยงเครื่องดื่มเราด้วย ทุกอย่างไม่เก็บไม่หาร

นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“ผจญภัยกับเพื่อนที่รู้ใจ” จากความชอบในการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ ปีเตอร์จึงยังคงออกเดินทางทั้งแบบไปคนเดียวและไปกับกลุ่ม ปีเตอร์ให้ความหมายกับการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ทั้งแบบกลุ่มของเขาไว้ว่าเป็นการได้ออกเดินทางกับเพื่อนที่รู้ใจและมีจิตตรงกัน และนั่นคือเหตุผลที่ทำให้ปีเตอร์และน้อง ๆ ที่รู้จักกันตั้ง ‘กลุ่มงูเห่า’ ขึ้นในปี ค.ศ. 2018 เพื่อออกเดินทางในช่วงเวลาที่มีวันว่างตรงกัน ปีเตอร์เล่าว่ากลุ่มงูเห่านี้เริ่มจากสมาชิกที่เคยอยู่ในกลุ่ม Signature แยกตัวออกมาและชวนกันไปเที่ยวที่ภูทับเบิกและเยี่ยมบ้านของเพื่อนอีกคน สมาชิกของกลุ่มเป็นน้อง ๆ ทั้งที่เป็นทหารและตำรวจที่ชอบเดินทางและชอบความสนุกเฮฮาเหมือนกัน ในช่วงแรกมีสมาชิกกว่า 10 คน สมาชิกในกลุ่มส่วนใหญ่มีอายุประมาณ 30 ปี ซึ่งนั่นทำให้ปีเตอร์กลายเป็นพี่ใหญ่ของกลุ่ม แม้ในการเที่ยวเป็นกลุ่มจะมีความยุ่งยากอยู่บ้าง แต่ด้วยเป็นคนที่ไม่ค่อยซีเรียสอะไรกับปัญหาเล็ก ๆ น้อย ปีเตอร์จึงยังคงออกทริปกับน้อง ๆ โดยมีสมาชิกบางคนทำหน้าที่กำหนดเส้นทางและจัดการเรื่องต่าง ๆ ให้ ปัจจุบันสมาชิกของกลุ่มที่ยังคงออกเดินทางกับปีเตอร์เหลืออยู่ 3 คน เป็น 3 คนที่มีจิตตรงกันชอบอะไรคล้าย ๆ กัน พร้อมที่จะสนุกสนานและช่วยเหลือกันระหว่างทาง

กลุ่มงูเห่าก่อตั้งปี ค.ศ. 2018 มีน้องคนหนึ่งที่เคยอยู่ในกลุ่มเก่า กลุ่ม signature แล้วเขาปลีกตัวออกมา ชวนไปเที่ยวภูทับเบิก และจะเลยไปบ้านเพื่อนอีกคน กลุ่มนี้มีทั้งทหารและตำรวจ เพื่อน ๆ ชวนกันไป มันสนุก เฮฮา เราคุยกันสนุก คิดอะไรไม่ออกก็เล่นตั้งชื่อกลุ่มว่า ‘งูเห่า’ กลุ่มนี้มีสมาชิกประมาณ 10 คน ผมเป็นพี่ใหญ่สุด คอยชี้ปัดท้าย เคยไปครบ 10 คนแค่ครั้งเดียว เป้าหมายของกลุ่มคือแวะชมระหว่างทาง ถ้าไม่ต้องรีบเราก็ขี่เรื่อย ๆ แต่ถ้าต้องรีบเราก็อัดไปให้ถึง เวลาไปเป็นกลุ่มต้องจองที่พักไว้ล่วงหน้า บางครั้งคนก็อยากไปที่นั่น คนก็อยากไปที่นี้ เลยให้คนหนึ่งกำหนดเส้นทางและจัดการเรื่องเงินล่วงหน้า แล้วค่อยเก็บกันทีหลัง ตอนนีกลุ่มเหลือคนที่ไปด้วยกันสนิท ๆ ประมาณ 3 คน ล่าสุดไปสุพรรณบุรี กาญจนบุรี แล้วก็อ้อมกลับราชบุรี การไปเป็นกลุ่มก็ดีตรงที่เฮฮา แต่บางครั้งก็ยังมีคนยังงุนงง ตอนนีไป 3 คนกำลังดี จิตตรงกัน มีเพื่อนที่ดี เพราะเวลารถมีปัญหาก็ยังมีคนช่วยหาสาเหตุ

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“ชุมชน” พี่นครมองว่าการขี่แบบกลุ่มเป็นการเชื่อมโยงคนที่มีความสนใจร่วมกัน ช่วยสร้างความสัมพันธ์และการสนับสนุนในกลุ่ม รวมถึงการมีส่วนร่วมในชุมชนของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ การทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น การขี่ไปทำบุญ การสังสรรค์ การแบ่งปันประสบการณ์การขี่และความช่วยเหลือระหว่างทาง นอกจากนี้การขี่เป็นกลุ่มยังเป็นการเสริมสร้างมิตรภาพและการเรียนรู้ซึ่งกันและกันในวงการมอเตอร์ไซด์

การขี่เป็นกลุ่มมันมีความหมายที่ลึกซึ้ง การมีเพื่อนร่วมทางทำให้เราต้องถามความคิดเห็นจากทุกคน...ผมเคยอยู่ในกลุ่มที่มีความสัมพันธ์ที่ยาวนาน บางกลุ่มรวมตัวกันมานานกว่า 30 ปีในไทย เช่น กลุ่มอิมมอทอล มันแสดงให้เห็นถึงพลังของความสัมพันธ์และความผูกพันที่เกิดขึ้นจากการขี่มอเตอร์ไซด์ร่วมกัน

พี่นคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567



ภาพที่ 20 ผู้ศึกษาออกทริปเหนือห้วยวันสี่คืนครั้งแรกกับกลุ่มเพื่อนและน้องหัดกัน ขณะกำลังขี่จากจังหวัดน่านไปจังหวัดเชียงราย

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลีษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

“ความสนุกและได้ทำในสิ่งที่ชอบ” อาจเพราะในช่วงที่ไอ้ตเริ่มขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงแบบกลุ่ม ไอ้ตยังเป็นวัยรุ่น เขาจึงรู้สึกสนุกกับการออกทริปและได้ทำในสิ่งที่ตัวเองชอบ โดยเฉพาะการเดินทางเที่ยวชมสิ่งต่าง ๆ ในสถานที่ที่เขาตั้งใจไป แม้ในภาพกว้างของการออกทริปแบบกลุ่มเขาจะยอมรับว่าเป้าหมายหลัก ๆ คือการไปเจอไปนั่งคุยไปสังสรรค์กับเพื่อน ๆ พี่ ๆ ในทุกค่ำคืนหลังการเดินทาง ซึ่งนั่นอาจเป็นความหมายร่วมของการออกทริปที่เขารับรู้ และเมื่อให้ย้อนคิดกลับไปในช่วงเวลานั้น ไอ้ตกล่าวว่าเขาไม่ได้ให้ความหมายอะไรกับการเดินทางแบบกลุ่ม เขาไม่ได้คิดอะไรมากไปกว่าความสนุกและได้ทำในสิ่งที่เขาชอบหรือสนใจ

คือกิจกรรมผมจะเปลี่ยนไปเรื่อย ตอนนั้นชอบเดินป่า ชอบดำน้ำ พอมารถมอเตอร์ไซด์ก็อยากจะจริงจังกับมันซัก 5 ปี 6 ปี 7 ปี ว่าเออตรงนี้สวย ต้องไปเราก็จะมีแรง ตั้งแต่มีมอเตอร์ไซด์ก็ขี่มาตลอด เพิ่งจะไม่ค่อยได้ขี่ช่วง 2 ปีนี้ ความหมายก็ชอบก็ขี่อะ ไม่คิดอะไรเยอะ ตัวผมไม่ค่อยคิดอะไร แค่อยากขี่ก็ได้เจอเพื่อน ได้เจอคนสนิทคนที่ไปด้วยกันเท่านั้น แค่นั้น ไม่ได้มี definition ว่าต้องการขี่มอเตอร์ไซด์ต้องไปเคเกอร์ ต้องขี่รถแบบนี้ ต้องกลุ่มเยอะนะ ต้องไปกินหลายคน สำหรับผมได้กินเหล้า ได้เที่ยว ได้ไปสถานที่ใหม่ ๆ จุดนี้สวย คือเราไม่รู้หรือว่าระหว่างทางจะเป็นยังไง แต่เราจะไปให้ถึง

ไอ้ต, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567

“มิตรภาพและเสียงหัวเราะ” สำหรับคุณเดียวก การขี่มอเตอร์ไซด์ไม่เพียงแค่การเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง แต่ยังเป็นการเดินทางที่เต็มไปด้วยความหมายและประสบการณ์ที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเมื่อมีเพื่อนร่วมทางในการขี่ไปด้วยกัน การขี่มอเตอร์ไซด์กับกลุ่มเพื่อนสร้างสายสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น เปิดโอกาสให้เกิดแบ่งปันเรื่องราวและความทรงจำดี ๆ ในระหว่างทาง นอกจากนี้ การขี่ในกลุ่มยังนำมาซึ่งความปลอดภัย เมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด เพื่อนในกลุ่มจะอยู่เคียงข้างและพร้อมช่วยเหลือ ทำให้รู้สึกมั่นใจมากยิ่งขึ้น ความสนุกสนานยังเป็นอีกเหตุผลที่ทำให้การขี่มอเตอร์ไซด์กับกลุ่มมีเสน่ห์ การสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ เปิดโอกาสให้สัมผัสทิวทัศน์ที่งดงามและเก็บเกี่ยวช่วงเวลาที่เป็นมิตรไปด้วยเสียงหัวเราะ ซึ่งหล่อหลอมเป็นความทรงจำที่ยากจะลืมเลือน นอกจากนี้การขี่มอเตอร์ไซด์กับกลุ่มยังเปิดโอกาสให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาทักษะการขับขี่ การแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างเพื่อนช่วยให้แต่ละคนเติบโตเป็นนักขับขี่ที่ดีขึ้น สำหรับคุณเดียวก การขี่มอเตอร์ไซด์กับกลุ่มจึงเป็นมากกว่าการเดินทาง มันคือการสร้างมิตรภาพ การเรียนรู้ และการสนับสนุนที่มีค่า ความหมายในทุกการขับขี่

การขี่มอเตอร์ไซค์ในกลุ่มช่วยสร้างความมั่นใจได้มากขึ้น เมื่อเรามีเพื่อนร่วมทาง แม้จะอยู่ในป่าหรือข้างทางก็รู้สึกปลอดภัยกว่าการไปคนเดียว หากเกิดเหตุการณ์รถล้มก็มีคนช่วยยกและเรียกรถยก ทำให้รู้สึกอุ่นใจมากขึ้น

แต่ละคนที่ขี่มอเตอร์ไซค์มักมีเอกลักษณ์ของตนเอง บางคนดูเหมือนคุณหมอนที่มีบุคลิกเรียบร้อย แต่เมื่อได้ขึ้นรถมอเตอร์ไซค์ ความก้าวร้าวในตัวจะถูกปลดปล่อยออกมา เช่นเดียวกับเด็กที่เก็บกดไว้ พออยู่ในสภาพแวดล้อมที่ควบคุมได้ ความเร็วจะเป็นทางออกที่ทำให้พวกเขารู้สึกมีชีวิตชีวา ที่เอิกพุดถูกว่า ทุกคนมีอีโก้หรือความรู้สึกในใจที่ซ่อนอยู่ ดังนั้น เมื่อขึ้นในกลุ่มเราต้องเรียนรู้ที่จะลดอัตตาของเรา เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างราบรื่น

ส่วนตัวผมเป็นคนที่ชอบดื่ม คือ เราจะไปนั่งดื่มและพูดคุยเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน กลุ่มที่ผมอยู่ตอนนี้ดื่มกันไม่มาก โดยปกติเราจะคุยกันจนประมาณสี่ทุ่มห้าทุ่ม แล้วก็เข้านอน จากนั้นก็จะมาคุยกันว่าจะไปไหนต่อ เหมือนการอัปเดตชีวิตกัน

คุณเดี๋ย, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

กล่าวโดยสรุป การขี่มอเตอร์ไซค์ทั่วทั้งแบบกลุ่มมีความหมายที่ลึกซึ้งกว่าการเดินทางร่วมกัน เนื่องจากการสร้างสังคมและมิตรภาพระหว่างผู้ที่มีความสนใจและจิตตรงกัน การเดินทางกับกลุ่มเพื่อนที่เข้าใจและสนิทสนมกันไม่เพียงแต่ทำให้การเดินทางมีความสุขสนุกสนานมากขึ้น แต่ยังเสริมสร้างความผูกพันและการสนับสนุนซึ่งกันและกัน การทั่วทั้งแบบกลุ่มจึงเติมเต็มความหมายของการเดินทาง ทำให้ทุกการออกทริปเป็นมากกว่าการไปถึงจุดหมาย แต่เป็นการผจญภัยที่ได้แบ่งปันประสบการณ์และสร้างความทรงจำร่วมกัน นอกจากนี้การมีสังคมในการขี่มอเตอร์ไซค์ยังช่วยเพิ่มความมั่นใจในขณะเดินทาง โดยเฉพาะเมื่อมีเพื่อนร่วมทางที่สามารถช่วยเหลือกันเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด การขี่แบบกลุ่มยังสร้างความสัมพันธ์และการสนับสนุนในชุมชนของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ การทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น การขี่ไปทำบุญ การสังสรรค์ และการแบ่งปันประสบการณ์ช่วยเสริมสร้างมิตรภาพและการเรียนรู้ซึ่งกันและกันในวงการมอเตอร์ไซค์ ผู้ที่มีความสนใจร่วมกันมักสร้างกลุ่มเพื่อออกเดินทางและทำกิจกรรมที่น่าสนใจร่วมกัน สำหรับหลายคน การขี่มอเตอร์ไซค์ทั่วทั้งแบบกลุ่มสร้างโอกาสในการพัฒนาทักษะการขับขี่และเสริมสร้างความรู้ผ่านการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างเพื่อนร่วมทาง เส้นทางใหม่ ๆ ที่ถูกสำรวจร่วมกันกลายเป็นช่วงเวลาที่ได้ไปด้วยเสียงหัวเราะและประสบการณ์ที่มีคุณค่า พร้อมทั้งช่วยให้แต่ละคนเติบโตในฐานะนักขับขี่ที่มีความสามารถมากขึ้น

### 5.3.2 ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียว

การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวมีความหมายลึกซึ้งและหลากหลายสำหรับผู้ขับขี่หลายคน มันเป็นการปลดปล่อยจากความเครียดและความเหนื่อยล้าจากการทำงาน การสัมผัสกับธรรมชาติ และการสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ ที่ให้ความรู้สึกอิสระอย่างแท้จริง การขี่คนเดียวยังเป็นช่วงเวลาที่พวกเขาสามารถทบทวนตัวเองและใช้เวลากับความคิดภายใน โดยไม่ต้องถูกจำกัดด้วยกรอบเวลาและสถานที่ นอกจากนี้ การเดินทางคนเดียวยังเปิดโอกาสในการสร้างมิตรภาพใหม่ ๆ และสร้างความสัมพันธ์กับคนที่มีความสนใจเหมือนกัน ซึ่งช่วยเติมเต็มความรู้สึกของการเป็นส่วนหนึ่งของสังคมของคนขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ทั้งหมดยี่ร่วมกันทำให้การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวเป็นประสบการณ์ที่ไม่เพียงแต่เติมเต็มจิตใจ แต่ยังเป็นการค้นพบตัวเองและเชื่อมต่อกับผู้คนรอบข้างอย่างลึกซึ้ง

“Freedom” สำหรับเบน นอกเหนือจากการค้นหาประเทศใหม่ที่จะย้ายถิ่นไปอยู่ การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวของเขาคือ ‘อิสระ’ เบนเล่าว่าเมื่อครั้งยังหนุ่ม เขารู้สึกสนุกกับอิสระภาพจากการไม่รู้ว่าจะไปอยู่ที่ไหน บางครั้งเขาวางแผนว่าจะไปที่ไหนแต่ก็ไม่เคยแน่ใจ ไม่รู้ด้วยซ้ำว่าจะตั้งแคมป์หรือหาอาหารที่ไหนได้ แต่ตอนนี้เมื่ออายุ 64 เขารู้สึกกังวลหากไม่รู้ว่าจะนอนที่ไหนในคืนต่อไป ความตื่นเต้นจากการไม่รู้ว่าจะกางเต็นท์หรือพักที่ไหนเมื่ออายุ 31 กลายเป็นสิ่งที่เขาไม่ต้องการอีกต่อไป

*I used to enjoy the freedom of not knowing where I would live the next day when I was younger. Sometimes I made plans for where I wanted to go, but I never knew exactly. I didn't even know where I could camp or eat. Now that I'm 64, I get nervous if I don't know where I'll sleep the next night when I travel. When I was 31, I found it exciting not knowing where I would pitch my tent or spend the night, but that's no longer the case.*

เบน, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“เรียบง่าย” สำหรับแดน ผู้ที่หลงใหลในการเดินทาง การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวไม่ใช่แค่การท่องเที่ยว แต่เป็นการเปิดโลกให้เขาได้สัมผัสกับความเป็นจริงของชีวิตในมุมต่าง ๆ ของโลก เขาได้พบผู้คนที่ย้ายอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ยากลำบาก บางครั้งในหมู่บ้านห่างไกลที่ขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน แม้จะยากจนและดูมีชีวิตที่แตกต่างจากผู้คนในโลกตะวันตกอย่างมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับสวิตเซอร์แลนด์บ้านเกิดของเขา แต่สิ่งที่ทำให้แดนรู้สึกประหลาดใจคือผู้คนเหล่านั้นแสดงออกถึงความเรียบง่ายและความจริงใจผ่านรอยยิ้มและความอบอุ่นที่มอบให้กับนัก

เดินทางอย่างเขา แม้พวกเขาจะไม่ได้ครอบครองวัตถุหรือความมั่งคั่งมากมาย แต่รูปแบบการใช้ชีวิตที่ สะท้อนความพึงพอใจและความสงบในจิตใจกลับแสดงให้เห็นคุณค่าที่ลึกซึ้งในมิติที่แตกต่างจากโลก สมัยใหม่

การเดินทางของผม ผมมักไปในที่ห่างไกลความเจริญ ในประเทศที่ยากจน ในความคิดของผม พวกเขาใช้ชีวิตอย่างเรียบง่าย แม้ว่าประเทศของผมจะหรูหราและ มีมาตรฐานการครองชีพที่สูงมาก แต่ผู้คนกลับไม่ค่อยมีความสุขเท่าไรนัก ในขณะที่ ในประเทศยากจน ผู้คนอาจอาศัยอยู่ในห้องเล็ก ๆ มีทรัพย์สินไม่มาก แต่พวกเขา หัวเราะกันบ่อย พูดคุยกันอย่างสนุกสนาน และดูเหมือนจะมีความสุขในสิ่งที่พวกเขา มี ซึ่งเป็นสิ่งที่หาได้ยากในสังคมที่มั่งคั่งอย่างประเทศของผม การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จึง ทำให้ผมได้เห็นสิ่งนั้น

แดเนียล เวเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 6 ธันวาคม 2566

“ชอบเดินทาง ปลอดภัย และมีมิตรภาพ” สำหรับจำแยม การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงคนเดียวคือ ช่วงเวลาที่เขาได้ทำในสิ่งที่ชอบ ได้ออกเดินทางไปในที่ต่าง ๆ ได้สัมผัสกับความเร็ว ที่ทำให้เขาได้ผ่อนคลายจากความเครียดต่าง ๆ ความเหนื่อยจากการทำงาน การใช้เวลาสัมผัสกับธรรมชาติและธรรมชาติในบรรยากาศใหม่ ๆ คือการปลอดภัยสำหรับเขา การขี่มอเตอร์ไซด์ยังมอบความสุขในรูปแบบของการขับขี่ระยะสั้นภายในกรุงเทพฯ ซึ่งกลายเป็นวิธีหนึ่งในการผ่อนคลายความตึงเครียดในช่วงเวลาที่ไม่สามารถออกทริปเดินทางไกลได้ นอกจากนี้ที่กล่าวมาข้างต้น จำแยมยังชี้ให้เห็นภาพใหญ่ของการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ คือ มิตรภาพของพวกเขาเหมือนกัน (พวกเขากันที่นี้คือคนที่ขี่มอเตอร์ไซด์เพื่อการท่องเที่ยว ไม่มีว่าจะเป็นรถแบบไหน รถเล็กหรือใหญ่ ซี่งสูงหรือต่ำ) ที่เขารู้สึกประทับใจและเติมเต็มเขา เขาดูพร้อมที่จะมีเพื่อนใหม่ ๆ จากการเดินทางและสร้างสัมพันธ์ต่อ ดังเช่นที่ผู้ศึกษาและจำแยมยังคงเป็นเพื่อนกันออนไลน์ ยังคงถามไถ่สารทุกข์ และเคยคุยกันว่าอยากไปทริปเวียดนามด้วยกัน

การเดินทางจะมีอะไรหลายอย่างที่บอกเรา เช่น ขึ้นเหนือผ่านลำพูนต้อง ระวัง หรือถ้าไปอีสาน เช่น ศรีสะเกษ ชาวบ้านขับรถตามความเคยชิน ย้อนศรบ้าง อยากรอกก็ออก ต้องระวัง ผมขับรถยนต์ไม่เกิน 200 กิโลเมตร แต่มอเตอร์ไซด์มัน จอดง่าย หนึ่ง เราชอบชอกแวกหาของกิน สอง ความสะดวก อยากรไปไหนก็ไป สาม กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สำหรับผมเป็นเรื่องปกติ ขี่มอเตอร์ไซด์ทุกครั้งผมมีความสุข แม้แต่ ตอนเครียด ผมขับทั่วกรุงเทพฯเลย บ้านอยู่ศรีสะเกษ ว่างมารัซดา ตอนเมือง กลับบ้าน เวลาผมเครียด ๆ กับงาน ผมชอบวิ่งกลางคืน กลางวันไม่วิ่ง ถ้า GTR ไม่วิ่ง ผมมี Xmax คันเล็กอีกคัน ผมว่าโชคดีที่เราเป็นคนขี่มอเตอร์ไซด์ ผมเป็นคนหนึ่งที่ชอบ ท่องเที่ยว เห็นคนขี่มอเตอร์ไซด์ ไม่ว่าจะร้อยห้าสิบลีหรือสองร้อยห้าสิบลี มีเบ็ดหลัง

ผมรู้ว่าพวกเขาก็ต้องเที่ยวเหมือนกัน ผมขี่มอเตอร์ไซด์ไปเชียงใหม่มาแล้ว เพราะผมชอบขี่จริง ๆ

จำแยม, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“อิสระและหาความสบายใจ” นอกจากได้ทำในสิ่งที่ชอบ นัทได้ให้ความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ไว้ว่าเป็นอิสระและการหาความสบายใจที่ทำให้เขาได้ผ่อนคลายจากภาระต่าง ๆ ในชีวิต ความสบายใจที่ได้จากการออกทริปทำให้เขาละวางความเคร่งครัดหลายอย่าง เห็นได้จากในช่วงแรก ๆ ที่เริ่มออกทริปที่ดูเหมือนเขาจะวางแผนทุกอย่าง สู่การไม่วางแผนและออกทริปแบบสบาย ๆ ไม่คิดอะไรมากขึ้น และแม้จะออกทริปคนเดียว เขาก็พร้อมจะไปหาเพื่อนหาสังคมใหม่ ๆ จากการเดินทางในทุกครั้ง เหมือนเช่นในครั้งนี้นี่เขาพร้อมจะพูดคุยกับนักศึกษาแบบสบาย ๆ เมื่อพวกเขาได้เจอกันตอนที่ผู้ศึกษาออกทริปคนเดียวและแวะพักที่อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อปลายปี พ.ศ. 2565

ขี่คนเดียวข้อดีคือสบาย อยากแวะไหนก็แวะ อยากกินอะไรก็กิน ไม่ต้องทำการบ้านหรือวางแผนเยอะ เห็นตรงไหนน่าถ่ายรูปก็จอด แต่การจอดต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้คนอื่น บนท้องถนนต้องคำนึงถึงคนอื่นด้วย ผมไม่ชอบสร้างความเดือดร้อน สิ่งเดียวที่ทำผิดคือขับเร็ว การพักก็นั่งสบาย ๆ มีเงินพร้อมให้เราได้พักผ่อนจริง ๆ ตอนช่วงโควิดไปไหนไม่ได้เพราะหลายที่ปิด แต่ผมก็ยังชอบการเดินทาง จะขี่มอเตอร์ไซด์ไปเท่าที่ไหว มีคนชวนก็ไป ต่อให้ไม่มีคนชวน ผมก็ไปเอง ขี่คนเดียวทำให้เราเรียนรู้ตัวเองและสังคม ถ้าไปเป็นกลุ่มเราจะคุยกันเฉพาะในกลุ่ม แต่ขี่คนเดียวมันได้อิสระ ผมว่าทุกวันนี้คนขี่คนเดียวมากขึ้นเพราะมันคือการพักผ่อนจริง ๆ บางทีคนเดียวแต่ไปสองคนผัวเมีย มันก็อิสระกว่าและสะดวกกว่า ขี่มอเตอร์ไซด์ช่วยทำเวลาได้ คล่องตัวกว่ารถยนต์ อย่างสองคนใช้รถคุยกันตลอดทาง แต่ถ้าขับรถยนต์ อีกคนหลับ ความเหงาก็เกิดขึ้น ขี่มอเตอร์ไซด์ทำให้ผมปลดปล่อยความเครียดลงเยอะ ปัญหาต่าง ๆ ก็บรรเทาได้ อะครีนาลีนมันพุ่ง ความสุขมันเกิดขึ้นพออยู่ในสิ่งที่ชอบ ภาระต่าง ๆ มันก็เบาลง ความรู้สึกมันเกินร้อยเลย

นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565

“อิสระ” สำหรับ ‘ปีเตอร์’ การขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวเป็นประสบการณ์ที่เต็มไปด้วยอิสระและความยืดหยุ่น เขาสามารถกำหนดจุดหมายปลายทาง เส้นทาง และเวลาพักผ่อนได้ตามใจชอบ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องการรอหรือปรับตัวเข้ากับกลุ่ม การขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวไม่เพียงช่วยให้สมองได้ผ่อนคลายและปลดปล่อยความเครียด แต่ยังเป็นวิธีที่ดีในการสำรวจและสัมผัสธรรมชาติ การเดินทางคนเดียวทำให้รู้สึกเป็นตัวของตัวเองมากขึ้น แม้ว่าบางครั้งจะมีความเหงาเมื่อเห็นกลุ่มคนอื่น

อยู่ด้วยกัน แต่ก็สร้างโอกาสในการพบเจอผู้คนใหม่ ๆ ที่มีความสนใจคล้ายกัน ซึ่งมักจะเกิดขึ้นที่จุดแวะพักหรือระหว่างทาง นอกจากนี้การทัวร์ยังมีความหมายสำหรับปีเตอร์ในแง่ของการแสวงหามิตรภาพใหม่ ๆ และการผจญภัย เป็นการผสมผสานระหว่างความท้าทาย ความสุขจากการได้สำรวจ และความเป็นอิสระในชีวิต

ชีคนเดียวเราไม่ต้องคอยห่วงใคร เวลาไม่กำหนด อยากพักไหนก็พัก อยากนอนไหนก็นอน ล่าสุดที่ผมไปเที่ยวคนเดียวคือไปลำปาง ผมไปเชียงใหม่กับกลุ่มเพื่อนรุ่นพี่ที่ซิวาร์เลย์ด้วยกัน ไปถึงงานที่เชียงใหม่ พอเสร็จงาน ผมก็แยกออกมาเที่ยวคนเดียวต่อ แวะลำปาง ตาก ไปเรื่อย ๆ ผมชอบการเดินทางคนเดียวเพราะมันทำให้รู้สึกสบายใจ เราไม่ต้องตามใคร อยากไปไหนก็ไป อยากกินอะไรก็กิน แต่ก็มีบางครั้งที่รู้สึกว้าว เห็นคนอื่นนั่งกินข้าวกับเพื่อน แต่เรากินคนเดียว

ผมเป็นคนที่ชอบขี่มอเตอร์ไซด์มากอยู่แล้ว มันเหมือนเป็นการปลดปล่อยเวลาเครียด ๆ หรือเหนื่อยจากการทำงาน ผมก็จะขี่มอเตอร์ไซด์ออกไปคนเดียว ไปทะเลหรือที่ไหนสักที่ แคได้ขี่สมองก็ปลดปล่อยไปเรื่อย ๆ เหมือนขี่เพื่อบำบัดจิตใจ บางทีกลางคืนเหนื่อย ๆ ก็จับมอเตอร์ไซด์ออกไปขี่คนเดียว พอรู้สึกสบายใจก็กลับบ้าน ขี่มอเตอร์ไซด์สำหรับผมมันให้ความรู้สึกดีกว่าขับรถยนต์ ผมมีรถยนต์แต่แทบไม่ค่อยได้ใช้ ขี่มอเตอร์ไซด์ในเมืองก็ง่าย ถอดปั๊มหางออกก็ใช้งานในชีวิตประจำวันได้

การขี่มอเตอร์ไซด์หามิตรภาพง่ายมากกว่ารถยนต์ เจอกันที่ไฟแดงก็ทักทายกัน วิ่งสวนกันก็โบกมือ จอดที่ปั๊มน้ำมันก็มีคนเข้ามาคุย ไม่จำกัดว่าจะต้องขี่รถยี่ห้อไหนหรือขี่ซีเท่าไร แคชอบมอเตอร์ไซด์เหมือนกันก็เข้ามาคุยได้ ไม่ว่าจะเป็นผู้หญิงหรือผู้ชาย แต่ถ้าไปเป็นกลุ่มใหญ่ คนอื่นจะไม่ค่อยเข้ามาคุยกับเรา เพราะพวกเรามักคุยกันในกลุ่ม แต่ถ้าผมไปคนเดียว จะมีคนเข้ามาคุยเสมอ ถามเรื่องราคา ถามว่าซีเป็นไงบ้าง หรือเรื่องทริปที่ผ่านมา

สำหรับผม คำว่า ‘ทัวร์’ มันก็คือการเดินทางท่องเที่ยวไปเรื่อย ๆ ความฝันของผมคือการขี่มอเตอร์ไซด์ไปรอบโลก ถ้าตอนนี้ยังทำไม่ได้ ก็ขอเริ่มจากขี่รอบประเทศไทยก่อน ตอนนี้พอพูดถึงการทัวร์ สิ่งแรกที่ผมนึกถึงคือ BMW GS 1200 ผมอยากได้มาก เพราะถ้าจะขี่รอบโลก รถสไตล์นี้มันช่วยลดความเหนื่อยได้เยอะ ถ้าใช้รถที่ไม่เหมาะสมมันจะทำให้การเดินทางลำบากมากขึ้น เมื่อก่อนเวลาไปไหน ผมจะถามคนที่เคยไปก่อนว่าทางลำบากไหม แต่เดี๋ยวนี้เราเช็คสภาพรถก่อนออกเดินทาง ดูน้ำมันเครื่อง ลมยาง เช็ทุกอย่างให้พร้อมเผื่อเจอปัญหาระหว่างทาง

ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567

“ค้นหา” พี่นครมองว่าการขี่คนเดียวเป็นสัญลักษณ์ของความอิสระและการตัดสินใจด้วยตัวเอง เขาสามารถกำหนดเส้นทาง ความเร็ว และเวลาพักได้ตามใจชอบโดยไม่ต้องคำนึงถึงคนอื่น ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความคิดเห็นหรือความต้องการของคนอื่น ในขณะเดียวกัน การขี่คนเดียวก็ช่วยพัฒนาความสามารถในการจัดการและการตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่ท้าทาย รวมถึงเป็นการค้นหาตัวตนและสร้างประสบการณ์เฉพาะตัวที่ไม่ซ้ำใคร

การขี่คนเดียวมีความหมายที่ลึกซึ้งในแบบของตัวเอง มันเป็นการเผชิญหน้ากับความกลัวและความรู้สึกไม่ปลอดภัย...แต่ในบางสถานการณ์ การขี่คนเดียวอาจปลอดภัยกว่า เพราะเราสามารถควบคุมความเร็วและเส้นทางได้เอง เมื่ออยู่ในกลุ่ม บางครั้งเราต้องพยายามเกาะกลุ่ม ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้น

พี่นคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567

“ได้รู้สึกถึงอิสระและทบทวนตัวเอง” คือ ความหมายที่ก้องให้กับการท่องเที่ยวคนเดียวของเขา จากการที่ก้องมีโอกาสได้เดินทางคนเดียวมากขึ้น เขาได้ใช้เวลา 3-4 วันในการเดินทางไปในที่ต่าง ๆ ที่อยากไป ได้รู้สึกถึงคำว่า ‘เวลาเป็นของเรา’ ที่นอกจากจะเป็นความมีอิสระ แต่ยังเป็นช่วงเวลาที่เขาได้หยุดคิดเพื่อทบทวนเรื่องต่าง ๆ ในชีวิต รวมถึงความรู้สึกต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นความเหงา ความสนุก และความท้าทาย

ผมขี่คนเดียว เหมือนเราได้ทบทวนตัวเอง ที่ผ่าน ขี่คนเดียวรู้สึกอิสระสำหรับตัวผม ผมรู้สึกอิสระ แล้วก็มันคือตัวผม ขี่คนเดียว มันรู้สึก อย่างที่บอกอิสระ ผมอยากไปไหนอยากแวะตรงไหน ผมก็แวะได้ ผมได้คิดไปเรื่อย อยากทำอะไร เวลาเป็นของผม เรามีเวลาให้ตัวเองมากขึ้น ช่วงนี้ผมก็อยากขี่คนเดียวมากขึ้น มีความสุขกว่า เวลาช่วงเย็น ๆ ก็มีเหงาบ้าง ผมรู้สึกถ้าเราได้ไปสถานที่ใหม่ มันเหมือนมีความท้าทาย เพราะเราไม่รู้ว่าจะข้างหน้ามันจะเป็นอะไรยังไงต่อไป เราจะไปเจอใคร สถานที่จะเป็นยังไง ทางจะดีไหม รถเราจะมีปัญหาไหม แต่ถ้าพักที่ไหนมากกว่า 1 คืน มันจะกลายเป็นความเหงา ขี่คนเดียวผมโอเคนะ มันอิสระอะครับ

ก้อง, สัมภาษณ์, วันที่ 3 ธันวาคม 2565

“ความงามในระหว่างทาง” การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวสำหรับคุณเดียวยังมีความหมายที่ลึกซึ้งและสำคัญในหลายด้าน เขาได้แบ่งปันประสบการณ์ที่ทำให้เกิดการค้นพบตนเองและการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ คุณเดียวยืนยันว่าการขี่มอเตอร์ไซด์ไม่ได้เป็นเพียงความสนุก แต่ยังเป็นวิธีการค้นหาตัวตนที่แท้จริงของเขา การขี่ทำให้เขาได้สัมผัสกับความเป็นตัวของตัวเองอย่างแท้จริง อิสระที่เขาารู้สึก

ในระหว่างการขึ้นนั้นมีความสำคัญต่อจิตใจของเขา การออกไปคนเดียวช่วยให้เขาหลีกเลี่ยงปัญหาและความเครียดในชีวิตประจำวัน ในขณะที่เขาต้องการความสนใจไปที่การขับขี่ ทุกอย่างรอบตัวเขา กลายเป็นสิ่งที่ไม่สำคัญ ทำให้เขาสามารถผ่อนคลายและหลุดพ้นจากภาระต่าง ๆ ได้อย่างแท้จริง การสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ ในชนบทเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่คุณเคยชื่นชอบ เขาเดินทางไปยังพื้นที่ที่ไม่ค่อยมีคน และได้สัมผัสกับธรรมชาติอย่างใกล้ชิด วิวดสวย ๆ ที่เขาไม่เคยเห็นมาก่อนทำให้เขารู้สึกเชื่อมโยงกับโลกและสร้างแรงบันดาลใจให้กับจิตใจ แม้จะเดินทางคนเดียว แต่คุณเคยยังได้มีโอกาสพูดคุยและพบปะกับคนท้องถิ่น ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และมุมมองชีวิตใหม่ ๆ การสื่อสารกับผู้คนที่เขาพบเจอทำให้เขาเข้าใจโลกในมุมที่แตกต่างออกไป และเพิ่มพูนความสัมพันธ์ที่มีคุณค่า ซึ่งนั่นทำให้การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ของคนเดียวมิใช่แค่การเดินทางท่องเที่ยว แต่ยังเป็นการเดินทางภายในจิตใจที่ช่วยให้คุณเติบโตและเข้าใจตัวเองได้ดียิ่งขึ้น

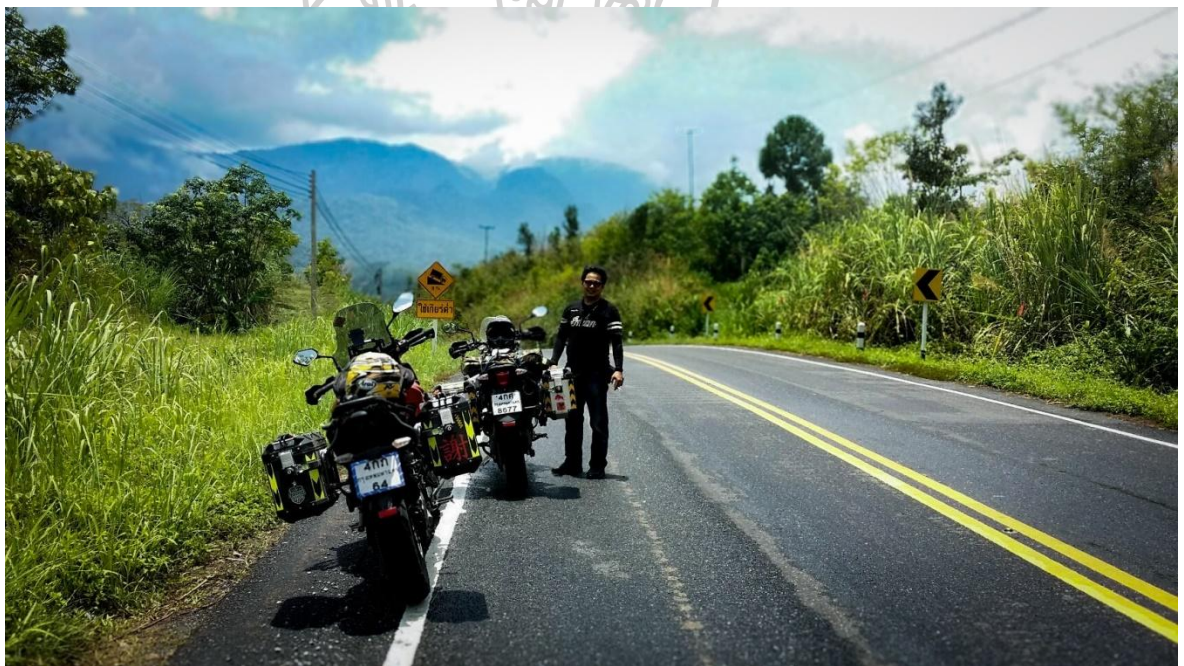
สำหรับคนที่ชอบขี่มอเตอร์ไซด์ ช่วงโควิดที่ต้องหยุดขี่มันเหมือนขาดใจเลยจริง ๆ เมื่อก่อนนะ เดือนหนึ่งจะขี่ได้เกือบสองสัปดาห์ แบ่งเป็นสองหรือสามทริป บางครั้งก็พักค้างคืนหลายคืน สิ่งที่ทำให้ผมรักการขี่มอเตอร์ไซด์คือการได้อยู่กับตัวเองแบบจริงจัง ขณะที่ขี่ ผมจะโฟกัสที่ถนนและการควบคุมรถ ทำให้จิตใจมีสมาธิเต็มที่ไม่ค่อยใช้หูฟังเลยไม่รู้สึกรบกวนจากการติดต่อจากโทรศัพท์ ช่วงที่ไปขี่ผมจะเป็นผู้นำบ้าง แต่ถ้าเป็นผู้ตามก็จะมีโอกาสมองเห็นสิ่งรอบข้างได้มากขึ้น ผมสนใจสิ่งที่อยู่ระหว่างทางมากกว่าการเร่งรีบไปถึงจุดหมาย

สิ่งที่ผมชอบที่สุดในการขี่มอเตอร์ไซด์คือความรู้สึกผ่อนคลาย ไม่มีภาระจากงานหรือความรับผิดชอบมาคอยรบกวนใจ ผมขี่ได้ทุกฤดูกาลและสำรวจเส้นทางต่าง ๆ โดยที่อากาศไม่เคยทำให้รู้สึกอึดอัด แต่เมื่ออายุมากขึ้น ความรู้สึคนั้นก็อาจเริ่มมีผลบ้าง

การขี่มอเตอร์ไซด์สำหรับผมไม่มีนิยามตายตัวหรอกนะ แคร้รู้สึกว่ามีได้ขึ้นรถเมื่อไร ก็เหมือนกับได้สัมผัสกับอิสระจริง ๆ ถ้ามีคนถามว่าที่ไหนสวยที่สุด ผมก็ตอบไม่ถูก เพราะความสวยงามเปลี่ยนไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล การขี่มอเตอร์ไซด์ยังช่วยให้ผมระบายความเครียดได้ดี ไม่ว่าจะเป็นเรื่องงานหรือคนรอบข้าง บางทีก็ขี่คนเดียวไปเขาใหญ่ นั่งกินข้าวจานหนึ่งแล้วขี่กลับบ้าน เพื่อให้รู้สึกผ่อนคลายเหมือนออกกำลังกายเลยนะ ถ้าวินไหนไม่ได้ขี่ ก็เหมือนมีภาระหนัก ๆ อยู่ในใจ ผมยังชอบการตั้งแคมป์ แต่จะเลือกตั้งแคมป์ในป่าลึก ๆ ที่ไม่มีสัญญาณอะไรเลย เพื่อหนีความวุ่นวายของชีวิตประจำวัน เตรียมเสบียงไปให้พร้อมแล้วออกไปเที่ยว ๆ

คุณเต๋ยว, สัมภาษณ์, วันที่ 5 พฤษภาคม 2567

“เป็นโลกส่วนตัวของเรา” แม้ยังไม่มีโอกาสได้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงคนเดียวแบบจริงจัง แต่การได้พูดคุยกับผู้ศึกษาอยู่ตลอด และในทุกครั้งที่ผู้ศึกษาออกทริปคนเดียว ถ้ามีโอกาสเหมาะผู้ศึกษามักส่งข่าวสารการเดินทางและวิดีโอคอลไปหาโอ้ตเพื่อบอกเล่าสิ่งที่พบเจอ ในวันหนึ่งที่ได้พูดคุยกัน โอ้ตที่รับรู้ในเรื่องการเดินทางของผู้ศึกษามาโดยตลอดได้พูดกับผู้ศึกษาว่าการขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ริงคนเดียวที่เขาเริ่มครุ่นคิดถึงมันตามผู้ศึกษาก็คงเหมือนที่ผู้ศึกษาบอกว่ามันเป็นโลกส่วนตัวของเรา “เป็นโลกส่วนตัวของเรา เพราะทั้งสองคนเราก็ไม่ได้คุยกันอยู่ดี ไปกันเรื่อย อยู่คนละคัน เวลาอยู่บนรถมันก็เป็นโลกส่วนตัวของเรา” สิ่งนี้สอดคล้องกับสิ่งที่ผู้ศึกษาคิด “การขี่มอเตอร์ไซด์สำหรับผม สุดท้ายแล้ว เมื่อเวลาเราไม่เท่ากัน ยังไงให้เรายากจะขี่กับน้องแคไหน ก็ต้องไปคนเดียว สุดท้ายก็จะเหลือเราที่ต้องดูแลตัวเอง การขี่มอเตอร์ไซด์สำหรับผม ข้อคิดที่ได้ในการดำรงชีวิต มอเตอร์ไซด์คือการเสพอยู่บนรถของเราคนเดียว บัดดี้ที่ไปรวมทางคือคนที่ทำให้เรารู้สึกอุ่นใจ แต่การเสพทุกอย่างเป็นโลกส่วนตัวของเราทั้งหมด เมื่อผมต้องไปคนเดียว ผมต้องเรียนรู้ตัวเอง ต้องเรียนรู้ที่จะต้องดูแลตัวเองในวันที่ไม่มีน้องไปด้วย ไม่มีคนนำทางก็ต้องเรียนรู้ที่จะดูแลแผนที่เอง สมัยเรามีบัดดี้ เรารู้ว่าเราเอาโน้ตไปได้ ถ้าไปคนเดียว เราก็ต้องช่วยเหลือตัวเอง ไม่มีโอ้ตต้องมีโอ้ตนี้เผื่อไปவே้ย ก็ต้องขนทุกอย่างไปเอง”

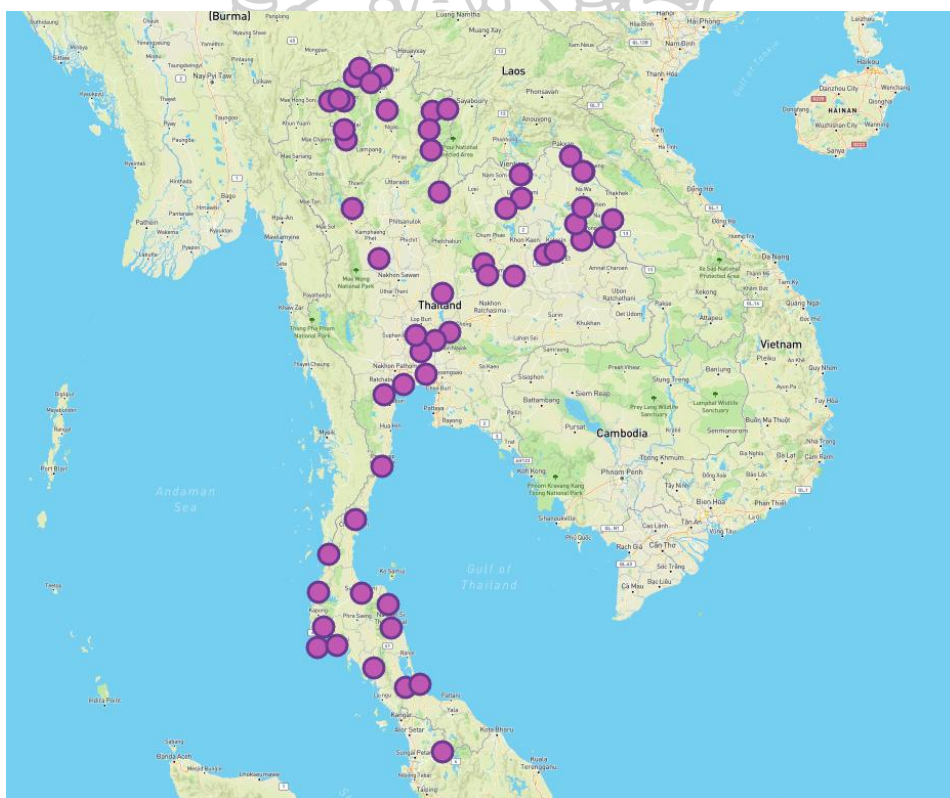


ภาพที่ 21 ช่วง 4-5 ปี ก่อนหน้านี้ ผู้ศึกษาและโอ้ตได้ออกทริปด้วยกันสองคน บรรยากาศข้างทางถนน  
เส้น 1148

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567

#### 5.4 เสียงของผู้ศึกษาในสนาม: การสะท้อนคิดจากการเดินทางลำพัง

แสงอรุณแรกของวันส่องละลานบนถนนโล่ง ยามเช้าที่ผู้ศึกษาเริ่มต้นการเดินทางลำพังด้วยรถมอเตอร์ไซด์คันโปรด เสียงเครื่องยนต์ที่คำรามแผ่วเบาเคียงคู่ความเงียบสงบของธรรมชาติ กลายเป็นดังบทเพลงขับกล่อมความคิดภายในของผู้ศึกษา การลงสนามวิจัยครั้งนี้ผู้ศึกษาไม่ได้เป็นเพียงผู้สังเกตการณ์ที่เก็บข้อมูลจากผู้อื่น หากยังสวมบทบาทของ “ผู้เดินทาง” อย่างเต็มตัว ทุกกิโลเมตรบนท้องถนนจึงเป็นทั้งกระจกสะท้อนให้ผู้ศึกษาได้มองเห็นตัวเอง และเป็นหน้าต่างให้มองออกไปทำความเข้าใจโลกกว้างในคราวเดียวกัน ตลอดระยะเวลาสามปีที่ผ่านมา ผู้ศึกษาได้ออกเดินทางบนสองล้อสู่ดินแดนต่าง ๆ ของประเทศไทย ตั้งแต่ขุนเขาทางภาคเหนือ ชายหาดแห่งภาคใต้ จนถึงที่ราบอันกว้างของภาคอีสาน การเดินทางแต่ละครั้งมีจุดหมายปลายทางที่แตกต่าง หากสิ่งที่ผู้ศึกษาแสวงหาไม่ได้มีเพียงจุดหมายเหล่านั้น หากคือความหมายบางอย่างที่ซ่อนอยู่ระหว่างเส้นทาง ทั้งความหมายของการเดินทาง ชีวิต ตัวตน และความสัมพันธ์ของตนกับโลกที่แผ่กว้างอยู่รอบตัว



ภาพที่ 22 แผนที่แสดงการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวของผู้ศึกษาในรอบ 3 ปี (พ.ศ. 2565-2567)

ที่มา: ผู้วิจัยจัดทำจากข้อมูลภาคสนามผ่านระบบ Epicollect5 (แสดงข้อมูล ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2567)

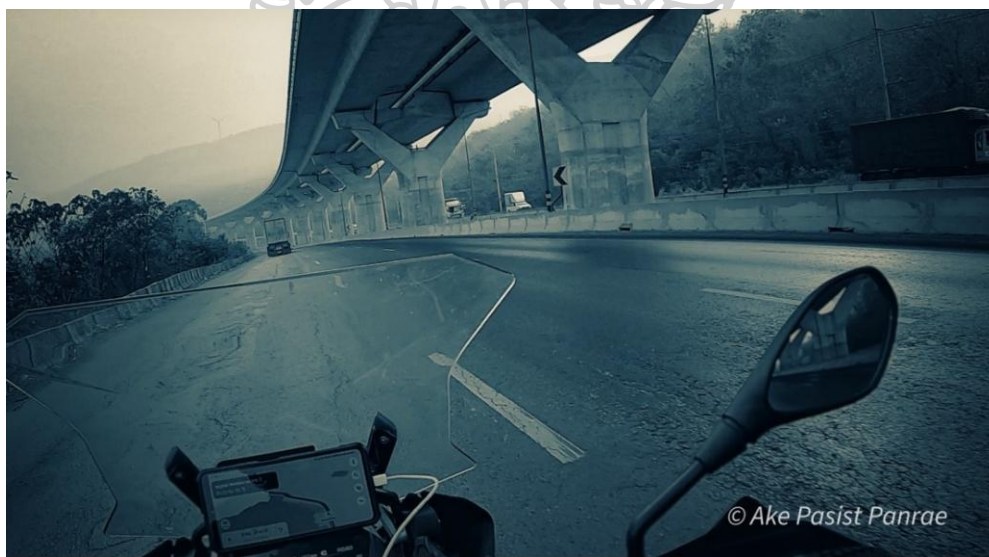
ในการเดินทางขึ้นสู่ยอดดอยท่ามกลางสายหมอกแห่งภาคเหนือในปี พ.ศ. 2565 ผู้ศึกษาได้สัมผัสกับความงดงามของธรรมชาติและความสะดวกสบายของนักท่องเที่ยว ทิวเขาสลับซับซ้อนและม่านหมอกยามเช้าบนยอดดอยหล่อเลี้ยงจิตวิญญาณให้เปี่ยมด้วยความพิศวง ขณะเดียวกันการได้เดินเล่นในตลาดพื้นเมืองเล็ก ๆ ของเมืองน่านและสนทนากับชาวบ้าน ทำให้ผู้ศึกษาได้สัมผัสวิถีชีวิตที่เรียบง่ายและน้ำใจไมตรีที่แตกต่างจากชีวิตในเมืองใหญ่ ความเรียบง่ายของเมืองภูเขาเล็ก ๆ เหล่านี้มอบความผ่อนคลายและความพึงพอใจในใจผู้ศึกษา การขี่มอเตอร์ไซด์ลัดเลาะตามเส้นทางคดเคี้ยวผ่านป่าเขาอันเขียวขจี แม้บางช่วงจะสูงชันและท้าทาย ผู้ศึกษากลับรู้สึกตื่นเต้นเมื่อได้ไต่ขึ้นสู่ที่สูง รับไอเย็นบริสุทธิ์ที่โอบล้อมกาย และทอดตามองทิวทัศน์ขุนเขาสุดสายตา ประสบการณ์ในดินแดนล้านนาครั้งนั้นไม่เพียงฝากรอยความทรงจำที่ยากจะลืมเลือน หากยังสอนให้ผู้ศึกษาตระหนักถึงความงามที่เรียบง่ายของธรรมชาติและสายสัมพันธ์ระหว่างผู้คนที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางอย่างลึกซึ้งยิ่งขึ้น



ภาพที่ 23 ขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว ณ หมู่บ้านสะปัน อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน

ที่มา: ภาพถ่ายโดย พลสิษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2565

ในปีถัดมา ผู้ศึกษาออกเดินทางลงสู่ภาคใต้ การเดินทางครั้งนี้เปรียบเสมือนการเคลื่อนจากเทือกเขาสูงตระหง่านสู่ท้องทะเลกว้างใหญ่ เบื้องหน้าไม่ใช่สายหมอกหนาวเย็นอีกต่อไป หากเป็นสายลมอุ่นและกลิ่นไอเค็มของทะเลที่โอบล้อมผู้ศึกษาแทน ผู้ศึกษายืนมองดวงอาทิตย์ยามเย็นลับขอบน้ำบนชายหาดเงียบสงัด พลังครุ่นคิดถึงความกว้างใหญ่ไพศาลของโลกใบนี้และพลวัตความเปลี่ยนแปลงของชีวิต ระหว่างเส้นทางเลียบชายฝั่ง ผู้ศึกษาต้องเผชิญสายฝนฉับพลันที่โปรยลงมาโดยไม่ทันตั้งตัว ทุกหยาดฝนเย็นเฉียบที่กระทบผิวกายย่ำเตือนถึงพลังแห่งธรรมชาติและในช่วงเวลาที่ต้องหลบฝน ผู้ศึกษาได้รับรอยยิ้มและน้ำใจจากชาวบ้านที่ไม่เคยรู้จักมาก่อน เหตุการณ์เรียบง่ายว่าล้ำค่าเช่นนี้เองที่ทำให้ผู้ศึกษาซาบซึ้งในความมีน้ำใจของคนแปลกหน้าบนเส้นทาง และตระหนักว่าทุกความยากลำบากระหว่างการเดินทางล้วนแฝงบทเรียนบางอย่างอยู่เสมอ จากขุนเขาสู่ทะเล ผู้ศึกษาได้เรียนรู้คุณค่าของการปรับตัวเข้ากับความหลากหลายของธรรมชาติและสถานการณ์ ความงดงามของโลกนั้นมีหลายมิติ ทุกมิติที่ได้พบพานหล่อหลอมให้ผู้ศึกษาได้ตีความความหมายของ “การเดินทาง” ในเชิงลึกยิ่งขึ้นกว่าที่เคยเป็นมา



ภาพที่ 24 การเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์วิ่งไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลสิษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2567

หลังจากนั้นไม่นาน ผู้ศึกษามุ่งหน้าสู่ดินแดนอีสาน อ้อมกอดแห่งที่ราบสูงและเส้นขอบฟ้ากว้างไกล เส้นทางยาวเหยียดบนภูมิประเทศที่ดูเรียบง่ายของภาคอีสานไม่มีเทือกเขาสูงชันหรือชายทะเลไกลสุดตา หากแต่ความเว้งว้างของที่ราบและทุ่งนากลับเปิดพื้นที่ให้ผู้ศึกษาได้อยู่กับตัวเองอย่างแท้จริง ทุกกิโลเมตรที่มอเตอร์ไซด์แล่นผ่านไร่นาและหมู่บ้านเล็ก ๆ คือทุกกิโลเมตรที่ผู้ศึกษาได้

คำดังสู่ห้วงคำนึงของตนเอง ความโดดเดี่ยวบนถนนหลวงสายยาวกลายเป็นเสมือนกระจกเงาส่องสะท้อน ความคิดและความรู้สึกภายในให้ปรากฏชัด ผู้ศึกษาพบว่าตนเองกำลังตั้งคำถามกับตัวเองตลอดทาง เรากำลังแสวงหาอะไรอยู่? เราเป็นใครท่ามกลางโลกกว้างใบนี้? การเดินทางบนผืนแผ่นดินอีสานครั้งนั้นจึงเป็นมากกว่าการสำรวจสถานที่ใหม่ ๆ หากคือการสำรวจจิตใจของผู้ศึกษาเองอย่างลึกซึ้ง คำคืนหนึ่งได้ผืนฟ้าที่พร่างพรายด้วยดาว ณ ริมทางหลวงสายเปลี่ยว ผู้ศึกษาจอดพักและปล่อยให้สายลม ยามคำคืนพัดผ่านกาย ท่ามกลางเสียงหรีดหรีดเรไรที่ตั้งประสาน ผู้ศึกษาใช้ช่วงเวลานั้นทบทวน เรื่องราวและบทเรียนทั้งหมดที่ได้รับมาตลอดการเดินทางที่ผ่านมา การเดินทางในภาคอีสานได้ทำทลายให้ผู้ศึกษากล้าเผชิญหน้ากับความคิดความรู้สึกของตนเอง และทำให้ค้นพบมิติใหม่ในตัวตนที่ไม่เคยสังเกตเห็นมาก่อน ทุกไมล์ที่เคลื่อนผ่านไปบนถนนสายนี้ ผู้ศึกษาค่อย ๆ เข้าใจตัวเองชัดเจนยิ่งขึ้น และตระหนักว่าการเดินทางที่แท้จริงนั้นเกิดขึ้นภายในจิตใจของเราเองทุกครั้งที่เราออกสู่ถนนกว้าง



ภาพที่ 25 BMW R1200 GS บนแพข้ามฟากจาก ‘ปากนาย’ จังหวัดอุตรดิตถ์ไปยังจังหวัดน่าน  
ประเทศไทย

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลสิษฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2564



ภาพที่ 26 แวะเติมน้ำมัน เส้นทางอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย เพื่อมุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน

ที่มา: ภาพถ่ายโดยพลิชฐ์ ปานแร่ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2565

เมื่อหวนมามองภาพรวมของการเดินทางทั้งหมดที่ผู้ศึกษาได้ประสบมา การขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวเพียงลำพังนั้นเต็มไปด้วยความซับซ้อนทั้งทางกายภาพและจิตใจ ไม่ว่าจะเป็นความเหน็ดเหนื่อยทางร่างกายจากระยะทางยาวไกล หรือความท้าทายทางจิตใจจากความเปล่าเปลี่ยวและความไม่แน่นอน สิ่งเหล่านี้ล้วนหลอมรวมกันจนก่อให้เกิดเป็นประสบการณ์ที่ทรงคุณค่า การเดินทางคนเดียวมอบความรู้สึกอิสระเสรีอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน เปิดโอกาสให้ผู้ศึกษาได้ดำรงอยู่กับปัจจุบันขณะอย่างเต็มที่ และได้ยินเสียงความคิดของตนเองดังกว่าที่เคยได้ยินในชีวิตประจำวัน ท้ายที่สุดแล้ว “การเดินทาง” สำหรับผู้ศึกษาไม่ได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่ไปในเชิงภูมิศาสตร์ หากยังเป็นการเคลื่อนเข้าสู่หัวใจของจิตวิญญาณตนเองไปพร้อมกัน ในทุก ๆ เส้นทางที่ได้ออกเดินทาง ผู้ศึกษาได้เรียนรู้ที่จะมองเห็นคุณค่าในรายละเอียดเล็กน้อยระหว่างทาง ไม่ว่าจะเป็นหมอกบางยามเช้า แสงแดดยามบ่าย กลิ่นดินหลังฝน หรือรอยยิ้มของผู้คนแปลกหน้า ความงดงามของการเดินทางนั้นมีได้ดำรงอยู่เพียงที่ปลายทาง หากแฝงอยู่ในทุกช่วงขณะที่ล้อหมุนไปข้างหน้า การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงเที่ยวคนเดียวของผู้

ศึกษาจึงมิใช่เพียงการสำรวจโลกภายนอก แต่คือการค้นพบตัวตนภายในที่ลึกซึ้งขึ้นในทุกครั้งที่เครื่องยนต์ส่งเสียงก้องและถนนทอดยาวไปเบื้องหน้า

เสียงของผู้ศึกษาในสนามที่ถ่ายทอดผ่านเรื่องเล่าการเดินทางเหล่านี้ สะท้อนให้เห็นว่าผู้ศึกษาซึมซับประสบการณ์ในฐานะ “ผู้เดินทาง” ควบคู่ไปกับบทบาท “ผู้วิจัย” เพียงใด การเผชิญโลกกว้างด้วยตนเองทำให้ผู้ศึกษาเข้าใจในสิ่งที่ผู้ให้ข้อมูลหลายคนรู้สึกและเล่าได้อย่างลึกซึ้งยิ่งขึ้น การสะท้อนคิดตนเองดังกล่าวมิได้ลดทอนความเป็นวิชาการของงานวิจัย หากแต่มันช่วยเพิ่มพูนมิติทางอารมณ์และความเข้าใจเชิงลึกต่อปรากฏการณ์ที่ศึกษา การที่ผู้ศึกษาได้ออกเดินทางลำพังเช่นเดียวกับผู้คนที่กำลังศึกษานั้น ทำให้สามารถเข้าถึงนัยยะและความหมายของการขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวคนเดียวได้อย่างแท้จริง ผ่านสายตาและหัวใจของทั้งนักเดินทางและนักมานุษยวิทยาที่รวมอยู่ในคนคนเดียว

กล่าวโดยสรุป การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวมีความหมายลึกซึ้งและหลากหลายสำหรับผู้ขี่ ด้วยเป็นทั้งการปลดปล่อยตนเองจากความเครียดและความเหนื่อยล้าจากการทำงาน การสัมผัสกับธรรมชาติ และการสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ ที่ให้ความรู้สึกอิสระ การเดินทางคนเดียวยังเปิดโอกาสในการทบทวนตัวเองและสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับคนที่มีความสนใจเหมือนกัน ซึ่งส่งเสริมความรู้สึกของการเป็นส่วนหนึ่งของสังคมคนขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ในมุมมองของผู้ขี่บางคน การขี่มอเตอร์ไซด์คนเดียวเป็นสัญลักษณ์ของอิสระ เช่นการมีโอกาสในการเลือกเส้นทางและจุดหมายปลายทางได้ตามใจชอบ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องเวลาและการรอคอยของผู้อื่น สิ่งนี้ทำให้พวกเขาารู้สึกได้ผ่อนคลายมากขึ้นจากความเครียดและสามารถสัมผัสกับธรรมชาติอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ยังเปิดโอกาสให้ผู้ขี่ได้สัมผัสกับวิถีชีวิตที่แตกต่างและเรียนรู้จากความเรียบง่ายของผู้คนในแต่ละพื้นที่ สิ่งเหล่านี้ช่วยสร้างความประทับใจและขยายมุมมองต่อโลกได้อย่างลึกซึ้ง การเดินทางคนเดียวยังเป็นโอกาสในการสร้างมิตรภาพใหม่ ๆ โดยเฉพาะในบรรยากาศที่เปิดกว้าง ซึ่งผู้ขี่ขี่มักพบกันที่จุดแวะพักและมีการพูดคุยเกี่ยวกับประสบการณ์การขี่ที่พวกเขาแบ่งปัน การเดินทางเหล่านี้ช่วยให้พวกเขารู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มคนที่มีความสนใจเดียวกัน โดยไม่จำกัดยี่ห้อหรือขนาดของมอเตอร์ไซด์ สำหรับหลายคน การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวเป็นวิธีการบำบัดจิตใจที่ช่วยให้พวกเขาสามารถค้นพบความหมายใหม่ ๆ ในชีวิต โดยการใช้เวลาอยู่กับตัวเองและใช้โอกาสนี้ในการค้นหาและเรียนรู้เกี่ยวกับโลกและผู้คนที่พวกเขาพบเจอ ในขณะที่ยังคงรักษาความรู้สึกของความเป็นอิสระและความสนุกสนานในทุกการเดินทาง

ทั้งหมดนี้คือเรื่องเล่าของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ซึ่งเผยให้เห็นมุมมองและประสบการณ์ที่หลากหลายจากนักขี่ทั้ง 9 ท่าน (รวมผู้ศึกษาด้วยเป็นอีก 1 คน) ไม่ว่าจะเป็นความทรงจำเกี่ยวกับมอเตอร์ไซด์คันแรก หรือประสบการณ์การขี่ท่องเที่ยวแบบกลุ่มและแบบคนเดียว ซึ่งแต่ละ

ประสบการณ์นั้นมีความหมายลึกซึ้งและเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลาของชีวิตผู้ซบซี้ สิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่การทำความเข้าใจในแง่มุมต่าง ๆ ของการเชื่อมต่อไซค์ทัวริง ที่ไม่เพียงแค่เป็นการเดินทาง แต่ยังเป็นการค้นหาตัวตนและการสร้างความสัมพันธ์ในเส้นทางที่พวกเขาเลือกเดินอีกด้วย

มันไม่ใช่เพียงแค่ความสุข ตื่นเต้น ...

มันเป็นการได้สัมผัสกับหลาย ๆ สิ่ง โดยที่เราไม่รู้ตัว

มันคือ ‘ประสบการณ์’

ไม่ว่าเราจะผ่านมันมาด้วยแบบใด ....



## บทที่ 6

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

*“ชีวิตคือการเดินทางที่ไม่มีวันจบ トラバドていมนุษย์ยังเป็นมนุษย์*

*ทุกสิ่งที่ผ่านมาในชีวิต ล้วนแล้วแต่เป็นประสบการณ์ที่มีค่า”*

เนื้อความในบทนี้เป็นการนำเสนอความคิดและตัวตนของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์หัวรั้งคนเดียว โดยสำรวจความรู้สึกและประสบการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง ตั้งแต่ความตื่นเต้นและการค้นพบตนเอง ไปจนถึงความเหงาและการเผชิญกับความกลัว ผ่านมุมมองที่หลากหลาย บทนี้ยังวิเคราะห์ถึงผลกระทบทางจิตใจและอารมณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง เช่น การสะท้อนความคิด การสร้างความสัมพันธ์กับผู้คน และการเผชิญหน้ากับความไม่แน่นอน การเดินทางคนเดียวจึงเป็นโอกาสในการเรียนรู้และเติบโตทางอารมณ์ พร้อมทั้งเปิดเผยโลกภายนอกและโลกภายในของตนเองอย่างลึกซึ้ง มีรายละเอียดดังนี้

#### 6.1 ความรู้สึกและความคิดต่อตอนที่เกิดขึ้นจากการขี่มอเตอร์ไซด์หัวรั้งเที่ยวคนเดียว

การขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวได้สร้างตัวตนหลายประการให้กับผู้ขับขี่ ด้วยการขี่มอเตอร์ไซด์ในแบบหัวรั้ง ซึ่งคือรถมอเตอร์ไซด์ที่มีถังน้ำมันขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก เครื่องยนต์ 400 ซีซี ขึ้นไป และใช้เพื่อเดินทางและท่องเที่ยวระยะทางไกล เป็นการเดินทางที่ ‘สนุก’ เมื่อเดินทางเป็นกลุ่ม แต่ค่อนข้าง ‘ตัดสินใจลำบาก’ สำหรับหลายคน หากต้องเดินทางคนเดียว การก้าวข้ามจากเส้นของการเดินทางเป็นกลุ่มสู่การเดินทางคนเดียว หรือจากเดินทางคนเดียวสู่การเดินทางเป็นกลุ่ม จึงมีมิติที่น่าสนใจและสั่นไหวตามบริบทของเวลาในชีวิตและช่วงวัย สำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์หัวรั้ง การใคร่ครวญและตัดสินใจได้สร้างการเปลี่ยนแปลงให้กับการใช้ชีวิตและสร้างตัวตนใหม่ให้เกิดขึ้น

การทำงานภาคสนามทางมานุษยวิทยาด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์หัวรั้งเผยให้เห็น ‘ความรัก ความชอบ และความหลงใหล’ ที่ผลักดันในพวกเขาออกเดินทาง บางคนชอบและหลงใหลรูปทรงและความเร็วของมอเตอร์ไซด์ อันเป็นที่มาของการซื้อหารถมอเตอร์ไซด์คันแรก บางคนรักในการขี่มอเตอร์ไซด์ที่ทำให้ได้เจอประสบการณ์ใหม่ ๆ ซึ่งนั่นทำให้พวกเขาเลือกเดินทางท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์หัวรั้ง ที่ทำให้พวกเขาสามารถเดินทางได้ไกลเพื่อออกไปสัมผัสความร้อน

ความหนาว แสงแดดและสายลมที่สัมผัสร่างกาย การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงแผ่แผ่ไปด้วยอารมณ์และความรู้สึกมากมาย ไม่ว่าจะเป็นความตื่นเต้น ความหดหู่ ความกลัว ความห่วงกังวล ความคิดถึง ความฉวิลาหา ความเหงา เห็นแก่ตัว อิศระ เวลาเป็นของเรา ฯลฯ ซึ่งท้ายที่สุดได้เปลี่ยน/สร้างตัวตนใหม่ให้แก่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว

#### 6.1.1 ความตื่นเต้น ความหดหู่

สำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ การออกทริปมีนัยของ ‘ความตื่นเต้น’ จากการได้เดินทาง/ขับขึ้นบนถนนเส้นเดิม ๆ ที่เคยไปหรือบนถนนสายใหม่ ๆ ที่ไม่เคยไปมาก่อน รวมถึงการได้สัมผัสกับสายลมและแสงแดดที่เข้ามาปะทะร่างกาย ความตื่นเต้นนี้หมายรวมทั้งความสนุกที่จะได้พบเจอและความกลัวการเดินทางที่อาจมีภัยอันตรายที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ความตื่นเต้นจากการได้เดินทาง และได้พบเจอวิวทิวทัศน์และผู้คนในระหว่างทางในวันก่อนและระหว่างทริปมักแปรเปลี่ยนเป็น ‘ความหดหู่’ ที่เกิดขึ้นในวันที่ใกล้จะจบทริปและวันเดินทางกลับ เป็นที่น่าสนใจว่าความคิดต่อตัวตนอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นจากความตื่นเต้นและความหดหู่ คือ การต้องซ่อนเร้นความรู้สึกมากมาย ไม่ว่าจะเป็นความสนุก ความเป็นเด็กในร่างผู้ใหญ่ ความรัก/ความชอบในการขับขี่มอเตอร์ไซด์ ฯลฯ เพื่อใช้ชีวิตในทุกวัน และได้ปลดปล่อยความรู้สึกนั้นในช่วงเวลาสั้น ๆ ของการออกทริป ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์หลายคนได้ถอดบทเรียนไว้ว่า การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวในบริบทหรือเงื่อนไขชีวิตที่ต่างกันทั้งในเรื่องอายุและเศรษฐกิจ รวมถึงในวันที่เพื่อนร่วมทริปค่อย ๆ หมดหายไปจากภาระหน้าที่ในชีวิตที่มากขึ้น การออกทริปเพื่อไปอยู่กับตนเองในช่วงเวลาหนึ่ง การได้เปลี่ยนจุดสนใจจากหน้าที่การงานในทุกวัน คือ การชาร์จพลังให้กลับมาใช้ชีวิตหรือกลับสู่โลกปกติได้อีกครั้ง เสมือนเป็นการหยุดพักเพื่อที่จะได้กลับคืนสู่โลกของการทำงานหรือหน้าที่การงานที่รออยู่ที่บ้านได้อย่างเต็มที่

#### 6.1.2 ความกลัว ความห่วงกังวล

หลายครอบครัวไม่ชอบให้ลูกชายหรือสมาชิกในครอบครัวขี่มอเตอร์ไซด์ ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์ไซด์ใหญ่หรือเล็ก เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุก็มักได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต ดังที่ผู้หลักผู้ใหญ่มักกล่าวว่า ‘ขี่มอเตอร์ไซด์เหมือนเนื้อหุ้มเหล็ก ขับรถยนต์เหมือนเหล็กหุ้มเนื้อ’ อย่างไรก็ตาม ความเร็วและความสนุกของการขี่มอเตอร์ไซด์ก็มีแรงดึงดูดให้หลายต่อหลายคนอยากมีโอกาสได้ครอบครองมอเตอร์ไซด์สักครั้ง ดังที่ไอ้ต ได้กล่าวว่า “จริง ๆ ชอบมอเตอร์ไซด์มาตั้งแต่ตอนมหาวิทยาลัย มันเท่ดี ขี่มอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์ ที่บ้านไม่ให้ขี่เลย เพราะมอเตอร์ไซด์มันอันตราย คนกรุงเทพแบบนี้เนอะ ครั้งแรกที่ไปครอบครองก็ที่ศูนย์มอเตอร์ไซด์ แล้วเราชอบ พอวันรุ่งขึ้นก็ไปจองเงินดาวน์เรียบร้อยแล้ว ทั้งที่ขี่ไม่เป็น พอมีรถเราก็เริ่มฝึกเริ่มเรียน มันก็เป็นจุดเริ่มต้น” (ไอ้ต, สัมภาษณ์, วันที่ 25 พฤษภาคม 2567)

การต้องขังใจว่าจะทำในสิ่งที่ตนเองชอบคือการขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยว กับสิ่งที่ครอบครัวห่วงกังวลคืออยากออกเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์เลย สำหรับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จริง เจื่อนไขของชีวิต ทั้งในเรื่องช่วงวัยที่เคลื่อนผ่าน เศรษฐฐานะ การเปลี่ยนจากคนโสดสู่การมีครอบครัวมีลูก จริตของกลุ่มเพื่อนผู้เคยร่วมขี่คือ เหตุปัจจัยในการตัดสินใจออกเดินทาง กล่าวคือ ในช่วงวัยที่ยังหนุ่มสาว มีกำลังทรัพย์มากพอ และมีกลุ่มเพื่อนร่วมเดินทาง การออกเดินทางอาจมีไว้เพื่อท่องเที่ยว เปลี่ยนที่กินเหล้า ชี้อาชีพ หรือพักผ่อน/เช็คพอยท์สถานที่ ความกลัวต่อสิ่งต่าง ๆ อาจมีน้อยกว่าเมื่อพวกเขาเหล่านั้นเคลื่อนสู่ช่วงวัยที่มากขึ้น ที่แม้จะมีทักษะในการขี่เพิ่มขึ้นตามอายุและประสบการณ์การเดินทางที่มากขึ้น แต่ความกลัวและกังวลก็เกิดขึ้นเมื่อพวกเขามีลูกหรือพ่อแม่เข้าสู่วัยชรา

‘ความกลัว’ ที่เกิดขึ้นในทางหนึ่งได้สร้างตัวตนใหม่ให้กับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวอย่างสัมพันธ์กับช่วงวัยที่มากขึ้น นั่นคือ พวกเขาใช้สติในการเดินทางและมีความระมัดระวังในการขี่มากขึ้น หลายคนเปลี่ยนจากคนที่ชอบใช้ความเร็วในการขี่สู่การลดความเร็วลงและหันมาเสพบรรยากาศของการเดินทางและวิวทิวทัศน์สองข้างทางมากขึ้น หลายคนลดความมั่วสุม/บ้าบิ่นของตัวเองลง เพราะห่วงว่าคนที่อยู่เบื้องหลังจะอยู่อย่างไร หากเขาประสบอุบัติเหตุร้ายแรงหรือเสียชีวิต ‘ความห่วงกังวล’ ที่เกิดขึ้นทำให้ผู้ขี่ขี่หลายต่อหลายคนเลือกที่จะหยุดขี่มอเตอร์ไซด์ใหญ่เมื่อมีลูกหรือลูกยังเล็ก ดังตอนหนึ่งในบทสนทนาของชายชาวสุราษฎร์ธานีท่านหนึ่งที่ผู้ศึกษาเขียนไว้ในบันทึกภาคสนามไว้ว่า “ไปเที่ยวไหนครับ ...มาคนเดียวหรือครับ ...ผมก็ชอบและมีมอเตอร์ไซด์เหมือนกัน แต่เป็นฮาร์ลีย์-เดวิดสัน หลังจากมีลูก ผมก็ไม่ค่อยได้ขี่มอเตอร์ไซด์เหมือนก่อนแล้ว เพราะเป็นห่วงลูก ...ยังอยากอยู่กับลูกสาวไปนาน ๆ” ซึ่งผู้ศึกษาได้ตอบกลับไปว่า “ผมเข้าใจสิ่งที่พี่พูด ผมเองก็มีลูก และก็ห่วงลูกเหมือนกัน และพยายามระวังมาก ๆ ในการขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยว ... ผมก็อยากมีชีวิตของตัวเองเหมือนกัน” (ผู้ศึกษา, บันทึกภาคสนาม, วันที่ 15 ธันวาคม 2566)

### 6.1.3 ความคิดถึง ความฉวีหา ความเหงา

สำหรับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จริงหลายคน ก่อนที่จะมาขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวในปัจจุบัน พวกเขาเคยมีกลุ่มที่ออกทริปด้วยกัน ทั้งที่เป็น ‘กลุ่มขนาดใหญ่’ ที่มีชื่อกลุ่มและวัฒนธรรมกลุ่ม และ ‘กลุ่มขนาดเล็ก’ ที่มีสมาชิกไม่กี่คนโดยเริ่มจากการรวมตัวของเพื่อน ๆ ที่รู้จักกัน หรือจากกลุ่มขนาดใหญ่ที่แยกมาขี่ขึ้นแค่สองสามคน การขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวที่ไม่ได้ไปคนเดียว คือ ความทรงจำที่พวกเขาจะระลึกถึง หากได้มีโอกาสกลับมาพบเจอกันอีกครั้ง เรื่องราวในการสนทนานั้นมักเป็นเรื่องของประสบการณ์การออกทริปด้วยกัน การได้ไปท่องเที่ยวตามสถานที่/จังหวัดต่าง ๆ เรื่องสนุก ๆ หรือวีรกรรมที่ได้ทำร่วมกัน อย่างไรก็ดี ‘ความคิดถึง’ ผู้คนและ ‘ความฉวีหา’ ประสบการณ์ที่ได้พบ

เจอกับกลุ่มเพื่อนหรือผู้ร่วมทริปจะเด่นชัดมาก เมื่อผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ออกเดินทางคนเดียวในเส้นทางใหม่หรือเส้นทางที่เคยไปกับเพื่อนที่รู้ใจ

‘ความคิดถึง’ ที่ก่อตัวขึ้นนี้สะท้อนผ่านการใช้สื่อสังคมออนไลน์รูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการส่งข้อความ ภาพถ่าย หรือ VDO Call ด้วย Messenger, Line และแพลตฟอร์มอื่น ๆ เป็นช่องทางในการสื่อสารและคลายความคิดถึง ดังที่ผู้ศึกษาได้เขียนไว้ในบันทึกภาคสนามไว้ว่า “ไม่ว่าจะสนุกและตื่นเต้นไปกับการเดินทางแค่ไหน ในทุกเย็นหรือเมื่อเข้าที่พัก ผมจะวิดีโอคอลคุยและบอกฝันดีกับลูกชายทั้งสอง” (ผู้ศึกษา, บันทึกภาคสนาม, 15 ธันวาคม 2566) การเดินทางคนเดียวยังสร้างความรู้สึก ‘ความเหงา’ ให้กับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์จากการต้องอยู่คนเดียวและทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยตนเอง ไม่ว่าจะเป็นการเตรียมตัวในการออกทริป การดูแลที่ การจองที่พัก รวมถึงการจัดการกับความเหงาในหัวเวลาที่คิดถึงครอบครัวหรือใคร ๆ ในความทรงจำ

ความคิดต่อตนเองที่เกิดขึ้นจากการเลือกท่องเที่ยวเพียงลำพังนี้ ทางหนึ่งเป็นเหมือนการมาเตือนให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทบทวนรู้ถึงการพึ่งพาตนเอง ด้วยในวันที่ตัวตนของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ยังคงถวิลหาการเดินทาง และเงื่อนไขในชีวิตที่ทำให้เพื่อนร่วมทริปค่อย ๆ หายไป การตกตะกอนทางความคิดจากการเดินทางคนเดียวในแต่ละทริปได้ค่อย ๆ สร้างความแข็งแกร่งทางจิตใจ และผลักดันพวกเขาสู่การต้องฝึกฝนกายและใจให้สามารถออกทริปคนเดียวให้ได้ เพราะเมื่อความรักในการขับขี่มอเตอร์ไซด์มีมากกว่าความกลัว ความเหงา ความคิดถึง ปลายทางของพวกเขามักคือการเลือกออกเดินทางคนเดียว เพื่ออยู่กับตนเองและได้ใคร่ครวญสิ่งต่าง ๆ ดังที่ก้องได้กล่าวว่า “ผมขี่คนเดียวมาได้สองปี สิ่งที่ผมได้จากการขี่คนเดียวคือผมได้ทบทวนตัวเอง ทบทวนตัวเองที่ผ่านมา” (ก้อง, สัมภาษณ์, วันที่ 3 ธันวาคม 2565)

#### 6.1.4 เห็นแก่ตัว อิสระ เวลาเป็นของเรา

นอกเหนือจากความพึงพอใจและความสนุกจากการได้ครอบครองมอเตอร์ไซด์เพื่อออกไปสัมผัสความเร็ว สายลม ความเย็นความร้อน และชุ่มฉ่ำไปกับสายฝน ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทบทวนคนเดียวยังให้เหตุผลของการออกเดินทางว่าเป็นการนำตัวเองออกจากสถานการณ์บางอย่าง ไม่ว่าจะเป็นความเครียดหรือความไม่สบายใจ และได้ใช้เวลาช่วงหนึ่งอยู่กับตัวเอง ได้รู้สึกถึงอิสระ ได้เห็นแก่ตัว (เอง) ในช่วงสั้น ๆ และได้รู้สึกว่าเวลาเป็นของเรา ด้วยเมื่อครอบครองมอเตอร์ไซด์ออกไป ความรู้สึกมากมายที่อาจเป็นความทุกข์จะถูกทำให้หายไป ดังที่นัทได้กล่าวว่า “ปล่อยเยอะนะ บางทีมีปัญหา ก็เบาละ คือมันมีความสุข อะดรีนาลีนมันดีดีกว่า พอได้อยู่ในสิ่งที่ชอบ ภาระที่เราไม่มันทำให้เราสบายขึ้น ความรู้สึกเรามาแน่นเกินร้อย” (นัท, สัมภาษณ์, วันที่ 4 ธันวาคม 2565) และปีเตอร์กล่าวว่า “ผมเป็น

คนชอบขี่มอเตอร์ไซด์อยู่แล้ว แค่เราได้ขี่ก็มีความสุข เวลาเราเครียด ๆ เหนื่อย ๆ จั๊มมอเตอร์ไซด์ออกไปไหนก็ได้ ไปคนเดียว พอรู้สึกสบายใจขึ้นค่อยขี่กลับมา แค่เราได้ขี่สมองเราก็ได้ปลดปล่อยไปเรื่อย” (ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567)

‘เห็นแก่ตัว อีสระ เวลาเป็นของเรา’ ดูเป็นนิยามที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวคนเดียวมักให้ไว้ ด้วยแม้ในทางหนึ่งของการขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวเป็นกลุ่มจะสร้างตัวตนให้กับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ แต่เมื่อเติบโตขึ้นหลายคนก็ต้องการหลุดพ้นจากขนบของกลุ่ม และเริ่มเห็นแก่ (ความต้องการของ) ตัว (เอง) ที่ต้องการอิสระในการเดินทาง และสามารถใช้เวลาเพื่อสัมผัสความสุขจากการขี่วีวีสองข้างทาง และวิถีชีวิตของผู้คน/ชุมชนในพื้นที่ที่แวะผ่านได้เต็มที่ ดังที่ก้องได้กล่าวว่า “ผมได้อิสระมากขึ้น อิสระตรงที่ผมอยากจะไปแวะตรงไหน ไปเที่ยวตรงไหน อาจจะมีนอกแผนบ้าง แต่สบายผม ไม่ต้องอึดอัด ผมเหนื่อยตรงไหนผมก็แค่จอดพัก แล้วก็เสปรรายากาศ” (ก้อง, สัมภาษณ์, วันที่ 3 ธันวาคม 2565) ปีเตอร์กล่าวว่า “ขี่คนเดียวเราไม่ต้องห่วงใคร เวลาไม่กำหนด เราไปเรื่อย ๆ อยากจะพักไหนก็พัก” (ปีเตอร์, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2567) และฟินครกล่าวไว้ว่า “มันเหมือนถ้ามีสามคน เราต้องถามว่าไปไหน ถ้ามีคนเดียวเราก็ไปเลย เราไม่ต้องถาม เจอร้านกาแฟแล้วเราขี่เลย เราก็ยูเทิร์นได้เลย แต่ถ้าเราไปเป็นกลุ่ม โอ้ ยูเทิร์นโดนด่ายับ หรือเราอยากจะแวะปั๊ม เราอยากเลี้ยวตรงนี้ เราอยากนอนตรงนี้ ทำได้เลย ตามใจเราเลย ผมว่าคนที่ขี่คนเดียวได้ อย่างหนึ่งต้องเป็นคนเห็นแก่ตัว” (ฟินคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567)

ความพยายามหลุดพ้นจากการเดินทางเป็นกลุ่ม ที่ต้องใช้ความกล้าในการตัดสินใจเดินออกจากพื้นที่ปลอดภัย (safe zone) หลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นความเหงา ความสนุกสนานของการมีเพื่อนร่วมทาง ความกลัวอันตรายจากการเดินทางคนเดียว ฯลฯ ได้ชี้ให้เห็นพัฒนาการในเรื่องตัวตนของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์หลาย ๆ คน ที่เริ่มต้นจากความเคารพในผู้อื่นและเข้าใจในกฎเกณฑ์ของการอยู่ร่วมกันในสังคม สู่อำนาจค่อย ๆ สร้างตัวตนใหม่ นั่นคือ ‘การยึดความต้องการของตนเองเป็นที่ตั้งบ้าง’ เมื่อพวกเขาประสบการณ์ในการเดินทางที่มากขึ้น ได้พบเจอผู้คนมากขึ้น ซึ่งนั่นอาจทำให้ในปลายทางคือการหลีกเลี่ยงจากการขี่แบบกลุ่มสู่การเดินทางคนเดียว ที่ทำให้พวกเขาไม่ต้องทนกับความอึดอัดต่าง ๆ ของเพื่อนร่วมเดินทาง ดังที่ฟินครได้กล่าวว่า “มันมีสองอย่างนะ เวลาขี่กะคนอื่น ผมจะเกรงใจเขา ผมจะแชร์ความรู้สึกว่าตรงนี้ดีไหม เราแวะร้านนี้เราก็ก้าวเขาไม่ชอบ แต่ถ้าเราแวะคนเดียว ไม่ชอบก็เรื่องของกู ก็เราอยากหยุดตรงนี้ เราเจออะไรแปลก ๆ ก็เรากินคนเดียว แต่ถ้าเป็นกาก ๆ 7 คัน เราจะเจอ 7 คนนั่นต่าง” (ฟินคร, สัมภาษณ์, วันที่ 28 เมษายน 2567)

ที่กล่าวมาข้างต้นคือส่วนหนึ่งของความรู้สึกและประสบการณ์ที่ผู้ศึกษาค้นพบจากการทำความเข้าใจว่า อะไรคือแรงผลักดันให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวริงเลือกเที่ยวคนเดียว และพวกเขาเผชิญกับ

อะไรบ้างระหว่างการเดินทาง รวมถึงความหมายที่แต่ละคนมอบให้กับการออกเดินทางลำพัง ซึ่งนำไปสู่ข้อสรุปว่า “การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เที่ยวคนเดียว คือกระบวนการที่บุคคลพัฒนาความเข้าใจและการตระหนักรู้ในตนเอง ผ่านประสบการณ์การเดินทางที่เข้มข้นและหลากหลาย” อย่างไรก็ตาม ประสบการณ์ที่กล่าวถึงต่อไปนี้มีได้สะท้อนความรู้สึกแบบเดียวกันของผู้ขับขี่ทุกคน หากแต่แสดงให้เห็นถึงความหลากหลายทางอารมณ์และความหมายที่แต่ละบุคคลมอบให้กับการเดินทางคนเดียว ผู้ศึกษาได้เรียนรู้จากการสัมภาษณ์ว่า แม้ผู้ขับขี่จะเลือกการเดินทางเดี่ยวด้วยเหตุผลที่คล้ายคลึงกัน เช่น การแสวงหาอิสรภาพ ความเงียบ หรือการทำลายตนเอง แต่ผลลัพธ์ทางอารมณ์และการรับรู้ที่เกิดขึ้นกลับมีพลวัตแตกต่างกันในแต่ละกรณี

ตัวอย่างของ ‘นัท’ แสดงให้เห็นถึงแรงผลักดันจากความพร้อมส่วนตัวทั้งด้านเวลา เงินทุน และความมุ่งมั่นในการเดินทาง แม้เดิมวางแผนจะเดินทางร่วมกับกลุ่มเพื่อน แต่เมื่อไม่มีใครสามารถไปด้วยได้ เขายังคงตัดสินใจออกเดินทางเพียงลำพัง โดยอาศัยการเตรียมตัวอย่างรอบด้าน นัทกล่าวว่า “การเดินทางคนเดียวเริ่มจากการนัดกลุ่มแล้วไม่มีใครไป แต่ผมวางแผนและทำการบ้านไว้แล้ว ทั้งวันหยุด เงิน และเวลา พร้อม จึงตัดสินใจขี่คนเดียว... ชอบที่สุดคือการพักแล้วไม่ต้องมีอาหารเข้า ไม่ต้องรีบตื่น ทำให้การเดินทางเป็นอิสระและเต็มไปด้วยความสุข” ความสุขจากการเดินทางของเขาจึงไม่ได้เกิดจากจุดหมายปลายทาง แต่เกิดจากกระบวนการได้เลือกเส้นทางเอง การตัดสินใจระหว่างทาง และความไม่แน่นอนที่ยอมรับได้ เช่น การขี่ไปตามป้ายโดยไม่วางแผนล่วงหน้า หรือการร่วมทางกับกลุ่มใหม่ที่เจอบังเอิญระหว่างเดินทาง ความกลัวต่อเส้นทางที่ไม่คุ้นเคยจึงมิได้ทำให้เขาหยุด หากแต่เป็นส่วนหนึ่งของความสนุกในการสำรวจสิ่งใหม่ ๆ ประสบการณ์นี้สะท้อน “จิตการเดินทางแบบเปิดรับ” ที่ไม่ยึดติดกับแผนหรือความปลอดภัยสูงสุด แต่ให้ความสำคัญกับการค้นพบระหว่างทางในฐานะพื้นที่เรียนรู้

ประสบการณ์ของ ‘ปีเตอร์’ สะท้อนให้เห็นถึงความตึงเครียดระหว่างความกลัวกับความมั่นใจในการขับขี่ การเดินทางขึ้นเขากระโโจมของเขาเต็มไปด้วยอันตรายจากทางลาดชันและโค้งลื่น ซึ่งกระตุ้นความหวาดหวั่นต่ออุบัติเหตุหรือการควบคุมที่ผิดพลาด เขายอมรับว่าเป็นช่วงเวลาารู้สึก “หลอน” และใกล้เคียงกับการถอยกลับมากที่สุดในชีวิตการเดินทาง เขากล่าวว่า “หลอนเลยครับ คิดว่าถ้าเบรกไม่อยู่ก็คือจบ... ผมสาบานว่าจะไม่เอา Big Bike มาขึ้นเขากระโโจมอีกแล้ว” ทว่า เมื่อผ่านประสบการณ์นั้นมาได้ ความรู้สึกกลับเปลี่ยนเป็นความมั่นใจที่ลึกซึ้งยิ่งกว่าเดิม เขากล่าวในตอนท้ายของบทสนทนาเดียวกันว่า “หลังจากนั้นผมรู้สึกว่าร่าเริงไปได้ทุกที่แล้ว” การเดินทางครั้งนี้จึงไม่เพียงเป็นบทพิสูจน์ของทักษะหรืออุปกรณ์เท่านั้น แต่ยังเป็นการทำลายขีดจำกัดของตนเองทางอารมณ์

สะท้อนจิตของนักเดินทางที่พร้อม “เปลี่ยนความกลัวเป็นทุนในการกล้า” ผ่านการฝึกฝนตนเองด้วยประสบการณ์จริง

‘จำแยม’ แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนผ่านของจิตการเดินทางตามช่วงวัย จากนักขี่สายเร็วที่เคยเดินทางเป็นกลุ่มในวัยหนุ่ม กลายเป็นผู้เดินทางที่ให้คุณค่ากับจังหวะช้า ความเงียบ และความสัมพันธ์กับธรรมชาติในปัจจุบัน เขากล่าวว่า “ตอนหนุ่ม ๆ ผมเน้นความเร็ว ซี่เป็นกลุ่ม เสียงดัง ๆ สนุกดี... แต่ตอนนี้ผมชอบฟังเสียงลม เสียงนก เสียงในใจมากกว่า” การเปลี่ยนแปลงนี้ไม่ได้เป็นเพียงผลของอายุ แต่เป็นผลสะสมของประสบการณ์ชีวิตที่หล่อหลอม “ฮาพิทส์ใหม่” ให้เลือกอยู่กับจังหวะของตนเอง ความเงียบไม่ได้เป็นสิ่งที่น่าเบื่ออีกต่อไป หากแต่เป็นพื้นที่ของการฟังโลกและเสียงภายใน ช่วงเวลาเหล่านี้ทำให้การขับเคลื่อนกลายเป็นกิจกรรมของการภาวนา และสะท้อนถึงแรงผลักดันแบบ “ไต่ตรองมากกว่าทำท่าย” ที่ต่างจากนักขี่วัยหนุ่มซึ่งเน้นการพิชิตเส้นทางและความเร็ว

สำหรับผู้ศึกษาเอง การเดินทางคนเดียวได้เปิดเผยอีกมิติหนึ่งของอารมณ์ที่ซับซ้อน นั่นคือความเหงาและการรำลึกถึงอดีต ภูมิทัศน์ที่เงียบสงบ เช่น ทุ่งโล่งหรือทิวเขาที่ทอดยาว กลับกระตุ้นให้เกิดการทบทวนถึงเพื่อนร่วมทางในอดีตและช่วงเวลาแห่งความคึกคักที่เคยขาดหายไป ผู้ศึกษาพบว่าภาวะการอยู่คนเดียวในบางสถานการณ์ ไม่ได้นำมาซึ่งความสงบ แต่กลับเต็มไปด้วย “เสียงของอดีต” ที่ย้อนกลับมาอย่างไม่คาดคิด การเดินทางจึงกลายเป็นพื้นที่ของการเผชิญหน้ากับตนเองในระดับลึก เป็นพื้นที่ของการช้อนทับระหว่างอดีตและปัจจุบัน เสียงภายในและเสียงที่ขาดหายไป ความรู้สึกที่เกิดขึ้นไม่ใช่เพียงผลจากการเดินทาง แต่เป็นผลจากการแปรรูปภูมิทัศน์ให้มีความหมายเฉพาะตัว ความเหงาในกรณีนี้จึงไม่ใช่จุดอ่อน หากแต่เป็นประตูสู่การทบทวนตัวตนอย่างซื่อสัตย์ และการยอมรับความเปราะบางในฐานะส่วนหนึ่งของการเดินทางที่แท้จริง

ประสบการณ์ที่ต่างกันไปเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่า ความกลัว ความตื่นเต้น ความหวัง หรือแม้แต่ว่าความรู้สึกว่างเปล่า มิได้เกิดขึ้นพร้อมกันในทุกคน และมีใช้สิ่งที่ผู้เดินทางทุกคนรับรู้ในลักษณะเดียวกัน หากแต่ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ไม่ว่าจะเป็นช่วงวัย ความเคยชินกับการเดินทาง การฝึกฝนร่างกายและจิตใจ ทุนวัฒนธรรมที่แต่ละคนสะสมมา หรือแม้กระทั่งภูมิหลังทางสังคมและอารมณ์ส่วนบุคคล การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์ทัวร์จึงไม่อาจนิยามได้แบบเรียบง่าย หากแต่เป็นกระบวนการประกอบสร้างประสบการณ์เฉพาะตัว ผ่านภูมิทัศน์ เส้นทาง และจังหวะชีวิตที่ไม่ตายตัว ผู้ขี่แต่ละคนแปรรูปการเดินทางให้กลายเป็นพื้นที่ของการเรียนรู้ ความกล้า ความเปราะบาง หรือแม้แต่การคืนกลับสู่ความเงียบงันภายในตนเอง ประสบการณ์เฉพาะตัวที่หลากหลายของผู้ขี่เหล่านี้จึงสะท้อนถึงลักษณะสำคัญของ “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) ซึ่งเน้นการแสวงหาประสบการณ์ที่มีความหมายเฉพาะบุคคล แทนที่จะบริโภคสถานที่ตามสูตรสำเร็จ การเดินทางเดี่ยว

ด้วยมอเตอร์ไซค์จึงกลายเป็นพื้นที่ที่เปิดให้ผู้ขับขี่ได้เผชิญหน้า เกรจา และแปรรูปความรู้สึกต่าง ๆ ตามทุนชีวิตของตนเอง การเดินทางจึงไม่ใช่เพียงการเคลื่อนที่ หากแต่เป็นกระบวนการตีความโลกและตนเองใหม่อย่างมีความหมาย

## 6.2 อภิปรายผล

งานศึกษานี้ตั้งอยู่บนกรอบแนวคิด “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) ซึ่งมุ่งอธิบายการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียวในฐานะปรากฏการณ์ที่สะท้อนอิสรภาพ ความเป็นปัจเจก และการประกอบสร้างตัวตนของผู้เดินทางในโลกสมัยใหม่ การเดินทางในลักษณะนี้มีใช้เพียงการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง หากคือพื้นที่ที่ผู้เดินทางสามารถกำหนดเส้นทาง ประสบการณ์ และความหมายด้วยตนเอง นอกเหนือจากกรอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) ในเชิงทฤษฎีย่อย งานศึกษานี้ได้นำแนวคิด “existential authenticity” ของ **หวัง** (Wang, 1999) มาใช้ในการอธิบายความรู้สึกแท้จริงที่เกิดขึ้นจากการอยู่กับตนเองระหว่างการเดินทาง ขณะที่แนวคิด “tourist gaze” ของ **เออร์รี่** (Urry, 1990) ช่วยชี้ให้เห็นการเลือกมอง เลือกเห็น และเลือกหลีกเลี่ยงของนักเดินทาง ซึ่งเป็นการเจรจากับสายตาของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกระแสหลัก ส่วนแนวคิด “narrative performance” ของ **บรูเนอร์** (Bruner, 2005) เปิดมุมมองว่าการเดินทางมิใช่เพียงการแสวงหาประสบการณ์ แต่คือการร่วมสร้างความหมายผ่านการปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักเดินทางกับเจ้าบ้าน

ขณะเดียวกัน งานศึกษานี้ยังวิพากษ์กรอบแนวคิดคลาสสิกในเชิงโครงสร้างนิยม เช่น **แม็กคันเนลล์** (MacCannell, 2013) และ **กราเบิร์น** (Graburn, 1983) ซึ่งแม้จะมีบทบาทสำคัญในการอธิบายอำนาจเชิงวัฒนธรรม เศรษฐกิจ หรือพิธีกรรม แต่กลับมีข้อจำกัดเมื่อนำมาใช้อธิบายการเดินทางที่แทรกซึมด้วยมิติของศาสนา วิถีชุมชน และอารมณ์ในบริบทโลกใต้ เช่น ประเทศไทย (Graburn, 1983; MacCannell, 2013) ด้วยเหตุนี้ งานวิจัยจึงเลือกใช้แนวคิดอย่างมีวิจารณญาณ มิใช่การหยิบมาใช้อย่างตรงไปตรงมา หากเป็นการปรับ พิจารณา และต่อรอง เพื่อสร้างความเข้าใจต่อประสบการณ์ของผู้เดินทางในฐานะการกระทำเชิงวัฒนธรรม ที่มีทั้งการฟื้นคืนความสัมพันธ์กับโลก และการประกอบสร้างตัวตนผ่านการเคลื่อนไหวในภูมิทัศน์ของสังคมร่วมสมัย ทั้งนี้ ยังได้นำแนวคิดจากนักคิดร่วมสมัยอื่น ๆ เช่น **ไตรอาร์คีและคารามานิส** (Triarchi & Karamanis, 2017) ว่าด้วยภูมิทัศน์ทางเลือก, **เคเตอร์** (Cater, 2017) ว่าด้วยยานพาหนะในฐานะเครื่องมือวัฒนธรรม และ **เชลเลอร์และเออร์รี่** (Sheller & Urry, 2006) ว่าด้วยการเคลื่อนไหวหลากหลายมิติ (mobilities) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวตน เครื่องยนต์ และภูมิทัศน์ โดยแนวคิดทั้งหมดจะถูกนำมาอภิปราย

อย่างสอดคล้องกับประสบการณ์การเดินทางของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ในส่วนถัดไป (Cater, 2017; Sheller & Urry, 2006; Triarchi, 2017)

### 6.2.1 มอเตอร์ไซค์ทัวร์กับภูมิทัศน์ทางเลือก: พัฒนาการและความหมายทางสังคม

รถมอเตอร์ไซค์ไม่ได้เป็นเพียงแค่เครื่องมือในการเดินทาง แต่ยังเป็นสัญลักษณ์ของอิสรภาพ ความคล่องตัว และการผจญภัย ความก้าวหน้าของการพัฒนาและการปรับปรุงรถมอเตอร์ไซค์เป็นกระบวนการที่ยาวนาน ซึ่งเริ่มต้นจากช่วงปลายศตวรรษที่ 19 การพัฒนาของจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินเริ่มต้นขึ้นจากการทดลองของนักประดิษฐ์หลายคน โดยเฉพาะในยุโรปและสหรัฐอเมริกา การประดิษฐ์จักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ภายในซึ่งใช้พลังงานจากน้ำมันเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาที่เราเห็นในปัจจุบัน โดยในปี ค.ศ. 1885 ก๊อทลีบ เดมเลอร์ และวิลเฮล์ม มายบัคได้สร้างเครื่องยนต์ที่สามารถขับเคลื่อนจักรยานได้ ซึ่งเป็นการพลิกโฉมวงการมอเตอร์ไซค์ จากนั้นการพัฒนาทางเทคโนโลยียังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง เมื่อบริษัทต่าง ๆ เริ่มผลิตรถมอเตอร์ไซค์ในเชิงพาณิชย์ โดยหนึ่งในแบรนด์ที่โดดเด่นคือ Harley-Davidson ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1903 สะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตของอุตสาหกรรมที่ไม่เพียงแต่เปลี่ยนแปลงวิธีการเดินทางของผู้คน แต่ยังเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและสังคมโดยรวม ในปัจจุบัน รถมอเตอร์ไซค์ไม่ได้เป็นเพียงแค่เครื่องมือที่ใช้ในการเดินทางเท่านั้น แต่ยังเป็นสัญลักษณ์ของการผจญภัย การเดินทางระยะไกล และการแสดงออกถึงอิสรภาพ หนึ่งในนั้นคือรถมอเตอร์ไซค์ทัวร์ ที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อการเดินทางไกล ที่ยังคงมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ขี่ที่ต้องการความสะดวกสบายและความทนทานในการเดินทางระยะยาว

มอเตอร์ไซค์ทัวร์มีหลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการใช้งานที่แตกต่างกัน เช่น ทัวร์แบบผจญภัย (Adventure Tourers) ซึ่งเหมาะสำหรับการขี่ในเส้นทางออฟโรด หรือ สปอร์ตทัวร์ (Sport Tourers) ที่ออกแบบมาเพื่อความเร็วสูง และฟูลเดรสทัวร์ (Full Dress Tourers) ที่เหมาะสำหรับการขี่บนถนนลาดยาง ตัวอย่างที่ได้รับความนิยม เช่น Honda Gold Wing, Harley-Davidson Electra Glide และ Yamaha Star Venture มอเตอร์ไซค์ทัวร์มีเครื่องยนต์หลากหลายขนาด ตั้งแต่ 500 ซีซี ไปจนถึง 2,000 ซีซี และกำลังแรงม้าตั้งแต่ 45 แรงม้า ไปจนถึง 200 แรงม้า ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการขี่และความเร็วสูงสุดที่สามารถทำได้ สำหรับผู้ขี่ที่ต้องการความสะดวกสบายและความเสถียรในการขี่ระยะไกล รถมอเตอร์ไซค์ทัวร์จึงเป็นตัวเลือกที่เหมาะสม แม้ว่าจะมีข้อจำกัดในด้านน้ำหนักและขนาดที่อาจทำให้ไม่สะดวกในการขี่ในเมือง ในด้านเครื่องแต่งกายของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ ความปลอดภัยและความสะดวกสบายมีความสำคัญมาก การเลือกเครื่องแต่งกายที่เหมาะสม เช่น หมวกกันน็อกเต็มใบ แจ็คเก็ตที่ทนทานต่อ

การกระแทก และรองเท้าที่ให้การปกป้องข้อเท้า ล้วนมีบทบาทสำคัญในการช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและเพิ่มความสะดวกรสบายในการขี่ระยะไกล

การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในฐานรูปแบบหนึ่งของการเดินทาง ไม่ได้ดำรงอยู่ในสูญญากาศ หากแต่แฝงอยู่ภายใต้พลวัตทางสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปตลอดหลายทศวรรษ จากเดิมที่การขี่รถจักรยานยนต์ทางไกลถูกมองว่าเป็นกิจกรรมเฉพาะกลุ่มผู้แสวงหาความตื่นเต้น และการผจญภัย ปัจจุบัน มอเตอร์ไซด์ทัวร์ได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของการเดินทางที่สานความเป็นปัจเจก ความเป็นกลุ่ม และความแสวงหาประสบการณ์เฉพาะตัวเข้าด้วยกัน ข้อมูลภาคสนามสะท้อนให้เห็นว่า ผู้ขี่จำนวนมากเลือกเส้นทางที่ไกลจากเส้นทางท่องเที่ยวกระแสหลัก พยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ท่องเที่ยวแบบมวลชน (mass tourism) และมองหาประสบการณ์ที่ "แท้" หรือ "เป็นธรรมชาติ" มากขึ้น ตัวอย่างเช่น ผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่งกล่าวว่า “การขี่เข้าป่า หรือเส้นทางเลาะชายแดน มันทำให้เรารู้สึกเหมือนเราอยู่กับตัวเอง อยู่กับธรรมชาติ ไม่ได้ถูกจัดฉากเพื่อขายนักท่องเที่ยว” เมื่อพิจารณาภายใต้แนวคิดของ ไทรอาร์คีและคารามานิส (Triarchi & Karamanis, 2017) ที่เสนอว่าการท่องเที่ยวทางเลือกคือการแสวงหาประสบการณ์ที่มีความหมายเฉพาะตัว มอเตอร์ไซด์ทัวร์สามารถมองได้ว่าเป็นการผลิต “ภูมิทัศน์ทางเลือก” (alternative landscapes) ซึ่งผู้เดินทางมีอำนาจในการกำหนดเส้นทาง เวลา และรูปแบบของการเดินทางอย่างอิสระ โดยไม่จำเป็นต้องยึดโยงกับโครงสร้างของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกระแสหลัก การเดินทางจึงไม่เพียงเป็นการเคลื่อนที่เชิงกายภาพ แต่ยังเป็นกระบวนการสร้างภูมิทัศน์ทางสังคมและอารมณ์ ที่สะท้อนอัตลักษณ์และจังหวะชีวิตเฉพาะตัวของผู้เดินทาง (Triarchi, 2017)

แนวคิดนี้สอดคล้องกับงานของ ราโมอา, ปิเรส และ อัญญา (Ramoá, Pires & Añaña, 2021) ที่ชี้ให้เห็นว่าการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์มีคุณลักษณะของการแสวงหาประสบการณ์ใหม่และการเชื่อมโยงกับธรรมชาติ โดยเฉพาะเมื่อเส้นทางที่ใช้คือพื้นที่ชนบท เส้นทางภูเขา หรือชายแดน ซึ่งมักเปิดโอกาสให้ผู้เดินทางได้สำรวจทั้งภายนอกและภายในตนเอง ในมุมมองมานุษยวิทยาการท่องเที่ยว (Ramoá et al., 2021) แนวคิดเรื่อง “ภูมิทัศน์ทางเลือก” ยังสะท้อนบทบาทของนักเดินทางในฐานะผู้กระทำการทางวัฒนธรรมที่มีลักษณะคล้ายกับนักมานุษยวิทยาเอง ดังที่ แนช (Nash, 1989) ชี้ว่า นักท่องเที่ยวในโลกสมัยใหม่มักปฏิบัติตนเสมือน “anthropologists” ที่เดินทางไปยัง “พื้นที่อื่น” เพื่อเรียนรู้และบริโภคสิ่งแปลกใหม่จากต่างวัฒนธรรม ขณะที่ แชมเบอร์ส (Chambers, 2000) ได้เสนอว่าการท่องเที่ยวมิใช่เพียงกิจกรรมส่วนบุคคล หากแต่เป็นปรากฏการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม และเชิงอัตลักษณ์ที่เชื่อมโยงกับโครงสร้างของระบบโลกอย่างลึกซึ้ง มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในแง่นี้จึงไม่สามารถถูกมองได้แค่ว่าเป็นฐาน “ประสบการณ์อิสระ” ที่เป็นผลจากความต้องการส่วนตัวของนัก

เดินทาง แต่เป็นปฏิบัติการทางวัฒนธรรมที่ฝังตัวอยู่ในกลไกเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจการเดินทาง และจินตภาพของความอิสระ (Chambers, 2000; Nash, 1989)

ยิ่งไปกว่านั้น แนวคิดเรื่อง “authenticity” ของ แม็กคันเนลล์ (MacCannell, 2013) ช่วยเปิดมุมมองว่าความปรารถนาในการเดินทางของนักท่องเที่ยวสมัยใหม่ไม่ได้เป็นเพียงการหลีกเลี่ยงจากชีวิตประจำวัน แต่เป็นการแสวงหาสิ่งที่รู้สึก “แท้” หรือ “ดั้งเดิม” ซึ่งหล่นหายไปจากวิถีชีวิตในสังคมอุตสาหกรรม ทว่า ความแท้เหล่านี้มักถูกจัดฉาก (staged authenticity) ภายใต้บริบทของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ที่เปลี่ยนความปรารถนาอันบริสุทธิ์ให้กลายเป็นสินค้าที่บริโภคได้อย่างเป็นระบบ แม้แต่การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์ซึ่งดูเหมือนจะหลุดพ้นจากกรอบของการท่องเที่ยวแบบตลาด ก็อาจยังดำรงอยู่ภายใต้กรอบความหมายที่ถูกประกอบสร้างมาแล้วล่วงหน้า ผ่านภาพลักษณ์ของ “นักบิดอิสระ” ที่ถูกทำให้โรแมนติกผ่านภาพยนตร์ วรรณกรรม หรือโฆษณาชวนฝัน ประสบการณ์ที่ดูเหมือนเป็นอิสระจึงอาจไม่ได้ปลอดจากโครงสร้าง หากแต่เป็น “ความอิสระที่ถูกกำกับ” โดยทุนทางวัฒนธรรมและสื่อในสังคมร่วมสมัย เช่นเดียวกับผู้ให้ข้อมูลหลายคน แม้พวกเขาจะเน้นย้ำความตั้งใจที่จะหลีกเลี่ยงพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก ทว่ากลับมักอ้างอิงเส้นทางที่เริ่มมีชื่อเสียงในหมู่นักท่องเที่ยวแนวผจญภัย เช่น “แม่ฮ่องสอนลูป” หรือเส้นทางเลาะชายแดนเชียงราย ในแง่นี้ ประสบการณ์ที่ผู้ขับขี่รับรู้ “แท้” จึงไม่สามารถแยกขาดจากกรอบความคาดหวังที่สังคมและสื่อร่วมสมัยสถาปนาขึ้นอย่างสมบูรณ์ อันนำไปสู่คำถามเชิงวิพากษ์ว่า พวกเขา กำลังประกอบสร้าง “ภูมิทัศน์ทางเลือก” ที่มีลักษณะ staged ในอีกรูปแบบหนึ่งหรือไม่ ความคลี่คลายของประสบการณ์เชิงอิสระเช่นนี้ ชี้ให้เห็นว่าความหมายของ “ภูมิทัศน์ทางเลือก” มิได้ดำรงอยู่ในสภาวะความบริสุทธิ์ หากแต่เป็นผลผลิตของพลวัตทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ซ้อนทับอยู่บนเส้นทางของการเดินทางเอง (MacCannell, 2013)

อย่างไรก็ตาม เมื่อมองจากมิติของประสบการณ์ภาคสนาม จะพบว่าการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์นั้นมีความหลากหลายและซับซ้อนกว่าภาพจำในสื่ออย่างมาก โดยเฉพาะเมื่อเส้นทางที่ใช้คือพื้นที่ชนบท เส้นทางภูเขา หรือชายแดน ซึ่งมักเปิดโอกาสให้ผู้เดินทางได้สำรวจทั้งภายนอกและภายในตนเอง ตัวอย่างที่ชัดเจน เช่น ‘ฟิยุทซ์’ ที่เล่าถึงการขี่มอเตอร์ไซด์ในช่วงปี 2520 โดยกลุ่มคนมีฐานะดีในยุคนั้นมักออกทริปประจำสัปดาห์ไปยังสถานที่ต่าง ๆ เช่น เมืองกาญจน์ เขาใหญ่ อุทยาน รวมถึงการเดินทางใหญ่ในฤดูหนาว หรือ ‘นัท’ ที่เพลิดเพลินกับการเดินทางแบบกลุ่มซึ่งเปิดพื้นที่ให้สร้างมิตรภาพใหม่ ขณะเดียวกัน ผู้ศึกษาก็ได้รับประสบการณ์ที่แตกต่างอย่างสิ้นเชิงจากการเดินทางคนเดียวในภาคเหนือ ใต้ และอีสาน ระหว่างปี 2565–2567 ซึ่งช่วยให้ตนเองได้สำรวจมิติทางอารมณ์และภูมิทัศน์ที่ไม่เคยสัมผัสมาก่อนจากการเดินทางแบบกลุ่ม การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จึง

มิใช่เพียงการเคลื่อนไหวเชิงกายภาพในเส้นทางที่แปลกใหม่ แต่เป็นพื้นที่แห่งการสำรวจตนเองผ่านประสบการณ์ เจรจากับภูมิทัศน์ และต่อรองกับความหมายของ “ความแท้” ที่แต่ละคนตีความไม่เหมือนกัน

ประสบการณ์เชิงปัจเจกเหล่านี้จึงทำหน้าที่ “รื้อ” หรือ “ทำลาย” ภาพจำที่ถูกจัดวางไว้ล่วงหน้า ทั้งในเชิงวัฒนธรรมและอุตสาหกรรม โดยการเดินทางกลายเป็นพื้นที่ต่อรองระหว่างความแท้ที่รู้สึกได้จริง กับความแท้ที่ถูกผลิตให้บริโภค ความซับซ้อนดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าความหมายของการเดินทางไม่ได้ถูกกำหนดโดยจุดหมายปลายทางเพียงอย่างเดียว หากแต่เกิดขึ้นจากการปะทะกันระหว่างภาพฝันกับประสบการณ์จริง ซึ่งผู้เดินทางต่างตีความตามทุนชีวิตของตน เมื่อพิจารณาจากแนวคิด “mobilities” หรือ “พลวัตการเคลื่อนไหว” ของ เซลเลอร์และเออร์รี่ (Sheller & Urry, 2006) จะพบว่าการเชื่อมต่อเครือข่ายที่แท้จริงไม่ใช่แค่การเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง แต่คือการผลิตอัตลักษณ์ผ่านการเคลื่อนไหวของร่างกาย เครื่องยนต์ และภูมิทัศน์ เส้นทางที่ทอดผ่านภูเขา ป่าเขา หรือพื้นที่ชายแดน กลายเป็น “พื้นที่พิธีกรรม” ที่เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่ได้ฟื้นฟูพลังภายใน หลุดพ้นจากภาระของชีวิตเมือง และเชื่อมโยงกับโลกในระดับลึก (ชนัญ วงษ์วิภาค, 2560) แนวคิด mobilities ยังทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์ที่ซับซ้อนระหว่างผู้เดินทาง ยานพาหนะ สถานที่ และเทคโนโลยี ซึ่งแสดงออกผ่านจังหวะของการเร่ง ความเงียบในระหว่างทาง การแวะพัก และเรื่องเล่าที่ก่อตัวขึ้นระหว่างการเดินทาง ในแง่นี้ มอเตอร์ไซด์ที่แท้จริงจึงไม่ได้มีความหมายแค่ในฐานะพาหนะสำหรับการเดินทางระยะไกล แต่ยังคงกลายเป็นสัญลักษณ์ของการแสดงออกถึงความท้าทาย ความอิสระ และการมีอำนาจในตนเอง (agency) ซึ่งสะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนในวรรณกรรม เช่น งานของ เคเตอร์ (Cater, 2017) ที่เสนอว่ามอเตอร์ไซด์เป็นเครื่องมือทางวัฒนธรรมที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ได้เชื่อมโยงกับธรรมชาติ และแสวงหาประสบการณ์เฉพาะตนผ่านการสำรวจเส้นทางใหม่ ๆ โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบท การขับขี่มอเตอร์ไซด์จึงสามารถกลายเป็นกระบวนการเรียนรู้ การต่อต้านความเร่งรีบของเมือง และการฟื้นฟูชีวิตผ่านการสัมผัสกับชุมชนท้องถิ่นและธรรมชาติ ดังที่ ‘จำเอยม’ เล่าถึงประสบการณ์วัยเด็กที่เขาได้ขี่มอเตอร์ไซด์ช่วยป้ายยาของในเมืองเชียงใหม่ว่า “แม้จะไม่รู้ทาง แต่มันทำให้ผมหลงรักการขี่มอเตอร์ไซด์” ประสบการณ์เช่นนี้ชี้ให้เห็นว่า มอเตอร์ไซด์คือยานพาหนะที่เปิดโอกาสให้ปัจเจกสามารถเชื่อมโยงกับโลกอย่างใกล้ชิด เป็น “ตัวกลาง” ในการผลิตความหมายใหม่ของชีวิตประจำวัน (Cater, 2017)

เมื่อขยายจากประสบการณ์เชิงปัจเจกไปสู่ระดับโครงสร้าง จะพบว่าโลกของมอเตอร์ไซด์ที่แท้จริงยังเชื่อมโยงกับมิติทางเศรษฐกิจและการเมืองของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงทศวรรษ 1990–1999 ที่การพัฒนาเทคโนโลยีมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่และระบบ

ไฟฟ้าส่งผลให้ช่างซ่อมต้องปรับตัวตามเทคโนโลยีใหม่ ๆ ขณะเดียวกัน การเปิดเสรีทางการค้าได้เปลี่ยนโฉมภูมิทัศน์ของตลาดไทย จากการนำเข้ารถยนต์ไฮบริดในรูปแบบ “รถอินวอย” สู่อุตสาหกรรมการผลิตของบริษัทญี่ปุ่นในประเทศ ส่งผลให้การแข่งขันในตลาดเข้มข้นขึ้น อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงเป็นเส้นทางสำคัญสำหรับนักเดินทางทั่วโลกรวมทั้งจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฐานะจุดแวะที่ช่วยส่งต่อความรู้เรื่องการซ่อมบำรุงและการเดินทางระยะไกลระหว่างนักเดินทางกับช่างท้องถิ่น ร้านซ่อมมอเตอร์ไซค์จึงไม่ใช่แค่สถานที่ทางกายภาพ แต่เป็นพื้นที่ของการแลกเปลี่ยนภูมิปัญญาและวัฒนธรรม นอกจากนี้ มอเตอร์ไซค์ยังเป็นสื่อกลางของการสร้างความสัมพันธ์ในเชิงสังคมและวัฒนธรรม การศึกษาของ ภูเก็ต คังคายะ (2559) ระบุว่า การขี่มอเตอร์ไซค์ในไทยไม่ได้เป็นเพียงกิจกรรมสันทนาการ แต่ยังเป็นการแสดงออกถึงอัตลักษณ์และการสร้างเครือข่ายทางสังคม ดังกรณีกลุ่มมอเตอร์ไซค์ใหญ่ที่มีกรรมร่วมกันเพื่อการท่องเที่ยว แคมป์ปิ้ง และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ เช่น กลุ่มฮอค (HOG) หรือกลุ่มงูเห่า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงมิติของการรวมกลุ่มที่ข้ามพ้นเรื่องเครื่องยนต์ไปสู่เรื่องของมิตรภาพ อัตลักษณ์ร่วม และวัฒนธรรมของการเดินทางที่อิงกับอิสระภาพและความสัมพันธ์ในแนวราบ (ภูเก็ต คังคายะ, 2559)

กล่าวโดยสรุป มอเตอร์ไซค์ทัวร์จึงมิใช่เพียงเทคโนโลยีสำหรับการเดินทาง หากแต่เป็นวิถีทางวัฒนธรรมที่สะท้อนความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับภูมิทัศน์ที่พวกเขาเลือกข้ามผ่าน การพัฒนาเทคโนโลยีควบคู่กับวัฒนธรรมการเดินทางได้ทำให้รถมอเตอร์ไซค์กลายเป็นสื่อกลางของอิสระภาพ เสรีภาพในการกำหนดเส้นทางชีวิต และการแสวงหาความหมายเฉพาะตนในโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในบริบทของภูมิทัศน์ทางเลือก มอเตอร์ไซค์จึงไม่ใช่แค่ยานพาหนะ แต่เป็นเครื่องมือในการต่อรองความหมายกับโลก การขับเคลื่อนร่างกายและอารมณ์ผ่านพื้นที่ต่าง ๆ ได้สร้างการรับรู้ใหม่เกี่ยวกับตัวตน สังคม และธรรมชาติ ซึ่งปรากฏฐานสำคัญให้การอธิบายในหัวข้อถัดไป

### 6.2.2 แรงจูงใจและการตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยวคนเดียว

การเดินทางเป็นกระบวนการทางสังคมที่แต่ละบุคคลแสวงหาด้วยเหตุผลที่แตกต่างกัน บางคนเลือกเดินทางเพื่อหนีจากกรอบชีวิตประจำวัน บางคนมุ่งสู่การสำรวจโลกใหม่ ในขณะที่บางคนใช้การเดินทางเป็นเส้นทางสู่การสำรวจภายในตนเอง สำหรับผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ที่เลือกเดินทางคนเดียว ประสบการณ์นี้ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพ แต่ยังทำหน้าที่เป็นพื้นที่แห่งการทดลองความคิด ความรู้สึก และความปรารถนาอันลึกซึ้ง การศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่า แม้แรงจูงใจของผู้ขี่จะแตกต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นความต้องการอิสระ ความสงบ การท้าทายตนเอง หรือการแสวงหาความหมายใหม่ ๆ ในชีวิต แต่ล้วนสะท้อนให้เห็นความปรารถนาที่จะหลุดพ้นจากข้อจำกัดเดิม และสร้างประสบการณ์เฉพาะตน ผ่านกระบวนการเดินทางที่ผู้ขี่มีอำนาจในการเลือกเส้นทาง

เวลา และการปะทะกับโลกภายนอกด้วยตนเอง การเดินทางล่ำฟังในบริบทนี้จึงไม่ใช่เพียงกิจกรรมเพื่อความบันเทิง หากแต่เป็นกระบวนการเรียนรู้และการประกอบสร้างความหมายในชีวิต ผ่านการทบทวนและทดลองตนเองในเส้นทางที่ไม่มีแบบแผนตายตัว อันสอดคล้องกับกรอบแนวคิดการท่องเที่ยวทางเลือก ที่ให้คุณค่ากับประสบการณ์เฉพาะบุคคลและการหลีกเลี่ยงโครงสร้างของการท่องเที่ยวกระแสหลัก

การขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวคนเดียวสามารถจัดวางอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของ “การท่องเที่ยวทางเลือก” (alternative tourism) ซึ่งให้ความสำคัญกับความเป็นอิสระ การประกอบสร้างประสบการณ์เฉพาะตัว และการกำหนดเส้นทางชีวิตด้วยตนเอง ผู้ขับขี่ที่เลือกเดินทางล่ำฟังมีอำนาจเต็มที่ในการออกแบบจังหวะของการเดินทาง กำหนดเส้นทาง จุดหมาย และเวลา โดยไม่ต้องอิงกับโครงสร้างหรือการจัดการของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกระแสหลัก การเดินทางเช่นนี้จึงเป็นพื้นที่ในการเจรจาระหว่างโลกภายในของผู้เดินทางกับภูมิทัศน์ภายนอก ซึ่งเต็มไปด้วยความคาดเดาไม่ได้ ความท้าทาย และโอกาสในการเรียนรู้ ข้อค้นพบจากข้อมูลภาคสนามสอดคล้องกับแนวคิดของ กราเบิร์น (Graburn, 1983) ที่มองว่าการเดินทางในสังคมสมัยใหม่มีลักษณะเหมือน “พิธีกรรม” (ritual) ซึ่งช่วยให้บุคคลหลุดพ้นจากข้อจำกัดของชีวิตประจำวัน และก้าวเข้าสู่ช่วงเวลาอันศักดิ์สิทธิ์ในการสำรวจตนเอง การเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์จึงสามารถถูกมองว่าเป็น “พิธีกรรมแห่งการเปลี่ยนผ่าน” (rites of passage) ที่นักเดินทางสร้างขึ้นเอง ผ่านการเผชิญหน้ากับความเจ็บ ความเปลี่ยนแปลง หรือแม้แต่การพบปะผู้คนโดยบังเอิญตามเส้นทาง ทั้งหมดนี้ช่วยเปิดพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้เว้นวรรคจากชีวิตประจำ และฟื้นฟูพลังภายในด้วยเงื่อนไขที่ตนเองเลือก (Graburn, 1983)

ความรู้สึกลึกลับถึง “อิสระภาพ” และ “การสำรวจภายใน” เป็นแก่นหลักของประสบการณ์ที่ผู้เดินทางคนเดียวมักเน้นย้ำ การขี่มอเตอร์ไซด์เพียงลำพังเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่สามารถกำหนดเส้นทาง จุดพัก และจังหวะการเดินทางได้ตามความต้องการของตนเอง ปราศจากการปรับตัวเข้ากับความคิดหวังของผู้อื่น พื้นที่แห่งเสรีภาพเช่นนี้ไม่ได้เป็นเพียงการเดินทางเชิงกายภาพ แต่คือการเผชิญหน้ากับตนเองในสถานะที่ปลอดจากโครงสร้างและข้อจำกัดทางสังคม ผู้ขับขี่บางคนเล่าว่า การขี่มอเตอร์ไซด์ผ่านเส้นทางชนบท พื้นที่ห่างไกล หรือภูมิประเทศที่ไม่คุ้นเคย ทำให้พวกเขาได้สัมผัสกับความเจ็บ ความเรียบง่าย และการอยู่กับความคิดของตนเองอย่างลึกซึ้ง ประสบการณ์ของการเผชิญหน้ากับความท้าทายที่ไม่อาจคาดเดา เช่น สภาพอากาศที่แปรปรวนหรือเส้นทางที่ยากลำบาก ยังเป็นบททดสอบที่ช่วยเสริมสร้างความยืดหยุ่น และพัฒนาความแข็งแกร่งทางจิตใจ การเดินทางคนเดียวจึงมิใช่เพียงการเคลื่อนผ่านภูมิประเทศใหม่ ๆ หากแต่เป็นการเปิดพื้นที่ให้เกิดการสำรวจและทบทวนโลกภายในด้วยตนเองอย่างแท้จริง

สำหรับผู้เดินทางหลายคน การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์คนเดียวไม่ใช่เพียงการแสวงหาอิสรภาพ แต่ยังเป็นพื้นที่สำคัญในการค้นหาความหมายในชีวิต และการทบทวนตนเองในระดับลึก การเคลื่อนตัวผ่านภูมิทัศน์ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เผชิญกับธรรมชาติที่ไม่แน่นอน และพบเจอผู้คนที่แตกต่างกัน ล้วนเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการที่บีบให้ผู้เดินทางต้องตั้งคำถามกับตนเอง ทบทวนชีวิตที่ผ่านมา และค้นหาความหมายที่ซ่อนอยู่ในประสบการณ์แต่ละช่วง ตัวอย่างเช่น ‘ก้อง’ ผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่งที่กล่าวว่า “ผมขี่คนเดียวมาได้สองปี สิ่งที่ผมได้จากการขี่คนเดียวคือผมได้ทบทวนตัวเอง ทบทวนตัวเองที่ผ่านมา” คำพูดของเขาสะท้อนว่าการเดินทางเพียงลำพังไม่ใช่เพียงกิจกรรมยามว่าง แต่คือพื้นที่สำคัญในการสกัดเอาประสบการณ์ชีวิตออกมาไตร่ตรองอย่างจริงจัง การเดินทางเช่นนี้ทำให้ช่วงเวลาธรรมดา เช่น การหยุดพักได้ต้นไม้ใหญ่ การรอดพ้นจากพายุฝนกลางทาง หรือการได้รับความช่วยเหลือจากคนแปลกหน้า กลายเป็นจุดเริ่มต้นของการทบทวนคุณค่าชีวิต คำถามอย่าง “ชีวิตของฉันกำลังมุ่งหน้าไปทางไหน?” หรือ “สิ่งใดคือความหมายแท้จริงของการมีชีวิตอยู่?” จึงไม่ได้เป็นเพียงวลีเชิงนามธรรม หากแต่ถูกประกอบสร้างขึ้นจากประสบการณ์ที่สัมผัสได้จริง การเดินทางจึงกลายเป็นพื้นที่ของการเว้นวรรคชีวิต (life-pause) ที่เอื้อให้ผู้เดินทางได้สละกรอบชีวิตประจำวัน และเชื่อมโยงกับความปรารถนาอันลึกเร้นของตนเอง

การเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซค์ยังเปิดพื้นที่ให้เกิดกระบวนการสำรวจตนเอง (self-exploration) และการกำหนดเส้นทางชีวิตตามเจตจำนงของตนเองอย่างแท้จริง การตัดสินใจเลือกเส้นทาง การเผชิญหน้ากับอุปสรรคที่ไม่คาดฝัน และการเลือกจังหวะเดินทางที่สอดคล้องกับความรู้สึกในแต่ละช่วง ล้วนสะท้อนเสรีภาพภายในที่ผู้เดินทางมอบให้แก่ตัวเอง สิ่งนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ **มาร์ก แอนโทนี คามิลเลอรี** (Mark Anthony Camilleri, 2018) ที่เสนอว่าการท่องเที่ยวคือพื้นที่ของการผ่อนคลาย การปลดปล่อยจากข้อจำกัด และการกำหนดประสบการณ์ชีวิตตามความปรารถนาของแต่ละบุคคล ในบริบทของการขี่มอเตอร์ไซค์คนเดียว ผู้ขี่ไม่ได้เพียงแค่สำรวจโลกภายนอก หากแต่กำลังขับเคลื่อนตัวเองเข้าสู่กระบวนการแปรเปลี่ยนภายใน ผ่านการตั้งคำถาม ทบทวน และประกอบสร้างมุมมองใหม่ต่อชีวิต เส้นทางที่ทอดยาวจึงเปรียบเสมือนเวทีที่ผู้เดินทางสามารถทดลองข้ามพ้นขอบเขตเดิม ๆ ของตัวเองได้อย่างเสรี การเดินทางจึงไม่ใช่เพียงการเคลื่อนย้าย แต่เป็นการประกอบสร้างชีวิตใหม่ในระหว่างการเดินทางนั้นเอง

การขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์คนเดียวไม่ได้เป็นเพียงการสำรวจตัวเองในปัจจุบัน แต่ยังเชื่อมโยงกับการเติมเต็มความฝันและเป้าหมายชีวิตที่สั่งสมมาตั้งแต่เยาว์ สำหรับผู้ขี่หลายคน ความฝันในการเดินทางอย่างอิสระ ข้ามผ่านเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย และเผชิญหน้ากับความท้าทายบนถนนที่ทอดยาว เป็นสัญลักษณ์ของการเอาชนะข้อจำกัดและการควบคุมชีวิตด้วยมือของตนเอง ประสบการณ์

เหล่านี้ไม่ได้มีเป้าหมายเพียงการไปถึงจุดหมายปลายทาง หากแต่คือการได้ก้าวผ่านขีดจำกัดส่วนตัวในแต่ละก้าวของการเดินทาง ตัวอย่างเช่น ‘ปีเตอร์’ ผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่ง เล่าว่า “สำหรับผม คำว่า ‘ทัวริง’ ก็คือการเดินทางท่องเที่ยวไปเรื่อย ๆ ความฝันของผมคือการขี่มอเตอร์ไซด์ไปรอบโลก ถ้าตอนนี้ยังทำไม่ได้ ก็ขอเริ่มจากขี่รอบประเทศไทยก่อน” คำกล่าวของปีเตอร์สะท้อนให้เห็นว่า การเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์มิใช่เพียงกิจกรรมเพื่อความสนุก หากแต่เป็นการค่อย ๆ ก้าวไปสู่การทำให้เป้าหมายชีวิตกลายเป็นจริง ผ่านการลงมือทำอย่างเป็นรูปธรรมในโลกจริง

การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์คนเดียวเปิดพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้สัมผัสกับประสบการณ์ที่เรียบง่ายและบริสุทธิ์ที่สุดของการดำรงอยู่ การเคลื่อนไหวไปในเส้นทางชนบท การพบเจอชุมชนเล็ก ๆ หรือการได้หยุดพักในพื้นที่ที่ปราศจากการจัดฉาก ล้วนสะท้อนเสน่ห์ของการดำรงชีวิตที่ไม่ยึดติดกับความฟุ่มเฟือย แต่หยั่งรากอยู่ในจังหวะของธรรมชาติและมนุษย์สัมพันธ์พื้นฐาน ตัวอย่างเช่น ‘คุณเดียวิ’ ผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่ง เล่าว่าการเดินทางคนเดียวพาเขาไปพบกับหมู่บ้านห่างไกลที่ผู้คนยังดำรงชีวิตอย่างเรียบง่าย การได้พูดคุยกับชาวบ้านในร้านขายของชำเล็ก ๆ หรือการแะกินอาหารพื้นบ้านริมทางกลายเป็นประสบการณ์ที่ทำให้เขารู้สึก “เหมือนได้กลับไปสู่สิ่งที่เป็นธรรมชาติของชีวิตจริง ๆ” ในทำนองเดียวกัน ‘จาแยม’ ซึ่งหลงใหลการเดินทางคนเดียว ก็เล่าว่าเขา มักหลีกเลี่ยงคาเฟ่หรูหรือสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม เพื่อมุ่งหน้าไปยังบ่อน้ำพุร้อนเล็ก ๆ หรือหมู่บ้านที่แทบไม่มีนักท่องเที่ยว ความสุขที่ได้จากการแช่น้ำร้อนกลางธรรมชาติ หรือการตื่นเช้าท่ามกลางสายหมอกบาง ๆ ทำให้เขารู้สึกว่าตนเองได้ “สัมผัสโลกในแบบที่แท้จริง” ไม่ใช่ผ่านการบริโภคเชิงท่องเที่ยว การเดินทางเช่นนี้จึงมิใช่การเสาะหาความตื่นเต้นแบบเร้าอารมณ์ หากแต่เป็นการปล่อยตัวให้ไหลไปกับจังหวะของพื้นที่ เปิดรับประสบการณ์อย่างไม่ตัดสิน และค้นพบความสุขจากสิ่งเล็ก ๆ ที่เคยถูกมองข้ามในชีวิตประจำวัน

สำหรับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวริงคนเดียวหลายคน การเดินทางไม่ได้เป็นเพียงการขยายอาณาเขตทางกายภาพ แต่ยังเป็นการหลีกเลี่ยงจากความซ้ำซากจำเจของชีวิตประจำวันอย่างมีความหมาย ในสังคมที่ชีวิตถูกขีดกรอบด้วยภาระงาน กรอบเวลา และค่านิยมเชิงบริโภค การเดินทางลำพังกลายเป็นพื้นที่ของการต่อต้านอย่างเงียบ ๆ เป็นการเปิดโอกาสให้ตัวเองได้ออกจากวงจรซ้ำซาก สูดอากาศบริสุทธิ์ของอิสราเอล และสัมผัสการดำรงอยู่ในปัจจุบันอย่างแท้จริง ทิวทัศน์ที่เปลี่ยนไปตามเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย ความเงียบสงัดที่รายล้อมร่างกาย และการเผชิญหน้ากับตนเองโดยไม่มีเสียงรบกวนจากภายนอก ล้วนเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการฟื้นฟูพลังชีวิต ตัวอย่างเช่น ‘คุณเดียวิ’ เล่าว่าการเดินทางคนเดียวทำให้เขาได้หลุดออกจาก “ความเร่งรีบในเมืองใหญ่” และได้พบกับความสงบที่ไม่เคยสัมผัสมาก่อน ในทำนองเดียวกัน แนวคิดของ **แวนเดนวินแอร์ต** (Vandenwyngaert, 2020) และ ชนัญ

วงศ์วิภาค (2560) ซึ่งว่าการเดินทางทำหน้าที่เสมือนพื้นที่ปลดปล่อยจากแรงกดดันในชีวิตประจำวัน เป็นจังหวะของการพักจากความผิดหวัง ความกลัว และความคาดหวังที่ถาโถมจากสังคมสมัยใหม่ การเดินทางคนเดียวจึงไม่ใช่เพียงการเคลื่อนที่ แต่เป็นการตั้งหลักใหม่ทางอารมณ์และจิตใจ เป็นการกลับไปหาตัวเองในรูปแบบที่ปลอดจากเงื่อนไขที่บีบคั้นในชีวิตปกติ (Vandenwyngaert, 2020; ชนัญ วงศ์วิภาค, 2560)

แม้ว่าผู้ให้ข้อมูลในการศึกษานี้จะล้วนเป็นชาวไทยที่เลือกเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์เพียงลำพัง แต่ประสบการณ์ที่พวกเขาถ่ายทอดกลับสะท้อนลักษณะร่วมบางประการกับวรรณกรรมที่ศึกษาเกี่ยวกับประสบการณ์ของนักเดินทางคนเดียวในบริบทสากล โดยเฉพาะงานของ **หยาง** (Yang, 2021) **ตวงทอง สรประเสริฐ** (2559) และ **นิกจู และคณะ** (Nikjoo et al., 2021) ที่พบว่าการเดินทางคนเดียวมิได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพ แต่เป็นกระบวนการของการปลดปล่อยตัวตนจากโครงสร้างเดิม ๆ ของสังคม เป็นพื้นที่สำหรับการไตร่ตรองภายใน และการสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับโลกโดยไม่ผ่านตัวกลางที่ถูกจัดวางไว้ล่วงหน้า ประสบการณ์ที่ผู้ให้ข้อมูลของการศึกษานี้เล่า เช่น ความกลัวในช่วงแรกที่ต้องเผชิญโลกเพียงลำพัง ความมั่นใจที่ค่อย ๆ ก่อตัวขึ้นจากการผ่านอุปสรรค และความรู้สึกถึงการควบคุมเส้นทางชีวิตด้วยตนเอง (Nikjoo et al., 2021; Yang, 2021; สรประเสริฐ, 2016) ล้วนสอดคล้องกับแนวคิด “existential authenticity” ของ **หวัง** (Wang, 1999) ซึ่งเสนอว่าความแท้ที่ผู้เดินทางสัมผัสได้นั้น มิได้เกิดจากสถานที่หรือสิ่งแวดล้อมเท่านั้น แต่เกิดจากกระบวนการภายในของการมีประสบการณ์ตรงที่สัมผัสเตือนตัวตนอย่างแท้จริง ในแง่มุมนี้ การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียวจึงไม่เพียงแต่สร้างประสบการณ์เฉพาะตัว แต่ยังเปิดพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้เจรจากับความเป็นไปได้ใหม่ ๆ ของการดำรงอยู่ที่ไม่ถูกกำหนดด้วยเงื่อนไขของโครงสร้างทางสังคมอย่างเบ็ดเสร็จ

อย่างไรก็ดี ประสบการณ์เหล่านี้ไม่ได้ดำรงอยู่ในสุญญากาศ หากแต่ถูกประกอบสร้างและส่งต่อผ่านกระบวนการเล่าเรื่องที่มีพลังทางวัฒนธรรม ในแง่นี้ แนวคิดเรื่อง “การแสดงเรื่องเล่า” (narrative performance) ของ **บรูเนอร์** (Bruner, 2005) จึงสามารถช่วยขยายกรอบการวิเคราะห์ได้อย่างมีพลัง โดยมองว่าการเดินทางมิใช่เพียงกระบวนการรับรู้หรือสะท้อนตัวตนในระดับปัจเจก แต่ยังเป็น “เวทีทางวัฒนธรรม” ที่ผู้เดินทางประกอบสร้างความหมายผ่านการเล่าเรื่อง แลกเปลี่ยน และปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น ความทรงจำที่ถูกปลุกขึ้นมาในระหว่างเส้นทาง เสี่ยงจากภายในที่ดั่งขึ้นในยามเจียบงัน หรือแม้แต่การเล่าเรื่องประสบการณ์ให้ผู้อื่นฟังในภายหลัง ล้วนสะท้อนการต่อรองอัตลักษณ์ของตนผ่านกลไกของเรื่องเล่า การขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวจึงไม่ใช่เพียงกิจกรรมที่เกิดขึ้นเฉพาะช่วงเวลาแห่งการเดินทาง แต่เป็นการผลิต “ตัวตนที่เล่าได้” (narrated self) ที่เคลื่อนไหวผ่านพื้นที่

เวลา และความทรงจำ ซึ่งดำรงอยู่และเปลี่ยนแปลงผ่านการบอกเล่าและการรับฟังอย่างไม่สิ้นสุด (Bruner, 2005)

กล่าวโดยสรุป การเลือกเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงสะท้อนให้เห็นพลังของแรงจูงใจที่มีความหลากหลายและซับซ้อน ตั้งแต่การแสวงหาเสรีภาพ การค้นหาความหมายในชีวิต การเติมเต็มความฝัน ไปจนถึงการหลีกเลี่ยงจากความซ้ำซากในชีวิตประจำวัน ประสบการณ์เหล่านี้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดการท่องเที่ยวทางเลือก ที่เน้นการออกแบบประสบการณ์เฉพาะตน และการต่อรองกับโครงสร้างของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกระแสหลัก ผ่านกระบวนการเดินทางที่เปิดพื้นที่ให้เกิดการสะท้อนคิดและการเปลี่ยนแปลงภายใน ดังที่แนวคิด “การเดินทางในฐานะพิธีกรรมเปลี่ยนผ่าน” ของ กราเบิร์น (Graburn, 1983) ชี้ให้เห็นว่า การเดินทางมิได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่ทางกายภาพ แต่เป็นช่วงเวลาของการเว้นวรรคชีวิต การกลับไปเชื่อมโยงกับตัวตนที่กำลังแปรเปลี่ยน และการตั้งคำถามต่อเส้นทางชีวิตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ประสบการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางคนเดียวย่อมมิได้เป็นเส้นตรงหรือเป็นไปในทิศทางเดียว ความคาดหวัง ความทรงจำ และทุนชีวิตของผู้ขับขี่แต่ละคนมีบทบาทในการกำหนดวิธีที่พวกเขารับรู้และตีความประสบการณ์เหล่านั้น ด้วยเหตุนี้ การศึกษานี้จึงไม่หยุดอยู่เพียงการวิเคราะห์แรงจูงใจเบื้องต้น แต่จะก้าวต่อไปสำรวจว่าทำไมประสบการณ์ระหว่างการเดินทางจึงมีความหลากหลาย และความแตกต่างนั้นสะท้อนถึงพลังทางอารมณ์และตัวตนอย่างไร ซึ่งจะได้รับการอภิปรายอย่างละเอียดในหัวข้อถัดไป

### 6.2.3 ความหลากหลายของประสบการณ์และพลังทางอารมณ์

การเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงมิได้ก่อให้เกิดประสบการณ์ที่เป็นเนื้อเดียว หากแต่เป็นสนามแห่งพลังของอารมณ์ ความรู้สึก และการรับรู้ที่แตกต่างกันไปตามเงื่อนไขส่วนบุคคล ประสบการณ์ของผู้ขับขี่บางคนเต็มไปด้วยความตื่นเต้น อิสระ และการค้นพบตนเอง ขณะที่อีกหลายคนกลับเผชิญกับความหดหู่ เหงา หรือแม้แต่ความรู้สึกเปลี่ยวเหงาท่ามกลางเส้นทางอันกว้าง ความหลากหลายเชิงอารมณ์เช่นนี้สะท้อนให้เห็นว่า การเดินทางคนเดียวไม่ได้ดำเนินไปตามเส้นทางที่คาดการณ์ได้ล่วงหน้า หากแต่เป็นพื้นที่ของการต่อรองระหว่างฮาปิทัสเดิม ความคาดหวังใหม่ และพลังของสถานการณ์เฉพาะหน้า ด้วยเหตุนี้ การศึกษาจึงมุ่งวิเคราะห์ความหลากหลายของประสบการณ์และพลังทางอารมณ์ที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงเผชิญ ผ่านการสังเคราะห์ข้อมูลภาคสนามและการเชื่อมโยงกับแนวคิดเชิงทฤษฎีว่าด้วยตัวตน การเคลื่อนไหว และอารมณ์ในบริบทของการเดินทาง

ข้อมูลภาคสนามเผยให้เห็นว่า ประสบการณ์ระหว่างการเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซค์ทัวร์กระจายตัวออกเป็นหลายมิติทางอารมณ์ ผู้ขับขี่บางคน เช่น ‘คุณเดียวิ’ และ ‘คุณจำแยม’ บรรยายถึงความรู้สึกของความสุขอันเรียบง่ายที่เกิดขึ้นจากการขี่ผ่านเส้นทางธรรมชาติ การสูดอากาศบริสุทธิ์ และการได้หลุดพ้นจากความเร่งรีบของเมืองใหญ่ ความรู้สึกเหล่านี้สอดคล้องกับสิ่งที่ **กราเบิร์น** (Graburn, 1983) เรียกว่า “การเว้นวรรคชีวิต” ซึ่งเปิดโอกาสให้ปัจเจกได้สัมผัสกับพื้นที่ที่ศักดิ์สิทธิ์ทางอารมณ์ นอกจากนี้ ยังมีประสบการณ์ของความตื่นเต้นเร้าใจจากการเผชิญหน้ากับเส้นทางที่ยากลำบาก การเอาชนะอุปสรรคทางกายภาพ เช่น เส้นทางภูเขาสูงชัน หรือสภาพอากาศที่โหดร้าย ซึ่งผู้ให้ข้อมูลหลายคน เช่น ‘ก้อง’ และ ‘ปีเตอร์’ มองว่าเป็นช่วงเวลาที่จะช่วยเสริมสร้างความมั่นใจและความแข็งแกร่งทางจิตใจ อย่างไรก็ตาม ความรู้สึกอีกด้านหนึ่งที่ปรากฏอย่างมีนัยสำคัญคือ ความเหงา ความหวาดหวั่น และความรู้สึกโดดเดี่ยว โดยเฉพาะเมื่อต้องขี่คนเดียวเป็นระยะทางยาวไกลในพื้นที่ห่างไกลความเจริญ หรือในสภาพแวดล้อมที่ไม่คุ้นเคย ความเปลี่ยนแปลงของอารมณ์จากความตื่นเต้นไปสู่ความเปล่าเปลี่ยวนี้เอง ที่สะท้อนให้เห็นถึงธรรมชาติของการเดินทางในฐานะกระบวนการที่ไม่แน่นอนและเต็มไปด้วยพลวัตทางอารมณ์ (Graburn, 1983)

ความแตกต่างของประสบการณ์ระหว่างผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์คนเดียวมิได้เกิดขึ้นโดยบังเอิญ หากแต่เป็นผลลัพธ์ของการปะทะสังสรรค์ระหว่างฮาบิทัส (habitus) ทุนชีวิต (capital) และพลวัตของสถานการณ์เฉพาะหน้า (contingency) ที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ฮาบิทัสในที่นี้หมายถึงการสั่งสมแบบแผนการรับรู้ ทัศนคติ และการตอบสนองต่อโลกที่ผู้เดินทางแบกติดตัวมา เช่น ความคุ้นชินกับความเสี่ยง ความสามารถในการจัดการกับความเหงา หรือทักษะการเอาตัวรอดกลางแจ้ง ผู้ที่เติบโตมาในสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมการผจญภัยหรือการตัดสินใจอย่างอิสระ มักรับมือกับความไม่แน่นอนได้อย่างยืดหยุ่นและมองความท้าทายเป็นโอกาส ขณะที่ผู้มีฮาบิทัสคุ้นชินกับโครงสร้างที่มั่นคงและการพึ่งพิงสังคม อาจรู้สึกหวั่นไหวหรือหดหู่เมื่อต้องเผชิญความโดดเดี่ยวบนท้องถนน นอกจากนี้ อารมณ์และประสบการณ์ที่เกิดขึ้นยังได้รับอิทธิพลจากปัจจัยเชิงพลวัตอื่น ๆ เช่น สภาพภูมิประเทศ สภาพอากาศ ความหนาแน่นของผู้คน หรือแม้แต่เหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันระหว่างทาง ซึ่งสามารถกระตุ้นพลวัตทางอารมณ์ได้อย่างฉับพลัน เช่น ความตื่นเต้นจากการปีนเนินสูงชัน หรือความวิตกกังวลเมื่อเจอฝนตกหนักอย่างกะทันหัน ความเข้าใจในลักษณะพลวัตเช่นนี้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่อง mobilities ของ **เชลเลอร์และเออร์รี่** (Sheller & Urry, 2006) ซึ่งมองว่าการเคลื่อนที่มิใช่เพียงการเปลี่ยนตำแหน่งทางกายภาพ แต่ยังเป็นกระบวนการทางอารมณ์และตัวตนที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในการปฏิสัมพันธ์กับโลกที่ไม่แน่นอน (Sheller & Urry, 2006)

ความแตกต่างของฮาปิทัสและทุนชีวิตปรากฏอย่างชัดเจนในการเปรียบเทียบประสบการณ์ของ ‘ผู้ศึกษา’ กับ ‘จำแยม’ หนึ่งในผู้ให้ข้อมูลหลักของการวิจัยนี้ ทั้งสองต่างเผชิญกับความเจ็บ ความแฉะ และความว่าง และภูมิทัศน์เปิดขณะเดินทางเพียงลำพัง แต่กลับมีการรับรู้และการแปรูปประสบการณ์ที่ต่างกันอย่างสิ้นเชิง สำหรับ ‘ผู้ศึกษา’ ความเจ็บกลางเส้นทางทอดยาวในภาคอีสานกลับสะท้อนเสียงภายในที่ดังขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นภาวะเผชิญหน้ากับ “ความว่างเปล่า” และการตระหนักรู้ถึงความเล็กของตนเองท่ามกลางโลกกว้าง ความว่างเปล่าดังกล่าวกลายเป็นตัวเร่งให้เกิดกระบวนการคิดย้อนกลับ ทบทวนคุณค่า ความคาดหวัง และแรงจูงใจที่ผลักดันชีวิต ขณะที่ ‘จำแยม’ กลับตีความภูมิทัศน์เจ็บสงบในอีกทางหนึ่ง เขามองว่าการได้เดินทางผ่านภูมิประเทศที่โล่งกว้าง ท่ามกลางธรรมชาติอันบริสุทธิ์ เป็นโอกาสในการปลดปล่อยความเครียดและฟื้นฟูพลังชีวิต จำแยมเล่าประสบการณ์การเลือกเส้นทางที่เจ็บสงบว่าเป็นช่วงเวลาที่ได้ “พัก” จากโลกที่วุ่นวาย ความแฉะสำหรับเขาจึงมิใช่สัญญาณของความโดดเดี่ยว แต่เป็นการเชื่อมโยงกับธรรมชาติอย่างลึกซึ้ง ตัวอย่างของผู้ศึกษาและจำแยมสะท้อนให้เห็นว่าภูมิทัศน์เดียวกันสามารถถูกสื่อความหมายได้อย่างแตกต่างอย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้มิใช่เพียงเพราะสภาพแวดล้อม หากเป็นผลจากทุนชีวิต มุมมองโลก และประสบการณ์เฉพาะตัวที่นักเดินทางแต่ละคนสั่งสมมา

ลักษณะนี้สอดคล้องกับแนวคิด “affective mobilities” ซึ่งมองว่าความรู้สึก อารมณ์ และจังหวะของการเคลื่อนที่ไม่ได้เป็นผลผลิตตรงจากสภาพแวดล้อม แต่เกิดจากกระบวนการประกอบสร้างโดยตัวนักเดินทางเอง (Sheller, 2017) ความว่างเปล่าที่ผู้ศึกษารับรู้จึงมิใช่เพียงคุณสมบัติเชิงกายภาพของภูมิทัศน์ หากแต่เป็นผลลัพธ์ของทุนชีวิต ความทรงจำ และแรงกดดันทางอารมณ์ที่แบกรับมาในการเดินทาง เช่นเดียวกับที่จำแยมสั่งสมประสบการณ์เชิงบวกกับภูมิทัศน์ธรรมชาติ ในทำนองเดียวกัน ความแตกต่างเชิงอารมณ์เหล่านี้ยังสะท้อนผ่านแนวคิด “phenomenology of travel” ซึ่งเน้นว่าประสบการณ์การเดินทางคือการดำรงอยู่ในโลก (being-in-the-world) ที่ถักทอผ่านร่างกาย ความรู้สึก และประสบการณ์ภายใน (EDENSOR, 2000; Sheller & Urry, 2006) ดังนั้น แม้เส้นทาง เสียงลม และภูเขาเบื้องหน้าอาจเหมือนกัน แต่สิ่งที่แต่ละคนพบเจอระหว่างการเดินทางกลับมีความแตกต่างอย่างลึกซึ้งในเชิงอารมณ์และจินตนาการ

อีกปรากฏการณ์หนึ่งที่เด่นชัดจากข้อมูลภาคสนาม คือ ความผันแปรของอารมณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางเพียงลำพังไม่ได้เกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอหรือไร้ทิศทาง หากแต่สัมพันธ์อย่างลึกซึ้งกับภูมิทัศน์ สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง และประวัติการสั่งสมทางอารมณ์ของแต่ละบุคคล ในเส้นทางเดียวกัน ช่วงเวลาเดียวกัน ผู้เดินทางสองคนอาจรับรู้และแปรูปประสบการณ์ที่ต่างกันอย่างสิ้นเชิง บางขณะอาจรู้สึกตื่นเต้น อิ่มเอิบกับสายลมและภูเขาเบื้องหน้า แต่ในอีกช่วงเวลา ความเจ็บที่

ยาวนานอาจแปรเปลี่ยนเป็นความว่างเปล่าหรือความโดดเดี่ยวที่กัดกร่อนภายใน ประสบการณ์เช่นนี้สะท้อนให้เห็นว่า การเดินทางมิใช่เพียงการพบเห็นภูมิทัศน์ภายนอก หากแต่เป็นกระบวนการที่ร้อยรัดประสบการณ์ภายในเข้ากับโลกภายนอกอย่างแนบแน่น ทั้งนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ Sheller และ Urry (2006) ที่ชี้ว่าความเคลื่อนไหวทางกายภาพมักมาพร้อมกับความเคลื่อนไหวของอารมณ์ (emotional mobilities) ที่มีพลวัตและแปรเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา การรับรู้ภูมิทัศน์ จึงมิใช่การสะท้อนภาพที่ตาเห็นอย่างตรงไปตรงมา แต่เป็นการประมวลผลของความทรงจำ ความคาดหวัง ความเปราะบาง และทุนชีวิตที่แต่ละคนแบกติดตัวมาบนเส้นทางนั่นเอง

ประสบการณ์ภาคสนามของผู้ศึกษายังเผยให้เห็นว่า ความไม่แน่นอนของเส้นทางและสภาพแวดล้อมมีอิทธิพลอย่างลึกซึ้งต่อพลวัตทางอารมณ์ บางเส้นทางที่ทอดยาวว่างเปล่าและไร้ผู้คนก่อให้เกิดความรู้สึกโดดเดี่ยว หดหู่ หรือแม้แต่ความหวาดระแวง ขณะที่บางเส้นทางที่โอบล้อมด้วยธรรมชาติ เช่น ภูเขา แม่น้ำ หรือทุ่งหญ้า กลับช่วยเยียวยาความรู้สึก เติมเต็มความสงบ และปลุกพลังชีวิตขึ้นมาใหม่ การเปลี่ยนผ่านของภูมิทัศน์ เช่น การเคลื่อนจากทุ่งโล่งเข้าสู่แนวป่า หรือจากทางเรียบสู่เส้นทางคดเคี้ยวในภูเขา ไม่เพียงเปลี่ยนภาพที่ปรากฏต่อสายตา หากยังปรับเปลี่ยนโครงสร้างของอารมณ์ที่ผู้เดินทางรับรู้ในขณะนั้น อารมณ์จึงไม่ได้ดำรงอยู่อย่างคงที่ หากแต่แปรเปลี่ยน ไหลเวียน และเชื่อมโยงอย่างแนบแน่นกับภูมิทัศน์ที่ร่างกายเคลื่อนผ่าน สอดคล้องกับแนวคิด “affective mobilities” (Sheller, 2017) ที่ชี้ว่า การเคลื่อนที่มิได้แยกขาดจากการเคลื่อนของอารมณ์ ความทรงจำ และความสัมพันธ์ทางสังคม หากแต่เป็นกระบวนการที่ตัวนักเดินทางประกอบสร้างขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละช่วงเวลาของการเดินทาง

อย่างไรก็ดี แม้ประสบการณ์การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์วังคนเดียวยจะเปิดพื้นที่ให้กับเสรีภาพทางอารมณ์และการแปรเปลี่ยนภายใน แต่โอกาสในการเข้าถึงประสบการณ์เช่นนี้ก็ไม่ได้กระจายตัวอย่างเสรี ความสามารถในการเลือกเส้นทาง ความมั่นใจในการเผชิญหน้ากับภูมิทัศน์เปลี่ยว และการรับมือกับความไม่แน่นอนของเส้นทาง ล้วนสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับทุนทางเศรษฐกิจ ทุนทางวัฒนธรรม และฮาบิทัสที่แต่ละบุคคลสั่งสมมา ตัวอย่างเช่น ‘ปีเตอร์’ ผู้เติบโตในต่างจังหวัด แต่มีทุนชีวิตและทุนทางวัฒนธรรมที่เอื้อให้เขามองการเดินทางไกลด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์วังเป็นการเติมเต็มความฝันส่วนบุคคล การวางแผนเส้นทาง การตั้งเป้าหมายในการช้อปปิ้งประเทศ และความมุ่งมั่นที่จะพิชิตเส้นทางต่าง ๆ สะท้อนให้เห็นถึงการประกอบสร้างจินตนาการเกี่ยวกับอิสระภาพและความสำเร็จ ขณะที่ ‘ผู้ศึกษา’ ผู้เติบโตในบริบทเมืองและคุ้นชินกับชีวิตที่มีโครงสร้างแน่นอนหนา กลับเผชิญกับเส้นทางเปลี่ยวด้วยความรู้สึกแปลกแยกและเปราะบาง ต้องอาศัยการปรับตัวทางอารมณ์อย่างต่อเนื่อง ความแตกต่างนี้ชี้ให้เห็นว่า ความเป็นไปได้ในการ “รู้สึกถึงความแท้” หรือ “ความอิสระ”

มิได้กระจายอย่างเสรี หากแต่สัมพันธ์กับทุนชีวิต ประสบการณ์ และแนวโน้มในการประกอบสร้างความหมายที่แต่ละคนมีแตกต่างกัน ดังนั้น การเดินทางคนเดียวจึงมิได้เป็นเพียงการเคลื่อนที่บนเส้นทาง หากแต่เป็นกระบวนการที่ต่อระหว่างอารมณ์ ทุนชีวิต และความคาดหวังที่แบกรับมาจากสังคม

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาภายใต้กรอบแนวคิดเรื่องสิทธิในการเคลื่อนที่ (right to mobility) และ emotional mobilities (Sheller, 2017) จะเห็นได้ว่าประสบการณ์การเดินทางมิได้เปิดกว้างอย่างเท่าเทียมสำหรับทุกคน ความสามารถในการเผชิญหน้ากับภูมิทัศน์ที่ไม่คุ้นเคย การแสวงหาความอิสระทางอารมณ์ หรือแม้แต่การประกอบสร้าง “ความหมายใหม่” บนเส้นทางเดินทาง ล้วนต้องอาศัยทุนทางเศรษฐกิจ ทุนทางวัฒนธรรม และฮาบิทัสที่เอื้อต่อการจัดการความเสี่ยงและการแปรรูปประสบการณ์ ผู้ที่มีทุนทางสังคมและเศรษฐกิจสูงมักสามารถเลือกเส้นทางที่ทำหายกว่าได้ มีความพร้อมทั้งในแง่เครื่องมือ ยานพาหนะ และเครือข่ายการสนับสนุน ขณะที่ผู้มีทุนจำกัดย่อมต้องเผชิญข้อจำกัดทั้งในเชิงกายภาพและเชิงอารมณ์ ประสบการณ์การเดินทางคนเดียวในฐานะพื้นที่ของการสำรวจตัวตนและความหมายชีวิต จึงไม่ใช่สิ่งที่ “เข้าถึงได้” อย่างเสรี หากแต่เป็นอภิสิทธิ์ที่แทรกซ้อนอยู่ภายในโครงสร้างอำนาจและทุนทางสังคมที่แตกต่างกัน เมื่อวิเคราะห์ในกรอบนี้ การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงคนเดียวจึงไม่เพียงเป็นพิธีกรรมของการเปลี่ยนผ่านในเชิงวัฒนธรรม หากยังเป็นสนามแห่งการต่อรองและการประกอบสร้างอัตลักษณ์ที่ถูกกำกับโดยปัจจัยทางโครงสร้างอย่างลึกซึ้ง แม้จะดำเนินไปภายใต้จินตนาการเรื่องอิสรภาพ แต่เส้นทางแห่งความหมายเหล่านี้ล้วนมีร่องรอยของความไม่เสมอภาคฝังอยู่ในทุกกิโลเมตรที่ผู้เดินทางเคลื่อนผ่าน

แม้เส้นทางและภูมิทัศน์ที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์เผชิญจะดูเหมือนต่อเนื่อง แต่ประสบการณ์ทางอารมณ์ที่เกิดขึ้นกลับมิได้ดำรงอยู่อย่างสม่ำเสมอ หากแต่เคลื่อนไหว เปลี่ยนแปลง และก่อตัวขึ้นใหม่ตลอดการเดินทาง ความรู้สึกตื่นเต้นที่เกิดขึ้นในยามที่ขับผ่านทุ่งโล่งกว้าง อาจแปรเปลี่ยนเป็นความว่างเปล่าหรือแม้แต่ความเหงาเมื่อไร้ผู้คนและสัญญาณแห่งชีวิตปรากฏอยู่ข้างทาง พลวัตของอารมณ์เหล่านี้สะท้อนลักษณะสำคัญของการเดินทางที่ไม่ใช่การเคลื่อนที่แบบกลไกจากจุดหนึ่งสู่อีกจุดหนึ่ง หากแต่เป็นการเคลื่อนที่ของอารมณ์ (emotional mobilities) ที่ถักทอระหว่างร่างกาย นักเดินทาง และภูมิทัศน์โดยรอบ (Sheller, 2017) การเดินทางจึงเป็นทั้งการเผชิญกับโลกภายนอก และการเคลื่อนผ่านภูมิประเทศทางอารมณ์ภายในที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

กล่าวโดยสรุป ประสบการณ์การเดินทางคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงสะท้อนให้เห็นว่าการเดินทางมิใช่เพียงกระบวนการเคลื่อนที่ทางกายภาพ แต่เป็นพื้นที่ของพลวัตทางอารมณ์ ความทรงจำ และการต่อรองเชิงตัวตนที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การเผชิญหน้ากับความเว้งว่าง เสียดเย็บ และ

เส้นทางที่ทอดยาว กลายเป็นเวทีที่แต่ละบุคคลประกอบสร้างความหมายตามทุนชีวิต ฮาบีทัส และประสบการณ์เฉพาะตัวที่ตนเองสั่งสมมา อารมณ์ที่ไหลเวียนระหว่างความตื่นเต้น อิศราภาพ ความเหงา และความเปล่าเปลี่ยว มิได้เกิดขึ้นโดยสุ่ม หากแต่สัมพันธ์อย่างลึกซึ้งกับภูมิทัศน์ สถานการณ์เฉพาะหน้า และโครงสร้างทางสังคมที่ผู้เดินทางแบกรับมา การเดินทางคนเดียวในบริบทนี้จึงมิใช่พื้นที่แห่งเสรีภาพที่ปลอดพ้นจากอำนาจ หากแต่เป็นสนามที่เต็มไปด้วยการต่อรองระหว่างเจตจำนงเสรีกับเงื่อนไขเชิงโครงสร้าง ทั้งในมิติของทุนชีวิต สิทธิในการเคลื่อนที่ และจินตนาการเกี่ยวกับการดำรงอยู่ด้วยเหตุนี้ การเดินทางเพียงลำพังด้วยมอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงไม่ใช่เพียงการเคลื่อนผ่านเส้นทาง หากแต่เป็นการเจรจาต่อรองกับทั้งโลกภายนอกและโลกภายในอย่างต่อเนื่องในทุกจังหวะของการเคลื่อนไหว

### 6.3 บทสรุป

การขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์จึงเกี่ยวข้องกับคนเดียวไม่ใช่เพียงการเดินทาง หากคือกระบวนการที่เปิดเผยประสบการณ์ภายในซึ่งมักถูกหลบซ่อน เส้นทางที่ทอดยาวมิได้พาผู้ขับขี่ไปสู่จุดหมายเท่านั้น แต่บิบบให้เผชิญหน้ากับความรู้สึกที่หลากหลาย ตั้งแต่ความกลัวที่ไม่เคยยอมรับ ความเหงาที่ไม่เคยเอย และความหวังที่ยังไม่แน่นอน การเดินทางกลายเป็นบททดสอบที่ไม่มีสคริปต์ ไม่มีคู่มือ มีเพียงร่างกายเสี่ยงลมหายใจ เครื่องยนต์ และความเงียบที่ชัดเจนเกินกว่าคำพูดจะบรรยาย อย่างไรก็ตาม อารมณ์และประสบการณ์เหล่านี้ไม่ได้ปรากฏในลักษณะเดียวกันกับผู้ขับขี่ทุกคน ความกลัวของ ‘ปีเตอร์’ มิใช่ความกลัวของ ‘นัท’ ความสงบของ ‘จำเอยม’ มิใช่ความสงบของอีกคน ผู้ขับขี่แต่ละคนต่างแบกภาระของอดีต ความเชื่อ ความฝัน และร่องรอยของชีวิตไว้ในตัว เมื่อพวกเขาเคลื่อนที่ไปในโลกภายนอกก็เท่ากับกำลังเคลื่อนผ่านภูมิประเทศของตนเองไปพร้อมกัน ความรู้สึกที่ซ้อนทับ ไม่ว่าจะเป็นตื่นเต้น หวาดหวั่น โล่งใจ หรือสับสน จึงมิใช่สิ่งที่ติดมากับถนน แต่เกิดจากการแปรรูปของประสบการณ์ผ่านจิตเฉพาะของแต่ละคน อารมณ์จึงไม่ใช่ผลของสถานที่ แต่คือผลของชีวิตที่สะท้อนกลับมาในเส้นทางที่ไร้ขอบเขต ด้วยทุนชีวิตและภูมิหลังทางอารมณ์และสังคมที่แตกต่างกัน การเดินทางเดียวกันจึงกลายเป็นพื้นที่ของการเยียวยาสำหรับบางคน และเป็นพื้นที่ของแรงต้านหรือบาดแผลใหม่สำหรับอีกคน

ในบริบทนี้ การเดินทางคนเดียวจึงมิใช่การท่องเที่ยวในความหมายที่รัฐหรืออุตสาหกรรมวางกรอบไว้ หากแต่คือการท่องเที่ยวทางเลือกในความหมายที่แท้จริง ซึ่งคือการเลือกเผชิญหน้ากับความไม่แน่นอนเพื่อประกอบสร้างประสบการณ์เฉพาะตน มิใช่เพื่อบริโภคสถานที่หรือสะสมภาพแทน แต่เพื่อแปรเปลี่ยนความรู้สึก ความคิด และความสัมพันธ์กับโลกอย่างค่อยเป็นค่อยไป การเดินทางลักษณะนี้คือการออกจากบทบาทเดิม ๆ เพื่อทดลองใช้ชีวิตในเวอร์ชันที่ไม่เคยรู้จักมาก่อน คือการต่อต้านความแน่นอนและแบบแผนที่ตายตัว การท่องเที่ยวทางเลือกจึงมิได้จำกัดอยู่เพียงแนวอนุรักษ์

หรือการมีส่วนร่วมกับชุมชน หากแต่คือการเปิดรับประสบการณ์ที่ไม่มั่นคง เพื่อเรียนรู้ตนเองจากพื้นที่ของความเปราะบาง ประสบการณ์ที่หลากหลายของผู้ขับขี่จึงมิใช่เพียงผลของการเดินทาง แต่คือหัวใจของการท่องเที่ยวทางเลือกในความหมายลึกซึ้งที่สุด เพราะแนวคิดนี้ไม่มุ่งสร้างเส้นทางแบบสำเร็จรูป หากเปิดพื้นที่ให้แต่ละคนได้ประกอบสร้างความหมายเฉพาะตนจากทุนชีวิตและความรู้สึกของตนเอง การที่ผู้ขับขี่บางคนรู้สึกกลัว บางคนรู้สึกสงบ บางคนกลับรู้สึกตื่นเต้น จึงไม่ใช่ข้อจำกัดของงานวิจัย แต่คือสิ่งที่ยืนยันว่าการเดินทางรูปแบบนี้เอื้อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ภายในแบบเปิด และนั่นคือสิ่งที่ทำให้มอเตอร์ไซค์ทัวร์วังคนเดียวกลายเป็นหนึ่งในรูปแบบของการท่องเที่ยวทางเลือกที่แท้จริงในโลกสมัยใหม่

ในความเงียบของทิวเขาและเสียงสะท้อนของเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่ไม่ได้เพียงเคลื่อนผ่านภูมิประเทศ แต่ได้ฟังเสียงภายในที่เคยเจียบงัน พวกเขาได้เผชิญหน้า เกรจา และแปรรูปประสบการณ์ที่ก่อตัวซ้อนทับ ทั้งความกลัว ความหวัง ความเหงา และความโล่งใจ เพื่อเปลี่ยนแปลงความเข้าใจต่อโลกและต่อตนเองอย่างไม่รู้ตัว และเมื่อมองย้อนกลับ พวกเขาอาจไม่ได้ค้นพบสิ่งใหม่ แต่ได้มองสิ่งเดิมรวมถึงตัวเอง ด้วยสายตาที่ไม่เหมือนเดิมอีกต่อไป แสงแรกของวันใหม่ที่สาดลงบนถนนโล่งกว้าง ไม่ได้เป็นเพียงฉากเปิดของการเดินทาง แต่คือการจุดประกายกระบวนการเคลื่อนผ่านของความรู้สึก ความทรงจำ และการแปรเปลี่ยนภายใน การสั่นสะเทือนของเครื่องยนต์ และเสียงลมกระซิบข้างหู มิได้เพียงมอบความตื่นเต้น แต่เปิดให้ผู้เดินทางได้ยินเสียงของความเปราะบางที่เคยเจียบงัน มอเตอร์ไซค์มิได้เป็นเพียงพาหนะ แต่คือเพื่อนร่วมทางที่หลอมรวมร่างกาย ความทรงจำ และความใฝ่ฝันของผู้เดินทางเข้าไว้ด้วยกัน ประสบการณ์ที่แตกต่างของผู้ขับขี่สะท้อนให้เห็นว่า มนุษย์แต่ละคนไม่ได้เดินทางด้วยเป้าหมายเดียวกัน แม้จะใช้เส้นทางเดียวกัน รสนิยมเฉพาะตัว เช่น ความหลงใหลในเสียงเครื่องยนต์ หรือวิธีการสัมผัสภูมิทัศน์ที่ไม่เหมือนกัน ล้วนสะท้อนร่องรอยของประสบการณ์ชีวิต ทุนวัฒนธรรม และจังหวะชีวิตที่สั่งสมมา การเปลี่ยนผ่านระหว่างการเดินทางคนเดียวและการเดินทางเป็นกลุ่ม เผยให้เห็นพลวัตของการเรียนรู้ทางอารมณ์และสังคมอย่างลึกซึ้ง ช่วงเวลาแห่งความเหงา ความกลัว หรือแม้แต่ความปลอดภัยระหว่างการเดินทาง ล้วนผลักดันให้ผู้ขับขี่ได้ทบทวนชีวิต และในบางครั้ง ได้ค้นพบจุดเปลี่ยนของชีวิตที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน

มอเตอร์ไซค์ในฐานะเครื่องมือของการสำรวจชีวิต ไม่ได้เพียงพาผู้ขับขี่ข้ามพรมแดนทางภูมิศาสตร์ หากแต่ยังพาให้ข้ามขีดจำกัดทางอารมณ์และประสบการณ์ ความกลัวที่เคยตรึงแน่นกลายเป็นความกล้าหาญ ความเหงาเปลี่ยนเป็นพื้นที่ของการฟื้นฟูหัวใจ การเผชิญหน้ากับความเปล่าเปลี่ยวและการเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์คือการเรียนรู้ที่จะยอมรับความไม่แน่นอนของชีวิต การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์ทัวร์วังคนเดียวจึงไม่ใช่เพียงกิจกรรม หากคือพิธีกรรมเปลี่ยนผ่านที่ทำให้

ประสบการณ์ชีวิตบางอย่างถูกแปรรูปใหม่ในแบบที่สะท้อนทั้งความซับซ้อนของโลก และจังหวะชีวิตที่แต่ละคนเลือกได้อย่างมีความหมาย อย่างไรก็ตาม ประสบการณ์ที่กล่าวมาทั้งหมด ไม่ได้เกิดขึ้นในลักษณะเดียวกันกับผู้ขับขี่ทุกคน แต่เกิดจากการเคลื่อนตัวผ่านภูมิทัศน์ของชีวิตที่แตกต่างกัน ทั้งใน ด้านทุนวัฒนธรรม จริตทางอารมณ์ และความสัมพันธ์กับอดีตของแต่ละคน ดังที่ได้แสดงให้เห็นผ่าน ตัวอย่างในบทก่อนหน้านี้ การเปลี่ยนแปลงในแต่ละกรณีจึงมีพลวัตเฉพาะตัว และไม่อาจสรุปได้ด้วย สูตรสำเร็จ

## 6.4 ข้อเสนอแนะ

### 6.4.1 ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1. การศึกษาผลกระทบทางจิตใจจากการเดินทางคนเดียวในลักษณะการขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์িং โดยเฉพาะการศึกษว่าการเดินทางแบบนี้สามารถกระตุ้นการค้นพบตัวตนและการพัฒนาความแข็งแกร่งทางจิตใจได้อย่างไร การวิจัยสามารถศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกการเดินทางคนเดียว เช่น ความต้องการในการสะท้อนชีวิต การหลีกเลี่ยงจากความเครียด หรือการแสวงหาความสงบและความอิสระ รวมถึงการสำรวจบทบาทของการสัมผัสธรรมชาติและวิถีชีวิตที่เรียบง่ายในการปรับทัศนคติและมุมมองของผู้ขับขี่
2. การศึกษาผลกระทบของการขับขี่ในรูปแบบต่าง ๆ (กลุ่มและคนเดียว) ต่อประสบการณ์การเดินทาง ความสัมพันธ์กับผู้คนในกลุ่ม ความรู้สึกเชื่อมโยงกับชุมชน และการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับสิ่งแวดล้อม ควรเปรียบเทียบผลกระทบต่อด้านจิตใจ การรับรู้ความปลอดภัยและความสะดวกสบาย รวมถึงการค้นหาคำหมายในชีวิตและการค้นพบตัวตน
3. การวิจัยด้านการเติมเต็มความฝันและเป้าหมายชีวิต การเดินทางทัวร์িংสามารถใช้เป็นกรณีศึกษาที่ดีในการศึกษาว่าในยุคปัจจุบัน การเดินทางประเภทนี้ช่วยให้ผู้ขับขี่ได้ทบทวนเป้าหมายชีวิตของตนเองอย่างไร และการสะท้อนความฝันในวัยเด็กเกี่ยวกับการเป็นอิสระจากข้อจำกัดทางสังคมและเศรษฐกิจ มีความหมายอย่างไรในการปรับทัศนคติและความคิดในชีวิต
4. งานศึกษานี้เปิดประเด็นถึงความเป็นไปได้ในการเปรียบเทียบเชิงเพศระหว่างประสบการณ์ของผู้ชายและผู้หญิงในการเดินทางคนเดียว โดยเฉพาะการใช้มอเตอร์ไซด์ทัวร์িংเป็นกรณีศึกษาสำหรับเพศชาย และการเดินทางแบบอื่นสำหรับเพศหญิงในวรรณกรรมที่ผ่านมา ดังนั้นควรมีการศึกษาต่อเนื่องในเชิงเปรียบเทียบเพื่อตรวจสอบว่าเพศสภาพส่งผลต่อการสร้างความหมายของ “การเดินทางคนเดียว” อย่างไร และมีกลไกทางวัฒนธรรมใดบ้างที่กำกับประสบการณ์เหล่านั้นในบริบทไทย

#### 6.4.2 ข้อเสนอแนะในเชิงการประยุกต์ใช้

1. การพัฒนาโปรแกรมการท่องเที่ยวเพื่อการค้นพบตัวตน สามารถสร้างโปรแกรมท่องเที่ยวที่ออกแบบมาเพื่อส่งเสริมการสำรวจตัวเองและการทบทวนชีวิตผ่านกิจกรรมการขับเคลื่อนเตอไรซ์ทัวร์ที่เน้นการเดินทางคนเดียว โดยโปรแกรมนี้อาจรวมการสอนทักษะการขับขี่, การเยี่ยมชมพื้นที่ธรรมชาติที่ห่างไกลจากสังคมเมือง, และกิจกรรมที่กระตุ้นการคิดเชิงลึกเกี่ยวกับชีวิต

2. การสร้างชุมชนสำหรับผู้ขับเคลื่อนเตอไรซ์ทัวร์ สร้างแพลตฟอร์มออนไลน์หรือกิจกรรมในรูปแบบต่าง ๆ ที่สามารถรวมกลุ่มผู้ที่มีความสนใจในการขับเคลื่อนเตอไรซ์ทัวร์ เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความรู้การเดินทาง รวมถึงการจัดทริปที่กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมทบทวนความหมายของการเดินทางในชีวิตและสร้างความสัมพันธ์ที่แข็งแกร่งระหว่างสมาชิกในกลุ่ม

3. การออกแบบเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงปัญญาและการสำรวจตนเอง ท่องเที่ยวในเส้นทางที่ไม่คุ้นเคยและเชื่อมโยงกับการเรียนรู้วิถีชีวิตที่เรียบง่ายของชุมชนท้องถิ่นสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาท่องเที่ยวแบบยั่งยืน การออกแบบเส้นทางการเดินทางที่เน้นการสัมผัสธรรมชาติและเชื่อมโยงกับชุมชนสามารถช่วยเพิ่มประสบการณ์ในการเรียนรู้คุณค่าของชีวิตที่พอเพียง และทำให้ผู้ขับขี่เข้าใจถึงการอยู่ร่วมกับธรรมชาติและการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันในสังคม

4. การส่งเสริมการเดินทางเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางจิตใจ การเดินทางคนเดียวอาจช่วยเพิ่มความมั่นใจและความเข้มแข็งทางจิตใจ สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในโปรแกรมการฝึกฝนเพื่อพัฒนาผู้คนในด้านจิตวิญญาณและการปรับตัวในชีวิตประจำวัน เช่น การเปิดโอกาสให้บุคคลที่มีความเครียดเข้าร่วมโปรแกรมท่องเที่ยวแบบมอเตอไรซ์ทัวร์ เพื่อส่งเสริมการทบทวนชีวิตและค้นพบความสงบทางใจ

5. ในระดับเชิงนโยบาย ผลการศึกษานี้สามารถนำไปต่อยอดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เพื่อสนับสนุนการออกแบบกิจกรรมท่องเที่ยวที่ตอบโจทย์นักท่องเที่ยวซึ่งแสวงหาประสบการณ์เชิงจิตวิญญาณ อารมณ์ และอัตลักษณ์ ขณะเดียวกัน ภาคเอกชนที่จัดทริปแนว adventure หรือ self-exploration ก็สามารถนำข้อมูลเชิงลึกจากงานศึกษานี้ไปใช้ในการพัฒนาโปรแกรมการเดินทางที่ยืดหยุ่น เน้นความเป็นปัจเจก และสอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการของนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ในโลกหลังสมัยใหม่

แล้วเจอกันใหม่ในทริปหน้านะครับ.....

## รายการอ้างอิง

- Autoevolution. (2568, 26 เมษายน 2568). *HISTORY*. Retrieved 18 กุมภาพันธ์ from <https://www.autoevolution.com/moto/bmw/>
- BMW MOTORRAD. (2023). 100 ปี MAKE LIFE A RIDE YOUR STORY MAKES OURS COMPLETE. Retrieved 17 กุมภาพันธ์ from <https://www.bmw-motorrad.co.th/th/experience/100years.html>
- Bruner, E. M. (2005). *Culture on tour: Ethnographies of travel*. The University of Chicago.
- Butcher, J. (2003). *The moralisation of tourism: Sun, sand... and saving the world?*. Routledge.
- Camilleri, M. A. (2018). The Tourism Industry: An Overview. In *In Travel Marketing, Tourism Economics and the Airline Product*, (pp. 3-27). Springer Nature.
- Cater, C. I. (2017). Tourism on two wheels: Patterns of motorcycle leisure in Wales. *Tourism Management*, 61, 180-189. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.02.007>
- Chambers, E. (2000). *Native tours: The anthropology of travel and tourism*. Waveland Press.
- Cline, L. (2020). *Thailand and the art of motorcycles*. Retrieved April 22 from <https://sportbikesincmag.com/thailand-and-the-art-of-motorcycles-2/>
- Costa, V. (2022). *Why Solo Travel Is Now The Number One Travel Trend Post Covid—Travel Off Path*. Retrieved June 30 from <https://www.traveloffpath.com/why-solo-travel-is-now-the-number-one-travel-trend-post-covid/>
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- Cromer, G. C. (2023). *motorcycle*. Retrieved December 29 from <https://www.britannica.com/technology/motorcycle>
- Crosbie-Jones, M. (2020, September 3). *The Politics of Bangkok's Motorcycle Taxis*. *ArtReview Asia*. Retrieved April 22 from <https://artreview.com/the-politics-of-bangkok-motorcycle-taxis/>
- Dickinson, J. E., & Lumsdon, L., . (2010). *Slow travel and tourism*. Earthscan.

- EDENSOR, T. (2000). Walking in the British Countryside: Reflexivity, Embodied Practices and Ways to Escape. *Body & Society*, 6(3-4), 81-106.  
<https://doi.org/10.1177/1357034x00006003005>
- Edensor, T. (2001). Performing tourism, staging tourism:(Re)producing tourist space and practice. *Tourist Studies*, 1(1), 59-81.  
<https://doi.org/10.1177/146879760100100104>
- Frash Jr, R. E., & and Blose, J. E. (2019). Serious leisure as a predictor of travel intentions and flow in motorcycle tourism. *Tourism Recreation Research*, 44(4), 516-531.  
<https://doi.org/10.1080/02508281.2019.1626118>
- Frash Jr, R. E., E., B. J., W., S. W., & and Scherhag, K. (2018). A multidisciplinary marketing profile of motorcycle tourists: explorers escaping routine to find flow on scenic routes. *Tourism Recreation Research*, 43(4), 432-444.  
<https://doi.org/10.1080/02508281.2018.1492767>
- Goodwin, H. (2011). *Taking responsibility for tourism*. Goodfellow Publishers.
- Graburn, N. H. H. (1983). The Anthropology of Tourism. *Annals of Tourism Research*, 10(1), 9-33.
- Honda. *Africa Twin History*. Retrieved December 30 from  
[https://global.honda/en/tech/Tech\\_Views\\_Vol8\\_Africa\\_Twin/history.html](https://global.honda/en/tech/Tech_Views_Vol8_Africa_Twin/history.html)
- Jonas, L. C. (2022). Solo Tourism: A Great Excuse to Practice Social Distancing. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 11(SE1), 556-564.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.46222/ajhtl.19770720.242>
- Krungsri Market. *New Honda NT1100 สุดยอดรถ TOURING สมรรถนะสูง ราคาเบา ๆ*. . Retrieved 19 กุมภาพันธ์ from  
<https://krungsrimarket.cjdataservice.com/article/honda-nt1100-touring-bike>
- Laesser, C., Beritelli, P., & Bieger, T. (2009). Solo travel: Explorative insights from a mature market (Switzerland). *Journal of Vacation Marketing*, 15(3), 217-227.  
<https://doi.org/10.1177/1356766709104268>
- Lonely Planet Editors. (2023). *20 expert solo travel tips for women from the Lonely Planet team*. Retrieved June 7 from <https://www.lonelyplanet.com/articles/20-tips-for-traveling-solo>

- MacCannell, D. (2013). *The tourist: A new theory of the leisure class*. University of California Press.
- Mani, G., & Jose, . (2020). Solo Travel: A Transformative Experience for Women. *Empower–The Journal of Social Work*, 1(1), 44-56.
- Meyer, S. (2023). *The parts of a motorcycle and their functions explained [Infographic]*. Retrieved January 21 from <https://www.thezebra.com/resources/driving/parts-of-a-motorcycle/>
- Moles, K. (2008). A walk in thirdspace: Place, methods and walking. *Sociological Research Online*, 13(4), 1-9.
- Motowish. (2024). ไบค์เกอร์ที่ขี่ไบค์ออกทริป แต่งตัวยังไงดี. Retrieved 21 มกราคม from <https://www.motowish.com/general-tips/how-to-dress-for-bigbike-trip/>
- Mowforth, M., & Munt, I.. (2015). *Tourism and sustainability: Development, globalisation and new tourism in the third world* (4th ed.). . Routledge.
- Nalçacı İkiz, A. (2019). Postmodern Tourism and Post-Tourist Behaviors. In *Current Issues in Tourism and Hospitality Management* (pp. 57-68). SRA Academic Publishing.
- Nash, D. (1989). Tourism as a form of imperialism. In V. L. Smith (Ed.), *Hosts and guests: The anthropology of tourism* (Vol. 2, pp. 37-52). University of Pennsylvania Press.
- Nikjoo, A., Markwell, K., Nikbin, M., & Hernández-Lara, A. B. (2021). The flag-bearers of change in a patriarchal Muslim society: Narratives of Iranian solo female travelers on Instagram. *Tourism Management Perspectives*, 38, 100817. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tmp.2021.100817>
- Petpailin, P. (2023, February 27). *Thailand is home to the most motorcyclists in the world. The Thaiger*. Retrieved April 22 from <https://thethaiger.com/news/national/thailand-has-most-motorcycle-riders-in-the-world>
- Pitakkanchanakul, S. (2018). *Solo Travel* ไปเที่ยวคนเดียวแต่เพื่อนเยอะกว่า. . Retrieved 15 มิถุนายน from <https://thematter.co/brandedcontent/crp-solo-travel-01/66408>
- Powersportsguide. *What is a Touring Motorcycle?* Retrieved January 21 from <https://powersportsguide.com/touring-motorcycles/>

- Ramoa, C. E. A., Santos, P. P., & and Añaña, E. S. (2021). MOTORCYCLE TOURISM AND NATURE: an analysis of motorcyclists' motivations to travel. *Leisure Studies*, 40(3), 407-423. <https://doi.org/10.1080/02614367.2020.1858327>
- RUMBLEON ROAD CAPTAIN. (2019b). *TYPES OF MOTORCYCLES: WHAT IS A TOURING MOTORCYCLE?*. Retrieved January 1, from <https://explore.rumbleon.com/posts/what-is-a-touring-motorcycle-infographic>
- RUMBLEON ROAD CAPTAIN. . (2019a ). *FEATURES OF MOTORCYCLE TYPES: WHICH SUITS YOU?*. Retrieved January 1 from <https://explore.rumbleon.com/posts/pros-and-cons-of-motorcycle-types>
- Sagmart. (2017). *How to Classify the Types of Motorcycles*. . Retrieved January 1 from <https://www.blog.sagmart.com/how-to-classify-types-of-motorcycles/>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Swarbrooke, J., Beard, C., Leckie, S., & Pomfret, G.,. (2003). *Adventure tourism: The new frontier*. . Routledge.
- Triarchi, E., & Karamanis, K. , . (2017). Alternative Tourism Development: A Theoretical Background. *World Journal of Business and Management*, 3(1), 35-54.
- urbancreature. (2023). ส่องปัญหาสังคมและโครงสร้างผ่านมอ'ไซด์ไทย. . Retrieved 21 มกราคม from "<https://urbancreature.co/motorbikes-thailand/>
- Urry, J. (1990). *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. SAGE Publications Ltd.
- Vandenwyngaert, I. (2020). *Why travel is important to build life experiences*. Retrieved November 12 from <https://www.worldwildhearts.com/post/why-travel-is-important-life-experience>
- Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 349-370. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(98\)00103-0](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0160-7383(98)00103-0)
- Wearing, S., & Neil, J., . (1999). *Ecotourism: Impacts, Potentials and Possibilities*. . Butterworth-Heinemann.

- Whitehead, T. L. (2004). *WHAT IS ETHNOGRAPHY? : Methodological, Ontological, and Epistemological Attributes*.
- Wilson, E., & Little, D. E. (2008). The Solo Female Travel Experience: Exploring the 'Geography of Women's Fear'. *Current Issues in Tourism*, 11(2), 167-186. <https://doi.org/10.2167/cit342.0>
- Wu, H.-C., Chi-Han, A., & Chang, Y.-Y. (2021). What Drives Experiential Sharing Intentions Towards Motorcycle Touring? The Case of Taiwan. *Journal of China Tourism Research*, 17(1), 90-119. <https://doi.org/10.1080/19388160.2019.1705955>
- Yang, E. C. L. (2021). What motivates and hinders people from travelling alone? A study of solo and non-solo travellers. *Current Issues in Tourism*, 24(17), 2458-2471. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1839025>
- Yang, E. C. L., Khoo-Lattimore, C., & Arcodia, C. (2018). Power and empowerment: How Asian solo female travellers perceive and negotiate risks. *Tourism Management*, 68, 32-45. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.02.017>
- Yongpisanphob, W. (2562). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2562-2564: อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์. Retrieved 1 มกราคม from <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/hi-tech-industries/motorcycles/io/io-motorcycles-20>
- แนวหน้า. (2562, 31 มกราคม). ส่องบทเพลงสะท้อน'รถยนต์บอกชนชั้น' หนึ่งในปมสำคัญ'คนไทยค้านมาตรการลดใช้. สำนักพิมพ์ แนวหน้า. <https://www.naewna.com/likesara/392464>
- ก้องสกล กวินวิกุล. (2560). มานุษยวิทยาการท่องเที่ยว: กรอบแนวคิดและคุณูปการทางทฤษฎี. *วารสารรามคำแหง ฉบับมนุษยศาสตร์*, 36(2), 1-26.
- ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. (2546). การเดินทางแบบสะพายเป้. *Manutsayasat Wichakan*, 11, 104-110.
- ฉันทะ จันทะเสนา, แ. น. (2561). ผลกระทบของการท่องเที่ยวที่มีต่อคุณภาพชีวิตชาวเกาะ. *WMS Journal of Management*, 7(2), 103-117.
- ชนัญ วงษ์วิภาค. (2558). การท่องเที่ยววัฒนธรรมยุคหลังสมัยใหม่ (*Postmodern Tourism*). มหาวิทยาลัยศิลปากร. Retrieved 1 ธันวาคม from

[http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/e-book/Chanan\\_Vongvipak/Postmodern\\_Tourism.pdf](http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/e-book/Chanan_Vongvipak/Postmodern_Tourism.pdf)

ชนัญ วงษ์วิภาค. (2560). ถอดรหัสวัฒนธรรม. มหาวิทยาลัยศิลปากร. Retrieved 1 ธันวาคม from [http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/e-book/Chanan\\_Vongvipak/culture\\_decoder.pdf](http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/e-book/Chanan_Vongvipak/culture_decoder.pdf)

ชัยวุฒิ ชัยฤกษ์. (2562). ศักยภาพทางการท่องเที่ยวโดยมอเตอร์ไซด์ของจังหวัดกาญจนบุรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระนคร].

จิตติวรรณ สี่ผึ้ง. (2562). อิทธิพลของอายุต่อพฤติกรรมการตัดสินใจท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ และการรับรู้ข้อจำกัดในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแบบสะพายเป้หญิงไทย. งานประชุมวิชาการระดับชาติ มหาวิทยาลัยรังสิต ประจำปี 2562, มหาวิทยาลัยรังสิต

ณิพัชญ์ อาภรณ์แสงวิจิตร. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวของสตรี (Solo Female Travel) ในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].

นรินทร์สิริ เชียงพันธ์, แ. ว. (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเพศหญิงชาวต่างชาติในกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ, 13(2), 107-123.

นริศา มัจฉริยกุล. (2559). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวแบบอิสระบนเกาะไต้หวันของนักท่องเที่ยวชาวไทย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์]. [https://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU\\_2016\\_5802031251\\_5219\\_3969.pdf](https://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU_2016_5802031251_5219_3969.pdf)

นวพร บุญประสม. (2559). มิติใหม่แห่งการท่องเที่ยวเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้หญิงโสด. วารสารวิชาการ เซาร์อีสท์บางกอก (สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 2(2), 124-132.

นิตยสารมอเตอร์ไซด์. (2564a, 2 สิงหาคม). TRIUMPH Story. นิตยสารมอเตอร์ไซด์. Retrieved 7 มิถุนายน from <https://motorcycmagazine.grandprix.co.th/triumph-story/>

นิตยสารมอเตอร์ไซด์. (2564b, 2 สิงหาคม). BMW Story. นิตยสารมอเตอร์ไซด์. Retrieved 7 มิถุนายน from <https://motorcycmagazine.grandprix.co.th/bmw-story/>

นิตยสารมอเตอร์ไซด์. (2564c, 2 สิงหาคม). DUCATI Story. นิตยสารมอเตอร์ไซด์. Retrieved 7 มิถุนายน from <https://motorcycmagazine.grandprix.co.th/ducati-story/>

นิรมล สุวรรณพันธุ์. (2563). ทักษะการตัดสินใจเลือกท่องเที่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อสังคมออนไลน์ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกท่องเที่ยวในรูปแบบของการท่องเที่ยวคน

- เดี่ยว (Solo Travel) ของกลุ่มผู้หญิงในเขตกรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยกรุงเทพ].  
<http://dspace.bu.ac.th/jspui/handle/123456789/4902>
- ปนัดดา ชนะพาล, แ. (2562). มิติของแรงจูงใจในการเดินทางและกิจกรรมการท่องเที่ยวของผู้หญิงชาวต่างชาติที่เดินทางคนเดียวในประเทศไทย. วารสารบริหารธุรกิจศรีนครินทรวิโรฒ, 5(1), 114-125.
- ปรีชล วิมลเมือง. (2017). แนวทางการพัฒนาโฮสเทล เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่ม Solo Travel ในอำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.].  
<http://repository.nida.ac.th/handle/662723737/4036>.
- พลกร สีนอาภา. (2561). การศึกษาพฤติกรรม การตัดสินใจ และรูปแบบการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่ขับจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big bike) มหาวิทยาลัยมหิดล].
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, แ. ฉ. (2562). การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 39(2), 1-15.
- ภูเก็ท คังคายะ. (2559). วิถีนักบิด เวทีชีวิตแห่งความรุนแรง มหาวิทยาลัยศิลปากร].
- ภูมิเกียรติยศ เทศนา. (2559). คู่มือ ในฐานะวัฒนธรรมทางวัตถุ คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].
- มิ่งสรรพ ขาวสะอาด, แ. (2562). โครงการวิจัยย่อยที่ 1 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของการท่องเที่ยวชุมชน.
- รุจิรากร ทรงประดิษฐ์. (2563). การออกแบบเว็บไซต์สำหรับผู้หญิงท่องเที่ยวคนเดียว วิทยาลัยนวัตกรรมการสื่อสารสังคม มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ].
- ลงทุนแมน. (2565, 7 มิถุนายน 2565). กรณีศึกษา ไทยส่งออกรถมอเตอร์ไซด์สูงสุดเป็นประวัติการณ์. ลงทุนแมน. Retrieved 7 มิถุนายน from <https://www.longtunman.com/36554>
- วีรพงศ์ ขวัญวาลย์. (2560). พฤติกรรมและแรงจูงใจที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการท่องเที่ยว และเลือกที่พักของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร].
- สรประเสริฐ, ต. (2016). กระบวนการสร้างและสื่อสารอัตลักษณ์ของผู้หญิงที่เดินทางท่องเที่ยวตามลำพัง
- IDENTITY CONSTRUCTION AND COMMUNICATION OF THAI SOLO FEMALE TRAVELERS  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

สฤชดีกานต์ พึ่งบำรุง. (2558). แนวทางการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารการตลาดดิจิทัลเพื่อธุรกิจการ  
ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์สำหรับนักท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ].

สิรภาพ ชมเย็น. (2559). ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยทางครอบครัว และ ภาพยนต์โฆษณา มีอิทธิพลต่อ  
การตัดสินใจซื้อมอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์ในเขตกรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยกรุงเทพ].

<http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/2947/3/sirapop.chom.pdf>



## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล พลิชฐ์ ปานแร่

- วุฒิการศึกษา พ.ศ. 2539 วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เทคโนโลยีสถาปัตยกรรม),  
มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม, ประเทศไทย
- พ.ศ. 2539 วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เทคโนโลยีอุตสาหกรรมแขนงวิชา  
เทคโนโลยีก่อสร้าง),มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, ประเทศไทย
- พ.ศ. 2548 ครุศาสตรมหาบัณฑิต (เทคโนโลยีอุตสาหกรรม),  
มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, ประเทศไทย
- พ.ศ. 2560 ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (เทคโนโลยีและการจัดการพลังงานและ  
สิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน), มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล  
รัตนโกสินทร์, ประเทศไทย
- พ.ศ. 2563 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สถาปัตยกรรม), จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, ประเทศไทย
- พ.ศ. 2567 ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (มานุษยวิทยา), มหาวิทยาลัย  
ศิลปากร, ประเทศไทย
- ผลงานตีพิมพ์ 2567 – 2568 กว่าจะได้เป็นเสียง: การสะสมทุนของนักออกแบบเสียง (Sound  
Designer) ในอุตสาหกรรมสร้างสรรค์, สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.), ผู้ร่วมวิจัย
- 2566 – 2567 ความท้าทายในการสร้างสรรค์และพัฒนาสินค้าทางวัฒนธรรมอย่าง  
ยั่งยืน เพื่อตอบสนองความต้องการซื้อของผู้บริโภคในตลาดออฟไลน์และออนไลน์  
กรณีศึกษาผ้าทอกระเหรี่ยงโปว์ด่านช้าง อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี, สำนักงาน  
คณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.), ผู้ร่วมวิจัย
- 2564 – 2565 ชุดโครงการ โรคระบาดไร้พรมแดน: ภูมิทัศน์ความเปลี่ยนแปลง  
สังคมไทยร่วมสมัย โครงการย่อยที่ 5: ศิลปินเชิงพาณิชย์ในภาวะโควิด-19: ความท้าทาย  
การปรับตัวและการให้ความหมายกับชีวิตการทำงานในวิกฤตโรคระบาด กรณีศึกษา

ศิลปินเชิงพาณิชย์ในอุตสาหกรรมภาพยนตร์ ย่านทาวน์อินทาวน์, สำนักงานการวิจัย  
แห่งชาติ (วช.), ผู้ร่วมวิจัย

2020 Akarat Panrae, Atch Sreshthaputra. PM 2.5 Reduction by Installation  
of Façade with Broad Leaf and Narrow Leaf Plant. Suan Sunandha  
Science and Technology Journal (SSSTJ), 7, 2, 44-48.

2015 Akarat Panrare, Prapa Sohsalam, and Tusanee Tondee. Constructed  
Wetland for Sewage Treatment and Thermal Transfer Reduction. Energy  
Procedia, 79, 567-575.

2568 วราภรณ์ มนต์ไตรเวศย์ และพลิชฐ์ ปานแร่. (2568). เส้นทางของเสียง: ฮาพิทส์  
และการสะสมของ น้กออกแบบเสียง. วารสารดำรงวิชาการ, 24(1), .....

2567 พลิชฐ์ ปานแร่. (2567). อัตวิสัยของผู้ขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียว. วารสาร  
สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนาท้องถิ่น มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, 8(4), 265-276.

2567 วราภรณ์ มนต์ไตรเวศย์ และพลิชฐ์ ปานแร่. (2567). สีสันในเส้นด้าย: ความทำ  
หายในการสร้างสรรค์และพัฒนาผ้าทอกะเหรี่ยงโปว์อย่างยั่งยืน. วารสารปาริชาติ,  
37(3), 600-620.

2567 วราภรณ์ มนต์ไตรเวศย์ และพลิชฐ์ ปานแร่. (2567). ปรับและเปลี่ยน: ความทำ  
หายในการทำงานโพสต์โปรดักชั่นท่ามกลางโควิด-19 ของแรงงานสร้างสรรค์ด้านภาพ  
และเสียง. ใน โควิดปริคาร์ตี ภาวะหมิ่นเหม่ในสังคมไทยยุคโรคระบาดไร้พรมแดน.

กรุงเทพฯ: สยามปริทัศน์, 211-262.

รางวัลที่ได้รับ

Click or tap here to enter text.