



ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่
อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี



การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2567



**FACTORS AFFECTING THE DECISION TO USE PUBLIC TRANSPORTATION
TO ENTER BANGKOK: A COMPARISON BETWEEN VANS AND ELECTRIC
TRAINS OF PEOPLE IN BANG YAI DISTRICT, NONTABURI PROVINCE**



**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE IN MANAGEMENT OF LOGISTICS
GRADUATE SCHOOL**

**RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2024**

ใบรับรองการศึกษาค้นคว้าอิสระ

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยรังสิต

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
FACTORS AFFECTING THE DECISION TO USE PUBLIC TRANSPORTATION
TO ENTER BANGKOK: A COMPARISON BETWEEN VANS AND ELECTRIC
TRAINS OF PEOPLE IN BANG YAI DISTRICT, NONTHABURI PROVINCE

โดย พรรชนพ เสาธานนท์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต อนุมัติให้นับวิชาการศึกษาค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ประจำปี
การศึกษา 2567

(ดร.ชนะเกียรติ สมานบุตร)

ผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์

.....ประธานกรรมการสอบ
ผศ.ดร.พัฒน พิชัยฐเกษม

.....กรรมการ
ทรงวุฒิ ดิจงกิจ

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

ดร.พฤติพงศ์ อภิวัฒน์กุล

ลิขสิทธิ์ของหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้โดยความอนุเคราะห์จาก ดร.พศุภพิพงศ์ อภิวัฒน์กุล อาจารย์ที่ปรึกษา ที่เสียสละเวลาให้แนวคิด คำปรึกษา และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องในการทำการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ จนสามารถดำเนินการจนสำเร็จตามวัตถุประสงค์ลุล่วงสมบูรณ์

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบทุกท่าน ตลอดจนคณาจารย์ ผู้ให้คำแนะนำและความรู้อันมีประโยชน์ ขอขอบพระคุณเจ้าของวิทยานิพนธ์ เอกสาร และหนังสือทุกเล่ม ที่ช่วยให้ทำการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้

นอกจากนั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ที่ตอบแบบสอบถามอย่างถูกต้องตรงไปตรงมาในทุกขั้นตอนในแบบสอบถาม

ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่ให้การอุปการะเลี้ยงดู ส่งเสริมการศึกษา และให้แนวคิดในการดำเนินชีวิตและให้กำลังใจนำไปสู่ความสำเร็จของผู้วิจัย

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณมหาวิทยาลัยรังสิต และ ดร.อรรณพ อูไรรัตน์ อธิการบดีมหาวิทยาลัยรังสิต ผู้ริเริ่มให้มีทุนการศึกษา ประเภททุนการศึกษาแก่ผู้มีความสามารถพิเศษทางด้านกีฬา ซึ่งผู้วิจัยได้รับทุนการศึกษานี้ในระดับปริญญาโท ที่ให้อีกโอกาส ข้อคิดและแนวทางการดำเนินชีวิตที่ดีแก่นักกีฬาทุกคนมาโดยตลอด

พรชนพ เสดานนท์

ผู้วิจัย

6305035 : พรรณนพ เสาณานนท์
 ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ : ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่
 กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของ
 ประชาชนในพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
 หลักสูตร : วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร.พฤติพงษ์ อภิวัฒน์กุล

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเลือกการเดินทางอันได้แก่ ราคา ระยะเวลาการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ได้แก่ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี จำนวน 400 คน สถิติที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทำการทดสอบสมมติฐานหาความสัมพันธ์โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (Anova, F-Test) และวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis) เพื่อสร้างแบบจำลองในการเลือกตัดสินใจ

จากการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 และจากการวิเคราะห์แบบจำลองการตัดสินใจเลือกใช้บริการ พบว่า ถ้าผู้ใช้บริการมีความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้มากเท่าไร ก็ยิ่งจะมีการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้มากขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าผู้ใช้บริการมีความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้ลดลง รวมไปถึงปัจจัยทางด้านจุดประสงค์ในการเดินทาง ทางผู้ใช้บริการมีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่ออื่นๆ เช่น เดินทางเพื่อไปซื้อของ สันทนาการ และอื่นๆ จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้มากกว่าจุดประสงค์อื่นๆ

(การศึกษาค้นคว้าอิสระมีจำนวนทั้งสิ้น 59 หน้า)

คำสำคัญ: ปัจจัยการตัดสินใจ, ขนส่งสาธารณะ, รถตู้, รถไฟฟ้า, พฤติกรรมการเดินทาง

6305035 : Passanop Saonanon

Independent Study Title : Factors Affecting the Decision to Use Public Transportation to Enter Bangkok: A Comparison Between Vans and Electric Trains of People in Bang Yai District, Nonthaburi Province

Program : Master of Science in Management of Logistics

Independent Study Advisor : Pruttipong Apivatanagul, Ph.D.

Abstract

The objectives of this study are to study the differences in personal factors affecting the decision to use public transportation to enter Bangkok, comparing vans and electric trains. The second is to understand the relationship between factors for choosing travel, including price, travel time, and accessibility from the customer's perspective, and choosing public transportation to enter Bangkok, comparing vans and electric trains. The sample of this research was 400 people randomly using the Cochran method from the population of Bang Yai District, Nonthaburi Province. Statistical methods employed include percentage, mean, standard deviation, one-way analysis of variance (ANOVA), F-test, and binary logistic regression analysis to develop a decision-making model.

The hypothesis testing found that age, education, occupation, and income had different effects on the decision to use public transportation to enter Bangkok at a significant level of 0.05. The logistic regression analysis revealed that the more familiar individuals are with van services, the more likely they are to choose this mode of transport. Conversely, greater familiarity with electric trains corresponds with a decreased likelihood of choosing vans. Furthermore, travel purpose also plays a significant role: those traveling for non-work-related reasons such as shopping, recreation, and other personal activities tend to prefer van services over electric trains.

(Total 59 pages)

Keywords: Decision-making Factors, Public Transportation, Van Service, Electric Train (MRT), Travel Behavior

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญรูป	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	4
1.3 ขอบเขตการวิจัย	5
1.4 กรอบแนวคิดการวิจัย	6
1.5 สมมติฐานการวิจัย	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	8
2.1 แนวความคิดและทฤษฎี	8
2.1.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับประชากรศาสตร์	8
2.1.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค	10
2.1.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศึกษา และการเดินทาง	13
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	15

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย	20
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	20
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	21
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	22
3.4 การจัดทำข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	22
3.5 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้วิจัย	25
บทที่ 4 ผลการวิจัย	27
4.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง	27
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง	30
4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ ขนส่งสาธารณะ	34
4.4 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะ เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า	42
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	46
5.1 สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล	46
5.2 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า	47
5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับทำวิจัยครั้งต่อไป	48
บรรณานุกรม	49
ภาคผนวก	51
ภาคผนวก ก แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย	52
ภาคผนวก ข แบบประเมินผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัย	56
ประวัติผู้วิจัย	59

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ตารางเปรียบเทียบค่าโดยสารและระยะเวลาเดินทางระหว่างรถไฟฟ้ามหานครและรถตู้โดยสาร โดยเฉลี่ย	4
3.1 ผลการทดสอบความเชื่อถือได้	26
4.1 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	27
4.2 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ	28
4.3 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา	28
4.4 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ	29
4.5 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	29
4.6 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง	30
4.7 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถตู้	30
4.8 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้า	31
4.9 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	31
4.10 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	32
4.11 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง	32
4.12 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ย	33
4.13 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน	33
4.14 การตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกสถานะทางเพศ	34
4.15 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามช่วงอายุ	35
4.16 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามช่วงอายุ	35

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.17 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับการศึกษา	37
4.18 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับการศึกษา	37
4.19 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามอาชีพ	38
4.20 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามอาชีพ	39
4.21 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับรายได้	40
4.22 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับรายได้	41
4.23 ตัวแปรอิสระที่นำเข้ามาแบบจำลองปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะ เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า	42
4.24 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร	44
4.25 ผลการวิเคราะห์การถดถอยระหว่างการเลือกใช้นั่งสาธารณะรถตู้กับกลุ่มตัวแปร อิสระในแบบจำลอง	44

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1	แผนที่เส้นทางการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (บางใหญ่-เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)	2
1.2	แผนที่แสดงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น	3
1.3	กรอบแนวคิดการวิจัย	6



บทที่ 1

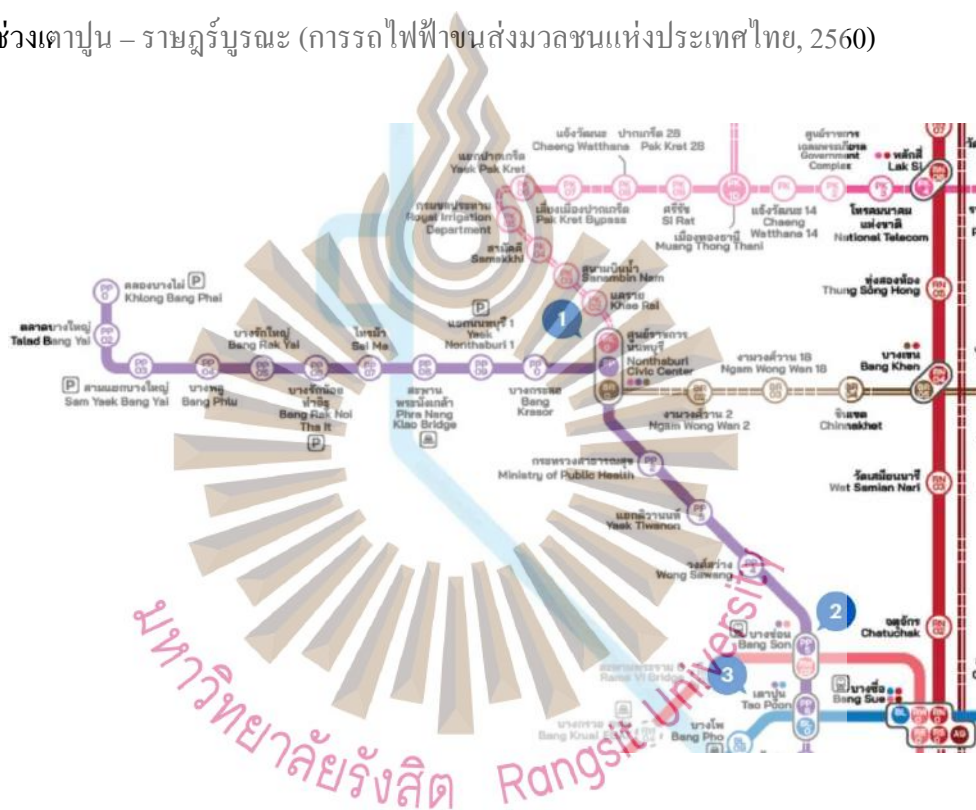
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

การคมนาคมและการขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานและเป็นหัวใจสำคัญที่ช่วยในการขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ทั้งยังมีความสำคัญทั้งด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม การมีระบบการคมนาคมและการขนส่งที่ดี ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคได้สะดวก ส่งผลให้เกิดการจ้างงาน ช่วยยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของคนภายในประเทศ เกิดการพัฒนาเมือง เป็นการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้นและเพิ่มความสามารถในการเจรจาต่อรองทางการค้าของประเทศในเวทีการค้าโลก

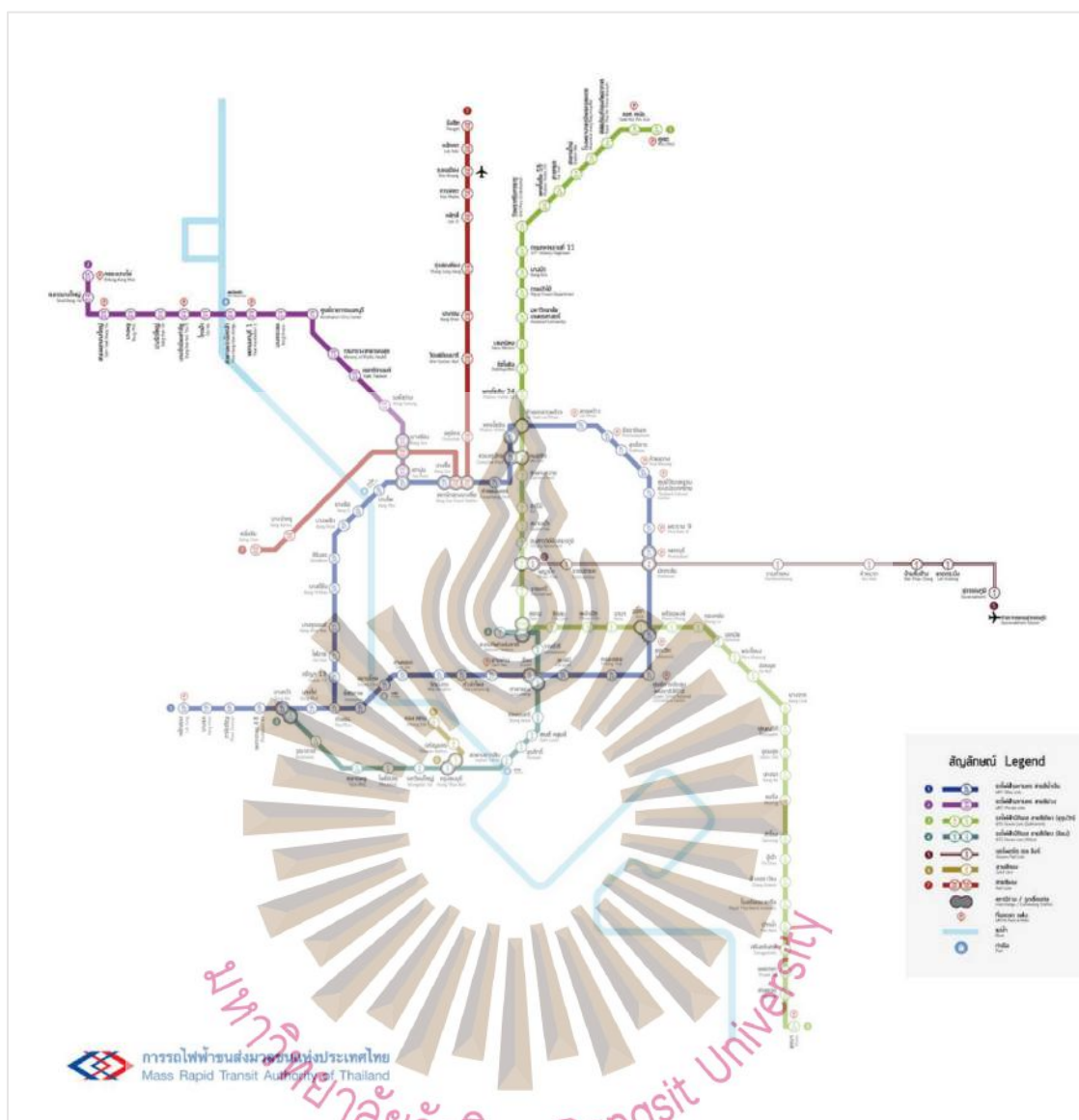
กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีขนาดใหญ่ เป็นเมืองศูนย์กลางรวมความเจริญ ความทันสมัย และเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของประเทศ มีจำนวนประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 5.4 ล้านคน ซึ่งยังไม่รวมจำนวนคนต่างจังหวัดที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามา และมีจำนวนความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ประมาณ 3,600 คนต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร (รายงานสำมะโนประชากร สำนักทะเบียนราษฎร์ กรุงเทพมหานคร, 2563) สืบเนื่องจากความหนาแน่นของพื้นที่ที่ไม่สามารถขยายตัวได้ และค่าใช้จ่ายที่สูงสำหรับการเลือกซื้อหรือเช่าที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งใกล้เคียงกับสถานที่ทำงาน ประชากรส่วนใหญ่จำเป็นต้องเลือกที่อยู่อาศัยโดยกระจายอยู่พื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร และเนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความต้องการของผู้ใช้รถในท้องถนนเพิ่มขึ้น เกิดปัญหาจราจรติดขัด ไม่สามารถเดินทางไปยังที่หมายได้รวดเร็วทันเวลาตรงความต้องการได้ ซึ่งตัวเลือกในการเดินทางของประชาชนมีหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้โดยสาร รถไฟฟ้ามหานคร เป็นต้น

ปัจจุบันการเดินทางจาก อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เข้ามายังกรุงเทพมหานครชั้นใน สามารถทำได้หลายวิธี แต่ตัวเลือกที่เป็นที่นิยมคือการเดินทางโดยรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วงและการเดินทางโดยรถตู้โดยสาร รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง หรือรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (บางใหญ่-เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ ซึ่งเป็น



(บางใหญ่-เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)

ที่มา: การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย, 2561



รูปที่ 1.2 แผนที่แสดงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น

ที่มา: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2561

รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วงยังเป็นรถไฟฟ้าสายสำคัญที่เชื่อมต่อจังหวัดนนทบุรีเข้าสู่ย่านใจกลางเมือง ซึ่งผ่านสถานที่ราชการและแหล่งงานสำคัญหลายแห่ง สถานที่ราชการได้แก่ ศูนย์ราชการนนทบุรีและกระทรวงสาธารณสุข แหล่งงานที่สำคัญ ได้แก่ บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) รวมไปถึงโรงพยาบาลที่สามารถพบได้ตลอดทั้งเส้นทางการเดินทางได้แก่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้านนทบุรีและสถาบันโรคทรวอก เป็นต้น

การเดินทางโดยรถตู้โดยสารสาธารณะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่เป็นที่นิยมเช่นเดียวกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ลักษณะของรถตู้โดยสารสาธารณะจะเป็นรถตู้ส่วนบุคคล มีระบบปรับอากาศ มีจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร 14 – 15 ที่นั่ง รวมคนขับ แบ่งออกเป็นรถตู้โดยสารที่กำกับดูแลโดยบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.)

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารและระยะเวลาเดินทางระหว่างรถไฟฟ้ามหานครและรถตู้โดยสาร แสดงได้ดังตาราง

ตารางที่ 1.1 ตารางเปรียบเทียบค่าโดยสารและระยะเวลาเดินทางระหว่างรถไฟฟ้ามหานครและรถตู้โดยสารโดยเฉลี่ย

	ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย (บาท) ต่อคน			ระยะเวลาโดยเฉลี่ย (นาที)	
	ต่อเที่ยว	ไป-กลับ	ต่อเดือน	ต่อเที่ยว	ไป-กลับ
รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง	51.00	102.00	3,060.00	80	160
รถตู้โดยสาร	30.00	60.00	1,800.00	90	180

ที่มา: กรมขนส่งทางบก, 2562; ศูนย์บริการข้อมูล BTS, 2562

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า ในด้านค่าโดยสารเฉลี่ย รถไฟฟ้ามหานครมีราคาสูงกว่ารถตู้โดยสาร 1.7 เท่า ในขณะที่ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยโดยรถไฟฟ้าใช้เวลาน้อยกว่า โดยคิดเป็น 0.9 เท่า เทียบกับระยะเวลาการเดินทางด้วยรถตู้ จากข้อมูลจะเห็นว่าการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารน่าจะมี ความคุ้มค่ากว่า อย่างไรก็ตามก็ยังมีผู้โดยสารที่เลือกโดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง ดังนั้นผู้วิจัยจึง ต้องการทำการศึกษาว่า มีปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะจาก อำเภอ บางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน แต่ละปัจจัยมีผลต่อการตัดสินใจมาก น้อยเพียงใด

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงความแตกต่างกันของปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางและความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเลือกการเดินทางที่มีผลต่อการเลือกการเดินทางระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

1.2.3 เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการรถตู้ในการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

1.3 ขอบเขตการวิจัย

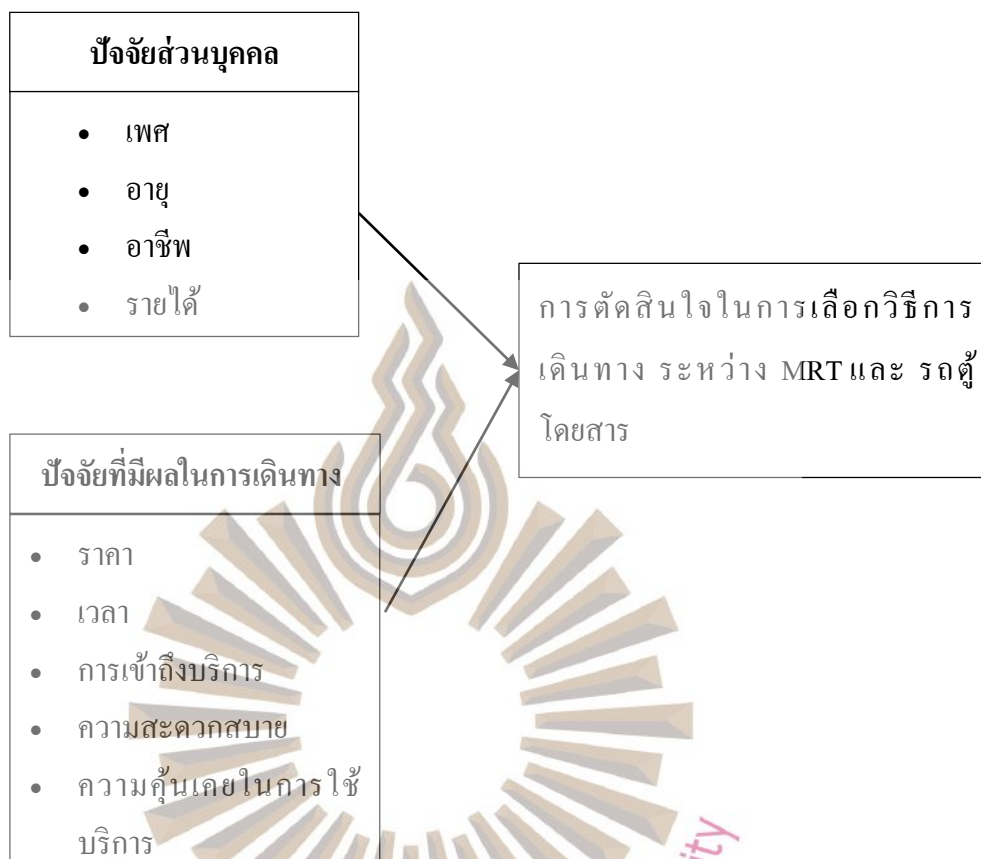
1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา คือ ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัย การเลือกการเดินทาง ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

1.3.2 ขอบเขตด้านพื้นที่และประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลโดยขอความร่วมมือจากกลุ่ม ตัวอย่างที่สุ่มมา จากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และ จากผู้ให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการวิจัย ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2568 จนถึง เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568



1.4 กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปที่ 1.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

1.5 สมมติฐานการวิจัย

1.5.1 ปัจจัยส่วนบุคคลที่ประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพและรายได้ ที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน

1.5.2 ปัจจัยในการเลือกประเภทการเดินทางมีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจการเลือกวิธีการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าและรถตู้โดยสาร

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 การเข้าใจปัจจัยที่แตกต่างของทั้งสองกลุ่ม สามารถใช้เป็นแนวทางในการบริหารทรัพยากร เพื่อปรับปรุงการให้บริการ เฉพาะกลุ่มให้มีความเหมาะสมในแต่ละประเภทการเดินทางที่แตกต่างกัน

1.6.2 การเข้าใจการเดินทางที่มีจุดเด่นแตกต่างกัน สามารถก่อให้เกิดประโยชน์ผ่านการประสานการเดินทางให้เหมาะสมในรูปแบบ Multimodal Transportation ทำให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงที่สุด

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

การตัดสินใจในการเลือกวิธีการเดินทาง ระหว่าง MRT และ รถตู้โดยสาร หมายถึง ความรู้สึกถึงความเหมาะสมในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง โดยความสบายใจ เวลาที่ใช้เหมาะสม ราคาที่เหมาะสม มีความสะดวกในการใช้บริการ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง หมายถึง เหตุผลที่ใช้ประกอบในการตัดสินใจเลือกการเดินทาง โดยจะเป็นเหตุผลที่จะทำให้ผู้ใช้บริการประหยัดมากที่สุด สบายมากที่สุด ใช้เวลาน้อยที่สุด

ด้านราคา หมายถึง ความเหมาะสมของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายในการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ จนไปถึงจุดหมายปลายทาง

ด้านเวลา หมายถึง ความเหมาะสมของระยะเวลาที่ต้องใช้ในการเดินทางใช้บริการขนส่งสาธารณะ จนไปถึงจุดหมายปลายทาง

ด้านการเข้าถึงบริการ หมายถึง ความสะดวกในการไปถึงจุดให้บริการของขนส่งสาธารณะ ความสะดวกในการรับทราบขั้นตอนในการเข้าใช้บริการ และช่วงเวลาที่ให้บริการ

ด้านความสะดวกสบาย หมายถึง ความรู้สึกพึงพอใจขณะใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยผู้ใช้บริการมีความรู้สึกสบายใจ การใช้บริการไม่ซับซ้อน มีความรู้สึกที่ดี มีความประทับใจขณะใช้บริการ

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

2.1 แนวความคิดและทฤษฎี

2.1.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับประชากรศาสตร์

นิพนธ์ เทพวัลย์ (2515) ได้ให้ความหมาย ประชากรศาสตร์ไว้ว่า ประชากรศาสตร์ (Demography) คำว่า Demography มีที่มาจากภาษากรีก คือ Demo หมายถึง คน (People) และ Graphy หมายถึง การอธิบาย (Description) เมื่อสองคำนี้มารวมกันจึงหมายถึงวิชาที่ศึกษาเกี่ยวกับประชากรศาสตร์ซึ่งการศึกษานี้ได้เริ่มทำกันมาตั้งแต่ก่อนคริสต์ศักราช เป็นการวิเคราะห์ประชากรแบบสถิติซึ่งศึกษาถึง จำนวนการเกิด การตาย อัตราส่วนระหว่าง เพศ

สุคนธ์ ประสิทธิ์วัฒน์เสรี (ม.ป.ป.) กล่าวว่า ประชากรศาสตร์ (Demography) เป็นคำที่มาจากภาษากรีก 2 คำ คือ Demos คือ people แปลว่า ประชากร และ Graphie คือ describing แปลว่า การพรรณนาหรือบรรยาย ดังนั้น ประชากรศาสตร์ (Demography) จึงเป็นการพรรณนาหรือบรรยายเกี่ยวกับคนหรือประชากร ประชากรศาสตร์ เป็นศาสตร์ที่ทำการศึกษากับขนาดหรือจำนวนคนที่มีอยู่ในแต่ละสังคม ภูมิภาค และระดับโลก นอกจากนี้ยังศึกษาเกี่ยวกับการกระจายตัวในด้านพื้นที่ของประชากร ตลอดจนองค์ประกอบต่าง ๆ ทางประชากร เช่น การตาย การเจริญพันธุ์ การย้ายถิ่น เป็นศึกษาการเปลี่ยนแปลงในจำนวนคน การกระจายตัวของคน และองค์ประกอบต่าง ๆ ของประชากร

ศิริพันธ์ ถาวรทวิวงษ์ (2543) กล่าวว่า ประชากรศาสตร์ภาษาอังกฤษใช้คำว่า Demography ซึ่งเป็นคำ ที่มาจากภาษากรีก หมายถึงการพรรณนาหรือบรรยายเกี่ยวกับคนหรือประชากรเท่านั้น องค์ประกอบของประชากร หมายถึง ลักษณะต่างๆ ของคนหรือประชากร ทั้งทางด้านชีววิทยาและสังคม ได้แก่ อายุ เพศ เชื้อชาติ ศาสนา ภาษาพูด การศึกษา เศรษฐกิจ สถานภาพสมรส ที่อยู่อาศัย เป็นต้น การศึกษาองค์ประกอบของประชากรแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) องค์ประกอบหรือลักษณะที่ติดตัวมาโดยกำเนิด (Ascribed Characteristics) เป็นลักษณะทางประชากรและวัฒนธรรม ได้แก่ อายุ เพศ เชื้อชาติ สัญชาติ ภาษาพูด ศาสนา

2) องค์ประกอบหรือลักษณะที่หามาได้จากสังคมในภายหลัง (Achieved Characteristics) ได้แก่ ลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม ประชากร สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ รายได้ ซึ่งบุคคลสามารถหามาได้โดยแสดงความสามารถตามที่สังคมกำหนด

ลัคนา วัฒนชะวีระกุล (ม.ป.ป.) ได้กล่าวว่า ประชากรศาสตร์ (Demography) หมายถึง การศึกษาเรื่องประชากรมนุษย์ที่เกี่ยวกับขนาด โครงสร้างอายุและเพศ การกระจายตัว และการเปลี่ยนแปลง ประชากร ได้แก่ การเกิด การตาย และการย้ายถิ่น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ขนาดของประชากร (Population Size) หมายถึง จำนวนสมาชิกหรือบุคคลทั้งหมดที่ประกอบขึ้นเป็นประชากร ณ พื้นที่หนึ่งในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งเพื่อทราบขนาดของประชากรในอดีต ปัจจุบันและอนาคต

2) โครงสร้างอายุและเพศ (Age-sex Structure) หมายถึง จำนวนหรือสัดส่วนของประชากรที่จำแนกออกเป็นเพศชายและหญิงและเป็นกลุ่มอายุต่าง ๆ ในการแสดงให้เห็นโครงสร้างอายุและเพศจะใช้วิธีวาดแผนภูมิวงในแนวนอนซ้อนกันขึ้นไปและเรียกแผนภูมินี้ว่า พีรามิดประชากร (Population Pyramid)

3) การกระจายตัว (Population Distribution) หมายถึง การที่ประชากรกระจายกันอยู่อาศัยตามพื้นที่ภูมิศาสตร์ซึ่งอาจแบ่งพื้นที่ภูมิศาสตร์ออกตามหน่วยบริหาร หรือหน่วยการปกครองเป็นเขตเมือง ชนบท หรือตามลักษณะพื้นที่อย่างอื่น

4) การเปลี่ยนแปลงประชากร (Population Change) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงขนาด (Size) โครงสร้าง (Structure) และการกระจายตัว (Distribution) ของประชากรในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง การเปลี่ยนแปลงประชากรเป็นผลมาจากมีการเปลี่ยนแปลงในส่วนประกอบ 3 ประการ คือการเกิด (Birth) การตาย (Death) และการย้ายถิ่น (Migration) และปฏิสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบเหล่านี้

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2550) ได้กล่าวว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ ประกอบด้วย อายุ เพศ ขนาดครอบครัว สถานภาพครอบครัว รายได้อาชีพ การศึกษา ซึ่งเกณฑ์ทางด้านประชากรศาสตร์เหล่านี้เป็นเกณฑ์ที่นักการตลาดนิยมใช้ในการแบ่งส่วนการตลาด ลักษณะประชากรศาสตร์จึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่ช่วยในการกำหนดเป้าหมายทางการตลาดรวมทั้งง่ายต่อการวัดผลมากกว่าตัวแปรอื่น เกณฑ์ทางด้านประชากรศาสตร์ที่สำคัญประกอบไปด้วยตัวแปรที่สำคัญ ดังนี้

1) อายุ (Age) เนื่องจากผลิตภัณฑ์จะสามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้บริโภคที่มีอายุแตกต่างกัน นักการตลาดจึงใช้ประโยชน์จากอายุ เป็นตัวแปรด้านประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกัน เพื่อช่วยในการค้นหาความต้องการของตลาดส่วนเล็ก (Niche Market)

2) เพศ (Sex) เป็นตัวแปรที่ใช้ในการแบ่งส่วนการตลาดเช่นกัน เพราะในปัจจุบันตัวแปรด้านเพศมีการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมผู้บริโภคการเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวอาจมีสาเหตุจากการที่สตรีทำงานและมีบทบาททางสังคมมากขึ้น

3) ลักษณะครอบครัว (Marital Status) ในอดีตถึงปัจจุบันลักษณะครอบครัวเป็นเป้าหมายที่สำคัญของการใช้ความพยายามทางการตลาดโดยมาตลอด และมีความสำคัญยิ่งขึ้นในส่วนที่เกี่ยวกับผู้บริโภค

4) รายได้ การศึกษา และอาชีพ (Income, Education and Occupation) เป็นตัวแปรสำคัญในการกำหนดส่วนของตลาด โดยทั่วไปนักการตลาดจะสนใจผู้บริโภคที่มีความสามารถในการซื้อแต่อย่างใดก็ตาม ครอบครัวที่มีรายได้ต่ำจะเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ รูปแบบการดำรงชีวิต รสนิยม อาชีพ การศึกษา ฯลฯ แม้รายได้เป็นตัวแปรที่นักการตลาดใช้กันบ่อยมาก แต่นักการตลาดส่วนใหญ่จะโยงเกณฑ์รายได้ รวมกับตัวแปรด้านประชากรศาสตร์หรืออื่น ๆ เพื่อให้กำหนดตลาดเป้าหมายได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

อดุลย์ จาตุรงค์กุล (2551) กล่าวว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ เพศ ลักษณะครอบครัว การศึกษา รายได้ เป็นต้น มีความสำคัญต่อนักการตลาดเพราะเกี่ยวข้องกับอุปสงค์ในสินค้าทั้งหมด ลักษณะของประชากรศาสตร์จะชี้ให้เห็นถึงการเกิดขึ้นของตลาดใหม่ โดยที่ตลาดอื่นจะหมดไปหรือลดความสำคัญลง ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่สำคัญมีดังนี้ อายุ นักการตลาดต้องคำนึงถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงของประชากรในเรื่องของอายุ เนื่องจากอายุที่แตกต่างกันก็จะเลือกบริโภคสินค้าที่แตกต่างกัน เพศ เพศหญิงและเพศชายก็มีความต้องการในการเลือกบริโภคสินค้าที่แตกต่างกัน การศึกษาและรายได้ การศึกษามีอิทธิพลต่อรายได้เป็นอย่างมาก แบบแผนการใช้จ่ายจะขึ้นอยู่กับรายได้ที่มี รายได้ที่แตกต่างกันก็จะทำให้การเลือกบริโภคสินค้าแตกต่างกัน

2.1.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior Theory)

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี จะใช้ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior Theory) ในการอธิบายพฤติกรรมที่มีต่อการตัดสินใจ

เลือกใช้นั่งสาธารณะ ดำรงหลายเล่มได้ให้นิยามคำว่า ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค ว่าคือการอธิบายวิธีที่ผู้บริโภคจัดสรรรายได้ที่มีไปบริโภคสินค้าและบริการชนิดต่างๆ เพื่อให้ได้ความพอใจสูงสุด

สมจิตร์ ส่วนจำเริญ (2546:6) พฤติกรรมผู้บริโภค หมายถึง การกระทำของแต่ละบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้รับและการใช้สินค้าและบริการ รวมถึงกระบวนการการตัดสินใจที่เกิดขึ้นและที่เป็นตัวกำหนดให้เกิดการกระทำต่างๆ ขึ้น การศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภคเป็นประโยชน์ต่อการประเมินผลโอกาสตลาดใหม่ การเลือกส่วนแบ่งตลาด และเป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในด้านกลยุทธ์ พฤติกรรมผู้บริโภคไม่ได้เกิดขึ้นเองตามลำพังในตัวเอง แต่ทว่าได้รับอิทธิพลจากภายนอกถึงอิทธิพลที่อยู่รอบนอกและมีผลต่อพฤติกรรมผู้บริโภคก็คือ อิทธิพลทางเศรษฐกิจและทางประชากรซึ่งได้แก่ รายได้และจำนวนผู้บริโภคนั้นเอง กล่าวคือ การมีรายได้ประจำเดือนสูงขึ้น จะส่งผลให้การตั้งใจซื้อสินค้าของผู้บริโภคประสบผลได้ การที่ผู้บริโภคมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเดิม ย่อมส่งผลต่ออำนาจการซื้อสูงขึ้น จำนวนผู้บริโภคเพิ่มขึ้นทำให้มีความต้องการเพิ่มขึ้น

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2550) ได้กล่าวว่า พฤติกรรมผู้บริโภค หมายถึง การตัดสินใจและกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดหาให้ได้มาและการใช้สินค้าและบริการ ในขณะที่ขณะหนึ่ง ผู้บริโภคอาจจะมีกระบวนการทางด้านจิตวิทยาและสังคมวิทยาต่างๆ ที่มีส่วนในการสร้างสมและขัดเกลาทัศนคติและค่านิยมของพวกเขาอยู่แล้ว ที่มีส่วนและมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ

Pindyck and Rubinfeld (2009, pp. 61-89) ได้กล่าวไว้ว่า ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงการจัดสรรเงินได้ของผู้บริโภคในการบริโภคระหว่างกลุ่มสินค้าหรือบริการที่แตกต่างกันให้ได้รับความพอใจสูงสุด โดยอาศัยปัจจัยกำหนดการตัดสินใจบริโภค คือ ความพอใจของผู้บริโภค รายได้ที่มีอยู่อย่างจำกัดของผู้บริโภค และการตัดสินใจของผู้บริโภค ความพอใจของผู้บริโภค (Consumer Preference) อธิบายเหตุผลว่า ทำไมผู้บริโภคถึงตัดสินใจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการประเภทนี้แทนที่จะเลือกบริโภคสินค้าอื่น ซึ่งมีข้อกำหนดว่า ผู้บริโภคสามารถเปรียบเทียบและเรียงลำดับความพึงพอใจระหว่างการบริโภคสินค้าต่างๆ ได้ (Completeness) และลำดับความชอบนั้นจะต้องมีความคงเส้นคงวา (Transitivity) คือ ถ้าผู้บริโภคพอใจบริโภคสินค้า A มากกว่าสินค้า B และพอใจบริโภคสินค้า B มากกว่าสินค้า C แล้วผู้บริโภคก็จะพอใจบริโภคสินค้า

A มากกว่าสินค้า C ด้วย และผู้บริโภคจะมีความพึงพอใจมากกว่า หากได้บริโภคสินค้ามากขึ้น (More is better than less)

Pindyck and Rubinfeld (2009, pp. 61-89) ยังกล่าวอีกว่า เป้าหมายของผู้บริโภคคือต้องบริโภคสินค้าที่ทำให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด ดังนั้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ผู้บริโภคจะต้องบริโภคสินค้าให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ผู้บริโภคไม่สามารถทำแบบนั้นได้เนื่องจากปริมาณการบริโภคสินค้าขึ้นอยู่กับรายได้ที่มีอยู่ กล่าวได้ว่าผู้บริโภคมีข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ (budget constraint)

อนุศักดิ์ นีนไพบาส (2566) กล่าวว่า พฤติกรรมผู้บริโภคหมายถึง การศึกษาปัจเจกบุคคล กลุ่มบุคคลหรือองค์กรและกระบวนการต่าง ๆ ที่ถูกใช้เพื่อเลือก รักษา ซื้อ ใช้และกำจัดผลิตภัณฑ์ การบริการ ประสบการณ์ และเพื่อตอบสนองความพอใจ ความจำเป็น ความต้องการโดยเกี่ยวข้องกับสังคมและผลกระทบทางเศรษฐกิจ พฤติกรรมผู้บริโภคไม่คงที่และมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับลักษณะของผลิตภัณฑ์ ผู้บริโภคทุกคนมีพฤติกรรมในการบริโภคลักษณะที่ไม่เหมือนกัน ผู้บริโภคที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน ปัจจัยที่ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคมีความแตกต่างกันมีดังนี้

- 1) ปัจจัยทางการตลาด เช่น การออกแบบผลิตภัณฑ์ราคาการส่งเสริมการขาย บรรจุภัณฑ์ การวางตำแหน่งและการจำหน่ายสินค้า
- 2) ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ การศึกษาและระดับรายได้
- 3) ปัจจัยทางจิตวิทยา เช่น แรงจูงใจในการซื้อ การรับรู้ในผลิตภัณฑ์และทัศนคติต่อผลิตภัณฑ์
- 4) ปัจจัยทางสถานการณ์ เช่น สภาพแวดล้อมทางกายภาพในขณะที่มีการสั่งซื้อสินค้า สภาพแวดล้อมทางสังคมและปัจจัยด้านเวลา
- 5) ปัจจัยทางสังคม เช่น สถานะทางสังคม ครอบครัว และกลุ่มอ้างอิง ซึ่งหมายถึงบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลที่มีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมของบุคคล
- 6) ปัจจัยทางวัฒนธรรม เช่น ศาสนา ชนชั้นทางสังคม

วิภากาญจน์ เลิศทวีวุฒิ (2560) กล่าวว่า พฤติกรรมของผู้บริโภค หมายถึง การกระทำของบุคคลที่เกี่ยวกับการเลือกซื้อ การใช้สินค้าและบริการ ซึ่งก่อนที่จะได้มาต้องมีสิ่งเร้ามากระตุ้นให้เกิด

ความรู้สึกนึกคิด เพื่อตอบสนองและนำไปผ่านกระบวนการตัดสินใจซื้อ ซึ่งมีหลายปัจจัยที่มีผลให้เกิดพฤติกรรมการซื้อ ทั้งปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางจิตวิทยา

2.1.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศึกษา (Mobility Studies) และการเดินทาง

ประเสริฐ แรงค์กล้า (2561) กล่าวว่า การเคลื่อนย้ายศึกษา (Mobility Studies) เป็นการศึกษาเพื่อสำรวจตรวจสอบว่า การเคลื่อนย้ายมีลักษณะที่ซับซ้อนและมีอิทธิพลต่อชีวิตสมัยใหม่อย่างไร การเคลื่อนย้ายมีความซับซ้อนเพราะมันไม่ใช่การเดินทางแค่ในวิถีโครงแบบเส้นตรง ดังที่เข้าใจกันทั่วไปว่าเป็นเพียงการเดินทางระหว่างจุดสองจุดทางกายภาพเท่านั้น หากแต่เป็นการเคลื่อนย้ายที่มีพลวัต มีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงได้ แกว่งไปแกว่งมา และไม่คงรูปแบบนอน การอธิบายถึงการเคลื่อนย้ายจึงต้องดูการรวมกลุ่มและก่อเป็นรูปเป็นร่างขององค์ประกอบที่หลากหลาย โดยไม่ติดกับกรอบการจัดแบ่งรูปแบบการเดินทางออกเป็นประเภทต่างๆ แบบตายตัว เช่น แยกการย้ายถิ่นด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจออกจากการเดินทางพักผ่อน เป็นต้น งานการเคลื่อนย้ายศึกษาจำนวนหนึ่งให้ความสนใจกับสิ่งที่เรียกว่า โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ในฐานะสิ่งที่ช่วยผลักดันให้สิ่งอื่นสามารถเคลื่อนย้ายได้ ระบบการเคลื่อนย้ายจำนวนมากเกิดจากสิ่งที่ติดอยู่กับที่ในทางกายภาพในรูปของฐานที่ตั้งต่างๆ เช่น สนามบิน ท่าเทียบเรือ สถานีรถ ถนน เครื่องส่ง โรงงาน ระบบน้ำประปา สถานีจ่ายไฟฟ้า เป็นต้น การเคลื่อนย้ายศึกษาจึงมุ่งเน้นสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและการกระจุกตัวของทรัพยากร เช่น สนามบินในกรุงโซล (ประเทศเกาหลีใต้) กรุงมะนิลา เมืองศรีราชา เป็นต้น

Salazar, Elliot, and Norum (2019) กล่าวว่า การศึกษาการเคลื่อนย้ายในเมืองจำเป็นต้องให้ความสำคัญไปที่การศึกษาการเดินทางในชีวิตประจำวันผ่านกระบวนการทัศน์การเคลื่อนย้ายทางมานุษยวิทยา (Mobility Turn) ที่ครอบคลุมทั้งการย้ายถิ่นฐาน การท่องเที่ยว ระบบการขนส่ง และการเคลื่อนไหวขนาดเล็กในชีวิตประจำวันที่เกิดขึ้นจากการเกิดขึ้นของโลกาภิวัตน์และแนวคิดสมัยใหม่ตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 2000 โดยมองว่าการเคลื่อนไหวของผู้คน สิ่งของ และความคิดเป็นลักษณะสำคัญทางวัฒนธรรม

Vannini (2010) ได้กล่าวว่า การขนส่งและรูปแบบการเดินทางไม่ได้เป็นเพียงเครื่องมือสำหรับการเคลื่อนย้าย แต่เป็นสถานที่ที่มีความหมายและเป็นสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรมในตัวเอง โดยการศึกษาการเคลื่อนย้ายสามารถทำได้ 4 รูปแบบ คือ

- 1) การศึกษาแบบสะท้อนจากตัวผู้ศึกษาด้วยประสบการณ์ต่อการเดินทางของตนเอง ความสนใจในการเดินทางต่อสถานที่ กลิ่น เสียง รูปแบบการเคลื่อนไหว เป็นต้น
- 2) การศึกษาการใช้เวลาและสถานที่จากการเดินทาง
- 3) การเดินทางที่สัมพันธ์กับโครงสร้างทางสังคมที่กำหนดวิธีการเดินทางของผู้คน ไปจนถึงบรรทัดฐานการเดินทางและวินัยหรือรูปแบบของการเดินทางที่แตกต่างกัน
- 4) การศึกษาการเดินทางที่สะท้อนออกมาจากปัญหาในระบบขนส่ง เช่น ผลกระทบต่อสุขภาพ สภาพแวดล้อมที่ไม่พึงปรารถนา ความแปลกแยกทางสังคมที่เพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพของการเป็นสื่อกลางในการเชื่อมต่อระบบคมนาคม ผลกระทบทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

ศิริพันธ์ ถาวรทิวังษ์ (2543) กล่าวว่า การที่คนอพยพเข้ามาแออัดอยู่ในเมืองเพื่อหางานทำ เนื่องจากรายได้ที่สูงกว่า สวัสดิการที่ดีกว่า สิ่งแวดล้อมที่ดีกว่า จนกลายเป็นชุมชนแออัด ที่พักอาศัยในตัวเมืองราคาสูง คนที่มีฐานะดีและฐานะปานกลางจึงพากันอพยพไปอยู่ชานเมือง แต่กิจกรรมอื่นๆ ยังคงอยู่ในเมือง รวมทั้งบริการสาธารณะ สวัสดิการสังคม ดังนั้นประชากรที่อพยพออกจึงต้องเข้ามาประกอบกิจกรรมต่างๆ ในเมือง และกลับไปพักอาศัยที่ชานเมืองทุกวัน ผลที่ตามมาคือในช่วงเช้า - เย็น การคมนาคมขนส่งจะติดขัดมาก เกิดการแออัดกันใช้บริการขนส่งสาธารณะ

Bruton (1975) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางของบุคคลด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะคือ

- 1) ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง และวัตถุประสงค์ในการเดินทาง
- 2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง มีตัวแปรที่เกี่ยวข้องคือ รายได้ของผู้เดินทาง การถือครองรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างครัวเรือน ความหนาแน่นของที่พักอาศัยประเภทของงาน และสถานที่ตั้งของที่ทำงาน
- 3) ลักษณะของระบบขนส่ง จะพิจารณาจากระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึงและความสะดวกสบายเป็นสำคัญโดยการลดระยะเวลาในการเดินทางนั้นจะมีผลโดยตรงต่อจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ กล่าวคือ หากการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีระยะเวลาในการเดินทางไม่นาน จะส่งผลให้จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงขึ้น นอกจากนี้ปัจจัยด้านการเข้าถึง ตลอดจนปัจจัยทางด้านความสะดวกสบายต่าง ๆ เช่น การมีที่นั่งที่เพียงพอ หรือการติดตั้งเครื่องปรับอากาศก็มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเช่นเดียวกัน

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศุภัญญา ชัยพงษ์ (2544) ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางของประชากรในช่วงกลางวันเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาเขตสาทร โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่เขตสาทร โดยมีจุดหมายการเดินทางประเภทแหล่งงาน สถานศึกษาและย่านการค้า เพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง ค่าใช้จ่าย ระยะเวลาในการเดินทาง และศึกษาปัญหาและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวัน ใช้การเก็บแบบสอบถามเป็นการเก็บข้อมูล พบว่าการเดินทางเข้ามาทำงานใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด ทางในระยะทางไกลที่สุด 40 กม. จุดประสงค์ในการการเดินทางเข้ามาใช้บริการย่านการค้าและบริการใช้ขนส่งสาธารณะมากที่สุดเช่นเดียวกับการเดินทางมาสถานศึกษา เดินทางในระยะทางไกลที่สุด 20 กม. ใช้เวลาเดินทางเฉลี่ยในแต่ละวันคือ 48.35 นาที และเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย 39.84 บาท ส่วนปัจจัยต่างๆ พบว่ามีความพึงพอใจด้านความสะดวก รวดเร็ว และความหลากหลายในการเดินทางต่ำ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทางคือ ลักษณะของผู้เดินทางเอง ลักษณะทางกายภาพนั้นคือ การกระจุกตัวของแหล่งรับการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นแหล่งงาน สถานบริการและสถานศึกษา ที่ดึงดูดการเดินทางเข้ามาประกอบกับ ลักษณะโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

อำนาจ เสนาดี (2548) ได้ทำการศึกษาการเปรียบเทียบทัศนคติของผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการให้บริการระหว่าง รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีต่อส่วนประสมทางการตลาด และเครื่องมือต่างๆ ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์ ราคา การจัดจำหน่าย การส่งเสริมการตลาด บุคคลหรือพนักงาน การสร้างและการนำเสนอลักษณะทางกายภาพและกระบวนการ อีกทั้งยังต้องการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อความพึงพอใจในการใช้บริการระหว่าง รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดิน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นผู้ที่เคยใช้บริการทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดิน จำนวน 420 คน ใช้การตอบแบบสอบถามเป็นการเก็บข้อมูล พบว่าข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ยอยู่ในช่วง 21-30 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานเอกชน และรายได้เฉลี่ยประมาณ 10,000-19,999 บาท และจากการเปรียบเทียบทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการพบว่า ผู้ใช้บริการมีทัศนคติต่อการให้บริการต่อการให้บริการระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดินทางด้านผลิตภัณฑ์ ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย และด้านลักษณะทางกายภาพอยู่ในระดับดี ผู้ใช้บริการมีทัศนคติต่อการให้บริการต่อการให้บริการระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดินทางด้านราคาและกระบวนการในการให้บริการอยู่ในระดับปานกลาง ทางด้านการส่งเสริมการตลาดนั้น

ผู้ให้บริการมีทัศนคติต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผู้ให้บริการไฟฟ้าใต้ดินมีทัศนคติที่ไม่ค่อยดี ผลวิเคราะห์ความพึงพอใจต่อการให้บริการระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดินโดยรวมพบว่า ผู้ให้บริการมีความพึงพอใจในการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดิน อยู่ในระดับที่ดี

พรหมศิริ ปานเจริญ (2560) ได้ทำการศึกษาลักษณะประชากรศาสตร์และคุณภาพการให้บริการของ BTS ที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ จากจำนวนผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) 400 คน และการตอบแบบสอบถามเป็นวิธีที่ใช้ในการเก็บข้อมูล พบว่าผู้ให้บริการส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่มีอายุของผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ระหว่าง 16-30 ปี สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามมีสถานภาพโสดมากที่สุด ระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีมากที่สุด ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานเอกชน และรายได้เฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 10,001 – 25,000 บาท จากการทดสอบสมมติฐานพบว่าเพศส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 และระดับคุณภาพการให้บริการต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) แบ่งออกเป็น 5 ด้าน ประกอบไปด้วย ด้านความเป็นรูปธรรมของการบริการ ด้านความน่าเชื่อถือไว้วางใจ ด้านการตอบสนองต่อลูกค้า ด้านการให้ความเชื่อมั่นต่อลูกค้า และด้านการรู้จักและเข้าใจลูกค้า มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

นพรัตน์ กองแปง และอภิเดช อาทร (2561) ทำการศึกษาความพึงพอใจในการใช้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะ กรณีศึกษา ศึกษาข้อมูลเส้นทางของสายมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต-เดอะมอลล์ งามวงศ์วาน-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ หมายเลขเส้นทาง ต.86 โดยศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยการเดินทางที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ อีกทั้งยังศึกษาระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ใช้วิธีเก็บแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้มาใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะหน้ามหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ช่วงเวลา 05.30-09.00 น. จำนวน 250 คน พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วรวมทุกด้านแล้ว ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาปัจจัยการเดินทางในแต่ละด้านพบว่า ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะเวลาการเดินทางสูงสุด รองลงมาคืออัตราค่าโดยสาร ผู้ให้บริการรถตู้โดยสาร ความปลอดภัยในการให้บริการ และความสะดวกสบายในขณะที่ใช้บริการตามลำดับ และเมื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความพึงพอใจ พบว่าเพศ ระดับรายได้ วัตถุประสงค์ของผู้ใช้บริการ ความถี่ไม่มีผลต่อความพึงพอใจ

ต่อการตอบจ้ไข้ใช้บริการรถตู้โดยสารในแต่ละด้าน ระดับการศึกษาจะมีผลต่อความพึงพอใจต่อ
 ้ไข้การใช้บริการรถตู้โดยสารด้านผู้ให้บริการรถตู้โดยสารด้านความปลอดภัยและด้านความ
 สะดวกสบาย สถานภาพสมรสไม่มีผลต่อความพึงพอใจต่อ ้ไข้การใช้บริการรถตู้โดยสาร ยกเว้น
 ด้านระยะเวลาในทางเดินทาง อาชีพที่แตกต่างกันจะมีผลความพึงพอใจต่อ ้ไข้การใช้บริการรถตู้
 โดยสารด้านความปลอดภัยและด้านความสะดวกสบาย ช่วงเวลาการเดินทางมีผลความพึงพอใจต่อ
 ้ไข้การใช้บริการรถตู้โดยสารด้านความสะดวกสบาย และระยะเวลาในการรอรถมีผลความพึง
 พอใจต่อ ้ไข้การใช้บริการรถตู้โดยสารด้านอัตราค่าโดยสารและด้านระยะเวลาในทางเดินทาง

อรุณี อินจีน (2561) ทำการศึกษาการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อ
 ขยาย (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) โดยศึกษาปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลที่มีผลต่อ
 การตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าและศึกษาปัจจัยคุณภาพการบริการที่มีความสัมพันธ์ต่อการ
 ตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่างของ
 ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน 400 คน จากการศึกษา
 ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21-30 ปี ระดับ
 การศึกษาปริญญาตรี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท และมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ยอยู่ที่
 20,001- 30,000 บาท และจากการศึกษาปัจจัยคุณภาพการบริการพบว่า รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกัน
 มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-บางแคและ
 ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และผลการทดสอบสมมติฐาน ปัจจัย
 ด้านคุณภาพการบริการ 5 มิติ ได้แก่ ด้านความเป็นรูปธรรมของการบริการ ด้านความไว้วางใจและ
 น่าเชื่อถือ การตอบสนองความต้องการต่อลูกค้า การสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้รับบริการ และการเอา
 ใจใส่ลูกค้า มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย
 (ช่วงหัวลำโพง-บางแคและช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 เช่นเดียวกัน

กนกพงศ์ ตั้งอรุณ (2561) ทำการศึกษาการเปรียบเทียบมูลค่าเวลาของผู้โดยสารรถไฟฟ้า
 ขนส่งมวลชนและรถโดยสารประจำทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยศึกษามูลค่าเวลาและความเต็ม
 ใจจ่ายของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับรถโดยสารประจำทางในพื้นที่
 กรุงเทพมหานคร รวมทั้งผลกระทบของปัจจัยด้านคุณภาพการให้บริการต่อระดับความพึงพอใจด้าน
 ค่าโดยสารของผู้โดยสาร โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถ
 โดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางในเส้นทางเดียวกัน จำนวน
 400 ชุด จากการศึกษาพบว่าผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครเต็มใจจ่ายค่าโดยสารเพิ่มขึ้น 37.14 บาท

Lye et al. (2018) ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (SEM) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการโดยสารรถไฟฟ้าสาธารณะของเมืองคลังวัลเลย์ ประเทศมาเลเซีย ทำการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงปรากฏการณ์วิทยาและแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนทั่วไปจำนวน 150 คน จากการศึกษาปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลพบว่า กลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็นเพศหญิงและเพศชายเท่าๆ กัน มีอายุระหว่าง 20-29 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี สถานะภาพโสด และส่วนใหญ่มาจากประเทศจีน และจากการศึกษาแบบจำลองสมการโครงสร้าง (SEM) พบว่าคุณลักษณะการบริการของระบบรถไฟฟ้าสาธารณะที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ ความสะดวกสบาย การเข้าถึงระบบขนส่ง การตอบสนองและความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มาใช้บริการ

Yazid, Ali, and Manaf (2020) ทำการศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อคุณภาพบริการ
ในบริการขนส่งสาธารณะในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยวัดคุณภาพบริการ 5 ด้าน เพื่อ

ระบุว่าด้านใด มีบทบาทในสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกวัน จำนวน 300 ชุด พบว่า ความน่าเชื่อถือ และการบริการที่จับต้องได้เป็นรูปธรรม มีผลต่อความพึงพอใจของลูกค้า ส่วนอีก 3 ด้านไม่มีผลต่อความพึงพอใจ

ณ ปัทม ลิธิเกษมชัย (2566) ทำการศึกษาเพื่อทำความเข้าใจผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการรถตู้ประจำทางเป็นประจำ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยทำการศึกษาด้วยการสังเกตการณ์และมีส่วนร่วมในการใช้รถตู้โดยสารประจำทางประกอบการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นประจำโดยไม่จำกัดเพียงเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความคุ้นเคยกับการใช้บริการรถตู้ประจำทางตั้งแต่แรกเริ่ม ก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟฟ้า ก็ยังคงเลือกใช้บริการรถตู้ประจำทางเป็นวิธีการเดินทางหลัก อีกทั้งการเลือกใช้บริการรถตู้ประจำทางรูปแบบของการเดินทางที่ผู้โดยสารทุกคนจะต้องมีที่นั่งของตัวเองแน่นอนไม่จำเป็นต้องแย่งชิง ทำให้พวกเขารู้สึกสบายใจในการเดินทางมากกว่า กลุ่มตัวอย่างยังให้ข้อมูลว่าการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นนั้นยากลำบากกว่า ทำให้รถตู้โดยสารมีบทบาทเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางให้เข้าใกล้กับพื้นที่ชานเมืองมากขึ้น ในขณะที่การเดินทางรูปแบบอื่น ๆ เมื่อรวมเข้ากับเงื่อนไขความยาวนานในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองและจำนวนผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปด้วย เช่น การที่สถานีรถไฟฟ้าอยู่ห่างไกลแหล่งที่อยู่อาศัยจึงจำเป็นต้องพึ่งพารูปแบบการขนส่งระยะสั้นอื่น ๆ เพื่อเข้าถึงหรือการที่คนจำนวนมากออกเดินทางพร้อมกันในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความแออัดหนาแน่นของผู้คนในเส้นทางเดียวกันผู้เดินทางจำเป็นที่จะต้องช่วงชิงพื้นที่ในการเดินทางด้วยเส้นทางดังกล่าวให้ทันเวลา

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

งานวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ใช้รูปแบบการทำวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ใช้วิธีวิจัยโดยการสำรวจ (Survey Research) และใช้ แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล โดยมีขั้นตอนในการวิจัยดังต่อไปนี้

- 3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การจัดทำข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถตู้โดยสารสาธารณะ

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ที่ใช้รถตู้โดยสารสาธารณะและใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เนื่องจากผู้ศึกษาไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนจึงได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ Cochran Formula (Cochran, 1977) กำหนดระดับความแปรปรวนสูงสุดร้อยละ 5 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ซึ่งสามารถคำนวณกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้

$$n = \frac{z^2}{4e^2} \quad (3-1)$$

โดยที่ n	คือ	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
z	คือ	ค่าที่ระดับความเชื่อมั่น (ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หรือระดับนัยสำคัญที่ 0.05)
e	คือ	ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้

จะได้

$$n = \frac{(1.96)^2}{4(0.05)^2}$$

$$n = \frac{3.841}{4(0.0025)}$$

$$n = \frac{3.841}{0.01}$$

$$n = 384.16$$

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ คือ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 384 ตัวอย่าง และผู้ศึกษาเก็บตัวอย่างเพิ่มเติมอีกจำนวน 16 ตัวอย่าง รวมขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษานี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ส่วนดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ สถานภาพ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นคำถามที่มีลักษณะคำถามปลายปิดแบบหลายตัวเลือก (Multiple Choice Question) จำนวน 7 ข้อ และมีคำถามที่มีคำตอบให้เลือกสองทาง (Dichotomous Question) จำนวน 1 ข้อ

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา จากกลุ่มตัวอย่างในที่นี้คือ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 400 ชุด ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยวิธีการเก็บแบบสอบถามแบ่งออกเป็น การเก็บข้อมูลนอกสถานที่ คือ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า สถานีตลาดบางใหญ่ และใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบออนไลน์ โดยเป็นเก็บแบบสอบถามผ่านกูเกิลฟอร์ม (Google Form) ผ่านตามสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ (Social Media) จากนั้นจะทำการตรวจสอบข้อมูล ในแบบสอบถามและทำการแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก เพื่อนำไปประมวลผลต่อไป

3.4 การจัดทำข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากเก็บรวบรวมและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้ศึกษาจะนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์และประมวลผลผ่านโปรแกรมสถิติสำเร็จรูป ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Description Statistics Analysis) เป็นค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์ ประกอบด้วย ค่าร้อยละ (Percentage) ความถี่ (Frequency) ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และการหาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์และข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงอนุมาน (Inferential Statistics Analysis) เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกใช้งานขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า ประกอบไปด้วย

1) ใช้วิธีการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปร 2 ตัวที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent – Sample T – Test) และการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรมากกว่า 2 ตัวด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (Anova, F-Test) เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเลือกใช้งานขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

2) การสร้างแบบจำลองและวิเคราะห์แบบจำลองโดยใช้วิธีการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis) โดยใช้ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกใช้

ขนส่งสาธารณะเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า กำหนดให้ผลของการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ (Y) มีได้แค่ 2 ค่า คือ

Y = 1 คือ เลือกใช้บริการรถตู้

Y = 0 คือ เลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

การทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรในการสร้างแบบจำลอง จะต้องทำการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (Correlation) ถ้าความสัมพันธ์ของตัวแปรคู่ใดมีความสัมพันธ์เกิน 0.5 จะเลือกเอาเฉพาะตัวแปรที่คาดว่าจะส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะมาวิเคราะห์เพื่อสร้างแบบจำลอง ตัวแปรใดที่ไม่มีความสัมพันธ์จะไม่นำมาวิเคราะห์

ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ มีดังต่อไปนี้

MALE	หมายถึง	เพศชาย มีค่าเท่ากับ 1 เพศหญิงและอื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0
AGE	หมายถึง	อายุ กำหนดให้ อายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 มีค่าเท่ากับ 1 อายุมากกว่า 30 มีค่าเท่ากับ 0
EDU	หมายถึง	ระดับการศึกษา กำหนดให้ระดับการศึกษาต่ำกว่า ปริญญาตรี มีค่าเท่ากับ 1 กำหนดให้ระดับการศึกษา ปริญญาตรีหรือสูงกว่า มีค่าเท่ากับ 0
OCC	หมายถึง	อาชีพ กำหนดให้กลุ่มอาชีพที่มีรายได้ประจำ ประกอบด้วยอาชีพ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงาน บริษัทเอกชน มีค่า เท่ากับ 1 กลุ่มอาชีพที่ไม่มีรายได้ประจำ ประกอบด้วย เจ้าของกิจการ นักเรียน นิสิต นักศึกษา พนักงานอิสระ เกษียณอายุ พ่อบ้านแม่บ้าน ว่างงาน และอื่นๆ เท่ากับ 0
INCOME	หมายถึง	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน กำหนดให้รายได้ต่อเดือนน้อยกว่า หรือเท่ากับ 30,000 บาท มีค่าเท่ากับ 1 รายได้ต่อเดือน มากกว่า 30,001 ขึ้นไปมีค่าเท่ากับ 0

FAM1	หมายถึง	ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ กำหนดให้ใช้เป็น ประจำ (เกือบทุกวันหรือทุกวัน) มีค่าเท่ากับ 1 อื่นๆ มีค่า เท่ากับ 0
FAM2	หมายถึง	ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้ากำหนดให้ใช้เป็น ประจำ (เกือบทุกวันหรือทุกวัน) มีค่าเท่ากับ 1 อื่นๆ มีค่า เท่ากับ 0
TRANSIT1	หมายถึง	จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้ กำหนดให้ สายเดียวถึง (ไม่ต้องต่อ) มีค่าเท่ากับ 1 อื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0
TRANSIT2	หมายถึง	จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า กำหนดให้สายเดียวถึง (ไม่ต้องต่อ) มีค่าเท่ากับ 1 อื่นๆ มี ค่าเท่ากับ 0
OBJ1	หมายถึง	การเดินทางเพื่อไปทำงานมีค่าเท่ากับ 1 อื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0
OBJ2	หมายถึง	การเดินทางเพื่อการศึกษา (ไปรับ – ส่ง / ไปเรียน) มีค่า เท่ากับ 1 อื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0
OBJ3	หมายถึง	การเดินทางเพื่อธุรกิจมีค่าเท่ากับ 1 อื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0
OBJ4	หมายถึง	การเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) มี ค่าเท่ากับ 1 นอกเหนือจากนี้มีค่าเท่ากับ 0
DISTANCE	หมายถึง	ระยะทางในการเดินทาง คือ ต่ำกว่า 5 กม. แต่ไม่เกิน 15 กม. มีค่าเท่ากับ 1 มากกว่า 15 กม. มีค่าเท่ากับ 0
PEAKTIME	หมายถึง	การเดินทางในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน คือช่วงเวลา 06.00 – 09.00 น. หรือ 16.30 – 19.30 น. กำหนดให้ ใช่ เท่ากับ 1 ไม่ใช่เท่ากับ 0

วิธีการเลือกปัจจัยต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์กันเข้าในแบบจำลอง ทำได้โดยการพิจารณาค่า Score ที่มากที่สุด และค่า Significance ต้องน้อยกว่า 0.05 เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีค่าทางสถิติที่เหมาะสมแล้ว จะนำมาสร้างสมการอรรถประโยชน์เพื่อนำไปวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis) และประมวลผลต่อไป

3.5 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้วิจัย

3.5.1 การทดสอบเครื่องมือวิจัย

การศึกษครั้งนี้ได้แบ่งการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้วิจัยออกเป็น 2 หัวข้อด้วยกันคือ การทำการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity Test) และความเชื่อถือได้ (Reliability Test) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การทดสอบความเที่ยงตรง (Validity Test) ผู้ศึกษาได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน เพื่อพิจารณาตรวจสอบความถูกต้องให้มีความครอบคลุม เที่ยงตรงและสมบูรณ์ตามเนื้อหา โดยการทดสอบความเที่ยงตรงจะใช้ดัชนีความสอดคล้อง (Index of Consistency / Index of Item Objective Congruence; IOC) เป็นตัวชี้วัด

โดยการให้คะแนนจากอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิรายข้อจะมีดังต่อไปนี้
ให้คะแนน +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
ให้คะแนน 0 ถ้าไม่แน่ใจว่าข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
ให้คะแนน -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์

แล้วนำผลคะแนนที่ได้มาคำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้อง ตามสูตร

$$IOC = \frac{\sum R}{N} \quad (3-2)$$

โดยที่

IOC	คือ	ค่าดัชนีความสอดคล้อง
$\sum R$	คือ	ค่าคะแนนรายข้อจากอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ
N	คือ	จำนวนอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ

ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.50 - 1.00 ถือว่ามีค่าความเที่ยงตรงสามารถนำไปใช้ได้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลได้ แต่ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องต่ำกว่า 0.50 ต้องนำออกไปหรือปรับปรุง (Rovinelli, 1976 และ Hambleton, 1977) ดังแสดงในภาคผนวก ค

2) การทดสอบความเชื่อถือได้ (Reliability Test) หลังจากที่ทำการศึกษาทดลองความเที่ยงตรงและการปรับปรุงแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้ศึกษาได้นำแบบสอบถามจำนวน 30 ชุดไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายได้ตรงความต้องการ แล้วนำข้อมูลที่ได้มาทำการทดสอบความเชื่อถือได้ โดยใช้การวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์ความสอดคล้องภายในของครอนบาช (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งค่าตัวสถิติจะมีค่าอยู่ระหว่าง 0 – 1 และค่าที่ยอมรับได้ของตัวสถิติคือ มากกว่า 0.7 ผลการทดสอบความเชื่อมั่นแสดงได้ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 ผลการทดสอบความเชื่อถือได้ (Reliability)

ตัวแปร	ค่าแอลฟา (Cronbach's Alpha Coefficient)
1. เพศ	0.813
2. อายุ	0.816
3. ระดับการศึกษา	0.810
4. อาชีพ	0.827
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	0.819
6.ขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง	0.809
7. ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้	0.825
8. ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า	0.820
9. ท่านต้องต่อรถที่ต่อจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	0.816
10. ท่านต้องต่อรถที่ต่อจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีไฟฟ้า	0.822
11. วัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง	0.807
12. ระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้ง โดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)	0.829
13. โดยปกติแล้วท่านจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน (06.00 – 09.00 น. หรือ 16.30 – 19.30 น.) ใช่หรือไม่	0.806

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี” ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาจำนวน 400 ชุด มาวิเคราะห์ด้วยวิธีทางสถิติ โดยนำเสนอผลการศึกษาไว้ดังต่อไปนี้

- ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง
- ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง
- ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า
- ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

4.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.1 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ชาย	193	48.30
หญิง	207	51.70
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.1 กลุ่มตัวอย่างที่ทำการประเมินในการวิจัยครั้งนี้ประกอบไปด้วยเพศชายจำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 48.30 และเพศหญิง จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 51.70

ตารางที่ 4.2 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี	8	2.00
ช่วงอายุ 16-30 ปี	216	54.00
ช่วงอายุ 31-45 ปี	64	16.00
ช่วงอายุ 46-60 ปี	97	24.25
ช่วงอายุมากกว่า 60 ปี	15	3.75
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.2 กลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2 ช่วงอายุ 16-30 ปี จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54 ช่วงอายุ 31-45 ปี จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ช่วงอายุ 46-60 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.25 และช่วงอายุมากกว่า 60 ปี จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75

ตารางที่ 4.3 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	99	24.75
ปริญญาตรี	283	70.75
ปริญญาโท	16	4.00
ปริญญาเอก	2	0.50
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.3 กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมการประเมินอยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.75 ระดับปริญญาตรี จำนวน 283 คน คิดเป็นร้อยละ 70.75 ระดับปริญญาโท จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4 และระดับปริญญาเอก จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

ตารางที่ 4.4 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ข้าราชการ	76	19.00
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	10.50
พนักงานบริษัทเอกชน	94	23.50
เจ้าของกิจการ	33	8.25
นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา	89	22.25
อาชีพอิสระ	33	8.25
เกษียณอายุ	11	2.75
พ่อบ้าน / แม่บ้าน	9	2.25
ว่างงาน	8	2.00
อื่นๆ	5	1.25
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.4 กลุ่มตัวอย่างมีอาชีพข้าราชการ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 19 พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 เจ้าของกิจการ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.25 อาชีพอิสระ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 เกษียณอายุ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75 พ่อบ้าน / แม่บ้าน จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25 ว่างาน จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2 และอาชีพอื่นๆ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.25

ตารางที่ 4.5 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	80	20.00
15,001-30,000 บาท	209	52.25
30,001-45,000 บาท	75	18.75
45,001 ขึ้นไป	36	9.00
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20 มีรายได้ตั้งแต่ 15,001-30,000 บาท จำนวน 209 คน คิดเป็นร้อยละ 52.25 มีรายได้ตั้งแต่ 30,001-45,000 บาท จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.75 และมีรายได้มากกว่า 45,000 บาท จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

ตารางที่ 4.6 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง

ขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้ใช้ขนส่งสาธารณะ	55	13.75
รถตู้	54	15.50
รถไฟฟ้า	217	54.25
ใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้า	74	18.50
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.6 กลุ่มตัวอย่างไม่ได้ใช้ขนส่งสาธารณะ จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.75 ใช้รถตู้ในการเดินทางเป็นหลัก จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 15.50 ใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางเป็นหลัก จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25 ใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้า จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50

ตารางที่ 4.7 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถตู้

ความถี่ในการใช้บริการรถตู้	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ใช้เป็นประจำ	112	28.00
ใช้บ่อยครั้ง	15	3.75
ใช้เป็นบางครั้ง	216	54.00
ไม่เคยใช้	57	14.25
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.7 กลุ่มตัวอย่างใช้บริการรถตู้เป็นประจำ จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28 ใช้บ่อยครั้ง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 ใช้เป็นบางครั้ง จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54 และไม่เคยใช้ 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25

ตารางที่ 4.8 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้า

ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้า	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ใช้เป็นประจำ	285	71.25
ใช้บ่อยครั้ง	15	3.75
ใช้เป็นบางครั้ง	88	22.00
ไม่เคยใช้	12	3.00
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.8 กลุ่มตัวอย่างใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นประจำ จำนวน 285 คน คิดเป็นร้อยละ 71.25 ใช้บ่อยครั้ง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 ใช้เป็นบางครั้ง จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22 และไม่เคยใช้ 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3

ตารางที่ 4.9 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า

จำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
สายเดียวถึง	154	38.50
2 ต่อ	195	48.75
3 ต่อ	47	11.75
4 ต่อ	4	1.00
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.9 กลุ่มตัวอย่างเดินทางจากที่พักมายังสถานีรถไฟฟ้า สายเดียวถึง จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 38.50 เดินทาง 2 ต่อ จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 48.75 เดินทาง 3 ต่อ จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 และเดินทาง 4 ต่อ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1

ตารางที่ 4.10 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟ

จำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
สายเดียวถึง	287	71.75
2 ต่อ	72	18.00
3 ต่อ	37	9.25
4 ต่อ	4	1.00
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.10 กลุ่มตัวอย่างเดินทางจากที่พักมายังสถานีรถไฟ สายเดียวถึง จำนวน 287 คน คิดเป็นร้อยละ 71.75 เดินทาง 2 ต่อ จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18 เดินทาง 3 ต่อ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.25 และเดินทาง 4 ต่อ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1

ตารางที่ 4.11 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง

วัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ทำงาน	243	60.75
การศึกษา	102	25.50
เพื่อธุรกิจ	15	3.75
ซื้อของ	16	4.00
สันทนาการ	18	4.50
อื่นๆ	6	1.50
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.11 กลุ่มตัวอย่างมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางเพื่อไปทำงาน จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 60.75 เพื่อการศึกษา จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.50 เพื่อธุรกิจ จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 เพื่อซื้อของ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4 เพื่อสันทนาการ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 และอื่นๆ จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.50

ตารางที่ 4.12 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ย

ระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ย	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 กม.	45	11.25
5-10 กม.	94	23.50
11-15 กม.	100	25.00
16-20 กม.	74	18.50
21-30 กม.	42	10.50
31-40 กม.	24	6.00
41-50 กม.	13	3.25
มากกว่า 50 กม.	8	2.00
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.12 กลุ่มตัวอย่างเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ยต่ำกว่า 5 กม. จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 11.25 เดินทางตั้งแต่ 5-10 กม. จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 เดินทางตั้งแต่ 11-15 กม. จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25 เดินทางตั้งแต่ 16-20 กม. จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50 เดินทางตั้งแต่ 21-30 กม. จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 เดินทางตั้งแต่ 31-40 กม. จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6 เดินทางตั้งแต่ 41-50 กม. จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.25 และเดินทางมากกว่า 50 กม. จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2

ตารางที่ 4.13 แสดงกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน

ความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ร้อยละ
ใช่	293	73.25
ไม่ใช่	107	26.75
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.13 กลุ่มตัวอย่างเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน จำนวน 293 คน คิดเป็นร้อยละ 73.25 และเดินทางในช่วงเวลาไม่เร่งด่วน จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75

4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะ

ในการทดสอบสมมติฐานนี้ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ทางสถิติในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของตัวแปรที่เป็นปัจจัยส่วนบุคคล โดยเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปร 2 ตัวที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent – Sample T – Test) และการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรมากกว่า 2 ตัว ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (Anova, F-Test) เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

สมมติฐานที่ 1 ความแตกต่างกันของปัจจัยส่วนบุคคลจะส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

สมมติฐานที่ 1.1 เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกันเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.14 การตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกสถานะทางเพศ

เพศ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	P
ชาย	193	2.25	0.700	-0.035	0.972
หญิง	207	2.25	0.740		

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.14 พบว่า การตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครไม่ขึ้นอยู่กับเพศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือเพศชายและเพศหญิงมีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 อายุที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกันเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.15 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามช่วงอายุ

ระดับความ พึงพอใจ	แหล่งความ แปรปรวน	df	Sum of Squares	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	4	29.704	7.426	9.841	<.001
	ภายในกลุ่ม	395	298.046	0.755		
	รวม	399	327.750			

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.15 พบว่า การตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครขึ้นอยู่กับอายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคืออายุที่แตกต่างกันมีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่ต่างกัน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD ดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามช่วงอายุ

อายุ	61 ปีขึ้นไป (รถตู้)	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15 ปี (รถไฟฟ้า)	16-30 ปี (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)	31-45 ปี (รถไฟฟ้า)	46-60 ปี (รถไฟฟ้า)
61 ปีขึ้นไป (รถตู้)	-	-1.325*	-1.172*	-.825*	-.757*
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี (รถไฟฟ้า)		-	0.153*	0.5	0.568
16-30 ปี (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)			-	.347*	.416*

ตารางที่ 4.16 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามช่วงอายุ (ต่อ)

อายุ	61 ปีขึ้นไป (รถตู้)	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15 ปี (รถไฟฟ้า)	16-30 ปี (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)	31-45 ปี (รถไฟฟ้า)	46-60 ปี (รถไฟฟ้า)
31-45 ปี (รถไฟฟ้า)				-	0.068
46-60 ปี (รถไฟฟ้า)					-

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.16 พบว่าช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป มีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี ช่วงอายุ 16 - 30 ปี ช่วง 31 - 45 ปี และช่วง 46 - 60 ปี คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถตู้มากกว่า ช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี จะมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างกับช่วงอายุ 16 - 30 ปี คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถไฟฟ้ามากกว่า และช่วงอายุ 16 - 30 ปี มีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากช่วงอายุ 31 - 45 ปี และช่วง 46 - 60 ปี คือมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า

สมมติฐานที่ 1.3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกันเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.17 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับความ พึงพอใจ	แหล่งความ แปรปรวน	df	Sum of Squares	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	14.010	4.670	5.895	<.001
	ภายในกลุ่ม	396	313.740	0.792		
	รวม	399	327.750			

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า การตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับระดับการศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี (รถตู้และรถไฟฟ้า)	ปริญญาตรี (รถไฟฟ้า)	ปริญญาโท (รถไฟฟ้า)	ปริญญาเอก (รถไฟฟ้า)
ต่ำกว่าปริญญาตรี (รถตู้และรถไฟฟ้า)	-	.392*	.706*	.081*
ปริญญาตรี (รถไฟฟ้า)		-	.314	-.311
ปริญญาโท (รถไฟฟ้า)			-	-.625
ปริญญาเอก (รถไฟฟ้า)				-

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.18 พบว่าระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากระดับการศึกษาปริญญาตรี ปริญญาโท และปริญญาเอก คือมีแนวโน้มที่จะใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า

สมมติฐานที่ 1.4 อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามอาชีพ

ระดับความพึงพอใจ	แหล่งความแปรปรวน	df	Sum of Squares	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	9	155.251	17.250	39.000	<.001
	ภายในกลุ่ม	390	172.499	.442		
	รวม	399	327.750			

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.19 พบว่า การตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคืออาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD ดังตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้งานส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	เจ้าของกิจการ (ไม่ใช้รถ สาธารณะ)	ข้าราชการ (รถไฟฟ้า)	พนักงาน รัฐวิสาหกิจ (รถไฟฟ้า)	พนักงาน บริษัทเอกชน (รถไฟฟ้า)	นักเรียนนิสิต นักศึกษา (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)	อาชีพอิสระ (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)	เกษียณอายุ (รถตู้)	พ่อบ้านแม่บ้าน (รถตู้)	ว่างงาน (รถตู้)	อื่นๆ (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)
เจ้าของกิจการ (ไม่ใช้รถ สาธารณะ)	-	-1.555*	-1.532*	-1.627*	-2.279*	-1.909*	-.818*	-.707*	-.818*	-2.818*
ข้าราชการ (รถไฟฟ้า)		-	0.023	-0.072	-.724*	-.354*	.737*	.848*	.737*	-1.263*
พนักงาน รัฐวิสาหกิจ (รถไฟฟ้า)			-	-0.094	-.746*	-.377*	.714*	.825*	.714*	-1.286*
พนักงาน บริษัทเอกชน (รถไฟฟ้า)				-	-.652*	-.282*	.809*	.920*	.809*	-1.191*
นักเรียนนิสิต นักศึกษา (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)					-	0.37	1.461*	1.572*	1.461*	-0.539
อาชีพอิสระ (ใช้ทั้งรถตู้และ รถไฟฟ้า)						-	1.091*	1.202*	1.091*	-.909*
เกษียณอายุ (รถตู้)							-	0.111	0	-2.000*
พ่อบ้านแม่บ้าน (รถตู้)								-	-0.111	-2.111*
ว่างงาน (รถตู้)									-	-2.000*
อื่นๆ (ใช้ทั้งรถตู้ และรถไฟฟ้า)										-

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.20 พบว่าอาชีพเจ้าของกิจการมีการตัดสินใจเลือกใช้งานส่งสาธารณะที่แตกต่างจากข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระ เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน ว่างงานและอาชีพอื่นๆ โดยมีแนวโน้มที่จะไม่ใช้รถสาธารณะ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน มีการตัดสินใจเลือกใช้งานส่งสาธารณะที่แตกต่างจากนักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระ เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน

ว่างงานและอาชีพอื่นๆ โดยมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้รถไฟฟ้ามากกว่า นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระและอาชีพอื่นๆ มีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะที่แตกต่างจากเกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน และว่างงาน โดยมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน และว่างงาน มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้มากกว่า

สมมติฐานที่ 1.5 ระดับรายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.21 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับรายได้

ระดับความ พึงพอใจ	แหล่งความ แปรปรวน	df	Sum of Squares	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	110.804	36.935	67.418	<.001
	ภายในกลุ่ม	396	216.946	0.548		
	รวม	399	327.750			

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า การตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับระดับรายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือระดับรายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD ดังตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 การเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
ระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าจำแนกตามระดับรายได้

รายได้	30,001-45,000 บาท (รถไฟฟ้า)	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท (รถตู้หรือไฟฟ้า)	15,001-30,000 บาท (รถตู้หรือไฟฟ้า)	45,001 ขึ้นไป (ไม่ใช้ขนส่ง สาธารณะ)
30,001-45,000 บาท (รถไฟฟ้า)	-	-.635*	-.598*	1.162*
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท (รถตู้หรือไฟฟ้า)		-	0.037	1.797*
15,001-30,000 บาท (รถตู้หรือไฟฟ้า)			-	1.760*
45,001 ขึ้นไป (ไม่ใช้ขนส่ง สาธารณะ)				-

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.22 พบว่าผู้มีรายได้ 30,001-45,000 บาท จะมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากผู้มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท 15,001-30,000 บาทและผู้ที่มีรายได้ 45,001 ขึ้นไป คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถไฟฟ้ามากกว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทและรายได้ 15,001-30,000 บาท จะมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากรายได้ 45,001 ขึ้นไป คือมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า

4.4 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า จะทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ แล้วนำไปพยากรณ์ตัวแปรตามโดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis) โดยกำหนดความน่าจะเป็นที่ผู้ใช้บริการจะเลือกใช้รถตู้เป็น 1 และกำหนดความน่าจะเป็นที่ผู้ใช้บริการจะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าและอื่นๆ เป็น 0 ซึ่งมีตัวแปรที่ใช้พิจารณา ดังตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.23 ตัวแปรอิสระที่นำเข้าแบบจำลองปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ตัวแปร	ความหมาย	Score	Sig.
MALE	เพศชาย	1.983	0.159
AGE	อายุ	3.383	0.066
EDU	ระดับการศึกษา	10.081	0.001
OCC	อาชีพ	0.590	0.442
INCOME	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	6.808	0.009
FAM1	ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้	114.806	<0.001
FAM2	ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า	117.114	<0.001
TRANSIT1	จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	66.944	<0.001
TRANSIT2	จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	87.272	<0.001
OBJ1	การเดินทางเพื่อไปทำงาน	3.026	0.082
OBJ2	การเดินทางเพื่อการศึกษา (ไปรับ – ส่ง / ไปเรียน)	2.564	0.109
OBJ3	การเดินทางเพื่อธุรกิจ	0.623	0.430
OBJ4	การเดินทางเพื่ออื่นๆ (ซื้อของ สันทนาการ และอื่นๆ)	32.008	<0.001
DISTANCE	ระยะทางในการเดินทาง	0.077	0.781
PEAKTIME	การเดินทางในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน	1.381	0.240

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ตัวแปรระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้ จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า และการเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถตู้เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถนำมาเขียนแบบจำลองการเลือกใช้รถตู้ได้ดังนี้

$$Y_{\text{รถตู้}} = \beta_0 + \beta_1 \text{FAM2} + \beta_2 \text{FAM1} + \beta_3 \text{TRANSIT2} + \beta_4 \text{TRANSIT1} + \beta_5 \text{OBJ4} + \beta_6 \text{EDU} + \beta_7 \text{INCOME} \quad (1)$$

ผู้ศึกษาได้นำตัวแปรในแบบจำลองข้างต้นไปวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (Correlation) พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรอิสระอื่นๆ มากที่สุดได้แก่ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้ จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า และการเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) ดังตารางที่ 4.24 และได้นำตัวแปรดังกล่าวไปวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) สามารถอธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรได้ดังตารางที่ 4.25



ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (Correlation)

		ระดับการศึกษา	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้	ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า	จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	การเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ)
ระดับการศึกษา	Pearson Correlation		0.110*	0.055	0.006	0.011	-0.013	-0.056
	Sig. (2-tailed)		0.028	0.271	0.906	0.834	0.791	0.264
	N		400	400	400	400	400	400
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	Pearson Correlation	0.110*		0.299**	0.297**	0.089	0.144**	0.002
	Sig. (2-tailed)	0.028		<0.001	<0.001	0.076	0.004	0.97
	N	400		400	400	400	400	400
ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้	Pearson Correlation	0.055	0.299**		-.194**	0.594**	-.326**	0.163**
	Sig. (2-tailed)	0.271	<0.001		<0.001	<0.001	<0.001	0.001
	N	400	400		400	400	400	400
ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า	Pearson Correlation	0.006	0.297**	-.194**		-.315**	0.681**	-.285**
	Sig. (2-tailed)	0.906	<0.001	<0.001		<0.001	<0.001	<0.001
	N	400	400	400		400	400	400
จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	Pearson Correlation	0.011	0.089	0.594**	-.315**		-.302**	.164**
	Sig. (2-tailed)	0.834	0.076	<0.001	<0.001		<0.001	<0.001
	N	400	400	400	400		400	400
จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	Pearson Correlation	-0.013	0.144**	-.326**	0.681**	-.302**		-.217**
	Sig. (2-tailed)	0.791	0.004	<0.001	<0.001	<0.001		<0.001
	N	400	400	400	400	400		400
การเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ)	Pearson Correlation	-0.056	0.002	0.163**	-.285**	0.164**	-.217**	
	Sig. (2-tailed)	0.264	0.97	0.001	<0.001	<0.001	<0.001	
	N	400	400	400	400	400	400	

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

**มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์การถดถอยระหว่างทางเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้กับกลุ่มตัวแปรอิสระในแบบจำลอง

ตัวแปรอิสระ	B	Std.Error	Beta	t	Sig.
ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้	0.330	0.035	0.433	9.393	<.001
ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า	-0.314	0.390	-0.416	-8.130	<.001
จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	0.000	0.032	-0.001	-0.120	0.991
จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	-0.180	0.039	-0.240	-0.469	0.639
การเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ)	0.101	0.430	0.088	2.347	0.019
(Constant)	0.269	0.032		8.435	<.001

จากตารางที่ 4.25 พบว่าความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า และจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) มีผลต่อการตัดสินใจเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้ ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้และจำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า กลับไม่มีผลต่อการตัดสินใจ ดังนั้นทางผู้ศึกษาจึงได้ตัดตัวแปรสองตัวนี้ออกจากแบบจำลอง จะได้

$$Y_{\text{รถตู้}} = \beta_0 + \beta_1 \text{FAM1} + \beta_2 \text{FAM2} + \beta_3 \text{OBJ4} \quad (2)$$

$$Y_{\text{รถตู้}} = 0.269 + \beta_1 0.330 + \beta_2 0.101 - \beta_3 0.314 \quad (3)$$

จากการวิเคราะห์ในแบบจำลองข้างต้นพบว่า ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้จะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้มากที่สุด คือถ้ายังมีความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้มากเท่าไร ก็จะมีการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้มากขึ้น โดยดูจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์คือ 0.330 รองลงมาคือจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) และถ้าความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้าอย่างมาก จะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้ลดลง โดยดูจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์คือ -0.314

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

จากผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 16-30 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่คือระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-30,000 บาท ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้รถไฟฟ้าเป็นหลัก จะมีการใช้รถตู้บ้างเป็นบางครั้ง มีความคุ้นเคยในการใช้รถไฟฟ้าเป็นประจำมากกว่ารถตู้ โดยส่วนใหญ่เส้นทางจากที่พักไปสถานีรถไฟฟ้าต่อเคียว และส่วนมากมีความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน มีวัตถุประสงค์หลัก คือ เดินทางไปทำงาน

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครพบว่าเพศไม่มีผลต่อการตัดสินใจ ซึ่งมีความแตกต่างจาก พรหมศิริ ปานเจริญ (2560) ที่ศึกษาและพบว่า เพศมีผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ BTS ขณะที่อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ ที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน สอดคล้องบางส่วนกับ สุกัญญา ชัยพงษ์ (2544) ที่ศึกษารูปแบบการเดินทางเข้าสู่เขตสาทร โดยปัจจัยด้านอายุพบว่าช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป มีการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี ช่วงอายุ 16 - 30 ปี ช่วง 31 - 45 ปี และช่วง 46 - 60 ปี คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถตู้มากกว่า ช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี จะมีการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะที่แตกต่างกับช่วงอายุ 16 - 30 ปี คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถไฟฟ้ามากกว่า และช่วงอายุ 16 - 30 ปี มีการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากช่วงอายุ 31- 45 ปี และช่วง 46-60 ปี คือมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า ปัจจัยด้านระดับการศึกษาพบว่าระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีมีการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากระดับการศึกษาปริญญาตรี ปริญญาโท และปริญญาเอก คือมีแนวโน้มที่จะใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า สอดคล้องกับ นพรัตน์ กองแปง และอภิเดช อาหาร (2561) ที่ศึกษาและพบว่า ระดับการศึกษาจะมีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถตู้โดยสาร

ปัจจัยด้านอาชีพพบว่าอาชีพเจ้าของกิจการมีการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระ

เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน ว่างงานและอาชีพอื่นๆ โดยมีแนวโน้มที่จะไม่ใช้รถสาธารณะ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน มีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะที่แตกต่างจากนักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระ เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน ว่างงานและอาชีพอื่นๆ โดยมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้รถไฟฟ้ามากกว่า นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระและอาชีพอื่นๆ มีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะที่แตกต่างจากเกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน และว่างงาน โดยมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน และว่างงาน มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้มากกว่า

ปัจจัยด้านรายได้พบว่ามีรายได้ 30,001-45,000 บาท จะมีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากผู้มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท 15,001-30,000 บาทและผู้ที่มีรายได้ 45,001 ขึ้นไป คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถไฟฟ้ามากกว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทและรายได้ 15,001-30,000 บาท จะมีการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากรายได้ 45,001 ขึ้นไป คือมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า สอดคล้องกับ อรุณี อินจีน (2561) ที่ศึกษาและพบว่า รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกัน มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ที่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์แบบจำลองหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) พบว่า ถ้าผู้ใช้บริการมีความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้มากเท่าไร ก็ยังจะมีการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้มากขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าผู้ใช้บริการมีความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้ลดลง รวมไปถึงปัจจัยทางด้านจุดประสงค์ในการเดินทางทางผู้ใช้บริการมีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่ออื่นๆ เช่น เดินทางเพื่อไปซื้อของ สันทนาการ และอื่นๆ จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้มากกว่าจุดประสงค์อื่นๆ สอดคล้องกับ ณปภัช สิริเกษมชัย (2566) ที่ศึกษาและพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความคุ้นเคยกับการใช้บริการรถตู้ประจำทางตั้งแต่แรกเริ่มก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟฟ้า ก็ยังคงเลือกใช้ใช้บริการรถตู้ประจำทางเป็นวิธีการเดินทางหลัก

5.2 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า

5.2.1 จัดทำโครงการส่งเสริมการใช้นั่งสาธารณะตามกลุ่มรายได้และอาชีพ จากผลการศึกษา พบว่าความแตกต่างด้านรายได้และอาชีพมีผลต่อการเลือกใช้บริการ ดังนั้นควรมีนโยบายราคาพิเศษหรือสิทธิประโยชน์ เช่น บัตรโดยสารร่วม ลดราคาให้ผู้มีรายได้ต่ำ นักเรียน ผู้สูงอายุ เป็นต้น

5.2.2 ปรับค่าบริการรถไฟฟ้าให้เหมาะสมกับรายได้ของประชาชน จากข้อมูลพบว่าผู้มีรายได้อัตราส่วนกลางมีแนวโน้มใช้รถไฟฟ้าสูงกว่า ควรมีการส่งเสริม เช่น บัตรโดยสารราคาประหยัด หรือส่วนลดสำหรับผู้มีรายได้น้อย เพื่อให้ทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างเท่าเทียม

5.2.3 ในปัจจุบันมีการใช้สื่อสังคมออนไลน์เป็นจำนวนมากและเป็นสิ่งที่สำคัญ แต่การหาข้อมูลด้านรถตู้มีค่อนข้างจำกัด สำหรับผู้ประกอบการรถตู้ ควรใช้สื่อสังคมออนไลน์ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูล เส้นทางเดินรถ เวลาที่ให้บริการทางสื่อสังคมออนไลน์ให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่ใช้บริการสามารถตรวจสอบเส้นทาง ราคา และเวลาที่ให้บริการสะดวกมากขึ้น

5.2.4 ภาครัฐควรพัฒนาและเชื่อมโยงระบบขนส่งให้ครอบคลุมและสะดวกต่อการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทาง ควรส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้การเดินทางระหว่างรถตู้และรถไฟฟ้าเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การจัดทำจุดจอดรับส่งที่ปลอดภัยและใกล้สถานีรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับทำวิจัยครั้งต่อไป

5.3.1 การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เริ่มต้นจากการตั้งข้อสงสัยว่าเหตุใดยังมีผู้ใช้รถตู้ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก แม้มีรถไฟฟ้าสร้างเสร็จในพื้นที่แล้ว แต่ระหว่างช่วงที่ศึกษาค้นคว้าได้มีโรคโควิด 19 ระบาด ทำให้รถตู้ในพื้นที่ที่มีให้บริการลดน้อยลง รวมถึงรถไฟฟ้าสายสีม่วงถูกปรับราคาลดลง ทำให้มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มมากขึ้น ในอนาคตควรมีการศึกษาศึกษาปัจจัยในการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเพิ่มเติม ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงด้านราคาค่าโดยสารที่ลดลงตามนโยบายของรัฐบาล

5.3.2 การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เป็นการศึกษาเป็นการศึกษาเพียงพื้นที่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ในอนาคตควรมีการศึกษาศึกษาปัจจัยในการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ในพื้นที่อื่นๆของ จังหวัดนนทบุรี ที่มีรถไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่ รวมถึง จังหวัดปริมณฑลอื่นๆ เช่น สมุทรปราการ ปทุมธานี ที่ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่แล้วเช่นเดียวกัน

บรรณานุกรม

- กนกพงศ์ ตั้งอริอรุณ. (2561). การเปรียบเทียบมูลค่าเวลาของผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและ
รถโดยสารประจำทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (Unpublished Master's thesis).
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- ฐาปกรณ์ นาคปานเอี่ยม. (2563). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้นานพาหนะ
สำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ
(Unpublished Independent Study). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ.
- ณปภัช สิริเกษมชัย. (2566). การเคลื่อนย้ายและความสัมพันธ์ในเมือง: กรณีศึกษารถตู้โดยสาร
ประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล. วารสารสังคมศาสตร์, 35(1), 236–271.
- นพรัตน์ กองแปง, และอภิเดช อาทร. (2561). รายงานโครงการเรื่องการศึกษาความพึงพอใจในการ
ใช้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะ กรณีศึกษา ศึกษาข้อมูลเส้นทางของสายมหาวิทยาลัย
ธุรกิจบัณฑิต– เดอะมอลล์ งามวงศ์วาน–อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ หมายเลขเส้นทาง ต.86.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- นิพนธ์ เทพวัลย์. (2515). ประชากรศาสตร์. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ประเสริฐ แรงกล้า. (2561). ชีวิตทางสังคมในการเคลื่อนย้าย. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พรหมศิริ ปานเจริญ. (2650). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS
(Unpublished Independent Study). มหาวิทยาลัยรังสิต, ปทุมธานี.
- ลัคนา วัฒนะชีวะกุล. (ม.ป.ป.). บทที่ 1 ความรู้พื้นฐานทางประชากรศาสตร์. ใน เอกสารคำสอน สด
316 ประชากรศาสตร์ (น.10). เชียงใหม่: สาขาวิชาสถิติ มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- วิภากาญจน์ เลิศทวีวุฒิ. (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อเสื้อยืด KOOKID ผ่านทาง
ออนไลน์ (Unpublished Independent Study). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ศิริพันธ์ ถาวรทวิงษ์. (2543). ประชากรศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์. (2550). พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ: บริษัท ชีระฟิล์มและโซเท็กซ์ จำกัด.
- สมจิตร ล้วนจำเริญ. (2546). พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุกัญญา ชัยพงษ์. (2544). รูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวัน เข้าสู่พื้นที่ใจกลาง
กรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาเขตสาทร (Unpublished Master's thesis). จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุคนธ์ ประสิทธิ์วัฒนเสรี. (ม.ป.ป.). ลักษณะทั่วไปของประชากรศาสตร์. ใน *เอกสารคำสอน 208343 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติประชากร* (น. 5–7). เชียงใหม่: ภาควิชาสถิติ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล. (2551). *กลยุทธ์การตลาด*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อนุศักดิ์ ฉันทไพศาล. (2566). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- อรุณี อินจัน. (2561). *การศึกษาการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (ช่วง หัวลำโพง–บางแค และช่วงบางซื่อ–ท่าพระ)* (Unpublished Independent Study). มหาวิทยาลัยรังสิต, ปทุมธานี.
- อำนาจ เสนาดี. (2548). *การเปรียบเทียบทัศนคติของผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการให้บริการระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) กับรถไฟฟ้าใต้ดิน* (Unpublished Independent Study). มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.
- Bruton, M. J. (1975). Introduction to transportation planning. In *Modal split* (3rd ed.). London: Routledge.
- Lye, Y., Tan, W., Haldorai, K., Abdul Rahman, A., Haque, R., Pan, H., & Yang, S. (2018). Structure equation analysis on customer satisfaction of public transport: An empirical study in Klang Valley Malaysia. *International Journal of Engineering & Technology*, 7(4.38), 778–782.
- Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2009). *Microeconomics*. London: Pearson/Prentice Hall.
- Salazar, N. B., Elliot, A., & Norum, R. (2019). *Introduction: Studying mobilities – Theoretical notes and methodological queries*. New York: Berghahn Books.
- Yazid, M. F., Ali, A. M., & Manaf, S. A. (2020). Customer satisfaction in public transport service. *European Journal of Molecular & Clinical Medicine*, 7(3), 4108–4127.





ภาคผนวก ก

แบบสอบถามปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้นั่งสาธารณะ
เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า
ของประชาชนในพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

แบบสอบถามงานวิจัย

เรื่อง

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

คำชี้แจง แบบสอบถาม

เพื่อให้ผู้จัดทำมีโอกาสรับทราบผลการดำเนินงานของตนเอง และเพื่อประโยชน์ในการ
ปรับปรุงโครงการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
โปรดเติมเครื่องหมาย ✓ และกรอกข้อความให้สมบูรณ์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง ☐ ไม่ระบุเพศ

2. อายุ

☐ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี ☐ 16-30 ปี ☐ 31-45 ปี
☐ 46-60 ปี ☐ 61 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

☐ ต่ำกว่าปริญญาตรี ☐ ปริญญาตรี
☐ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก

4. อาชีพ

☐ ข้าราชการ ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ พนักงาน

บริษัทเอกชน

☐ เจ้าของกิจการ ☐ นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา ☐ อาชีพอิสระ
☐ เกษียณอายุ ☐ พ่อบ้าน / แม่บ้าน ☐ ว่างาน
☐ อื่นๆ.....

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

☐ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท ☐ 15,001-30,000 บาท
☐ 30,001-45,000 บาท ☐ 45,001 ขึ้นไป

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง (ในแต่ละคำถามให้เลือกตอบเพียงหนึ่งตัวเลือก)

1. ขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง

- ☐ ไม่ได้ใช้ขนส่งสาธารณะ
 ☐ รถตู้
 ☐ รถไฟฟ้า
 ☐ ใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้า
 ☐ อื่นๆ ระบุ

(.....)

2. ความถี่ในการใช้บริการรถตู้

- ☐ ใช้เป็นประจำ (เกือบทุกวันหรือทุกวัน)
 ☐ ใช้บ่อยครั้ง (สัปดาห์ละครั้งหรือมากกว่านั้น)

- ☐ ใช้เป็นบางครั้ง (เดือนละครั้งหรือมากกว่านั้น)
 ☐ ไม่เคยใช้

3. ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้า

- ☐ ใช้เป็นประจำ (เกือบทุกวันหรือทุกวัน)
 ☐ ใช้บ่อยครั้ง (สัปดาห์ละครั้งหรือมากกว่านั้น)

- ☐ ใช้เป็นบางครั้ง (เดือนละครั้งหรือมากกว่านั้น)
 ☐ ไม่เคยใช้

4. ท่านต้องต่อรถกี่ต่อจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้

- ☐ สายเดียวถึง (ไม่ต้องต่อ)
 ☐ 2 ต่อ
 ☐ 3 ต่อ

- ☐ 4 ต่อ
 ☐ มากกว่า 4 ต่อ

5. ท่านต้องต่อรถกี่ต่อจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีไฟฟ้า

- ☐ สายเดียวถึง (ไม่ต้องต่อ)
 ☐ 2 ต่อ
 ☐ 3 ต่อ

- ☐ 4 ต่อ
 ☐ มากกว่า 4 ต่อ

6. วัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง

- ☐ ทำงาน
 ☐ การศึกษา (ไปรับ – ส่ง / ไปเรียน)
 ☐ เพื่อธุรกิจ
 ☐ ซื้อของ
 ☐ สันทนาการ
 ☐ อื่นๆ (โปรด

ระบุ.....)

7. ระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)

- ☐ ต่ำกว่า 5 กม.
 ☐ 5-10 กม.
 ☐ 11-15 กม.

- ☐ 16-20 กม.
 ☐ 21-30 กม.
 ☐ 31-40 กม.

- ☐ 41-50 กม.
 ☐ มากกว่า 50 กม.

8. โดยปกติแล้วท่านจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน (06.00 – 09.00 น. หรือ 16.30 – 19.30 น.) ใช่หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่





แบบตรวจความสอดคล้องระหว่างข้อความและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

(Item-Objective Congruence Index: IOC)

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร
เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี”

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้อยู่ในขั้นตอนการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

2. แบบสอบถามฉบับนี้มุ่งตรวจสอบ เพื่อหาค่าความเที่ยงตรง (Validity) โดยการวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (Index of item objective congruence: IOC) ของแบบสอบถามและข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ เพื่อนำไปปรับปรุงแบบสอบถามให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

3. แบบสอบถามฉบับนี้มีทั้งหมด 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารรถตู้และรถไฟฟ้า (MRT) ประกอบด้วยข้อความทั้งหมด 5 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง ประกอบด้วยข้อความทั้งหมด 8 ข้อ

4. ขอให้ท่านผู้เชี่ยวชาญพิจารณาข้อความในแบบสอบถามว่ามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัยและประเด็นที่ต้องการวัดในระดับใด โดยทำเครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ ตามระดับความสอดคล้องที่ท่านเลือกและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในประเด็นที่ยังไม่สมบูรณ์

เกณฑ์การให้คะแนนในระบบ IOC

1) ให้ 1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่าข้อนั้นมีเนื้อหาที่สอดคล้องกับตัวแปรและวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

2) ให้ 0 คะแนน เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อนั้นมีเนื้อหาที่สอดคล้องตัวแปรและวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

3) ให้ -1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่าข้อนั้นมีเนื้อหาไม่สอดคล้องกับตัวแปรและวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายการพิจารณา	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ผลที่ได้จาก IOC	ผลประโยชน์
	ท่านที่	ท่านที่	ท่านที่		
	1	2	3		
1. เพศ	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. อายุ	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. ระดับการศึกษา	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. อาชีพ	1	1	1	1	สอดคล้อง
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	1	1	1	1	สอดคล้อง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

รายการพิจารณา	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ผลที่ได้จาก IOC	ผลประโยชน์
	ท่านที่	ท่านที่	ท่านที่		
	1	2	3		
1. ขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. ท่านต้องต่อรถที่ต่อจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	1	1	1	1	สอดคล้อง
5. ท่านต้องต่อรถที่ต่อจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีไฟฟ้า	1	1	1	1	สอดคล้อง
6. วัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง	1	1	1	1	สอดคล้อง
7. ระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)	1	1	1	1	สอดคล้อง
8. โดยปกติแล้วท่านจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วน (06.00 – 09.00 น. หรือ 16.30 – 19.30 น.) ใช่หรือไม่	1	1	1	1	สอดคล้อง

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	พรชนพ เสาณานนท์
วัน เดือน ปีเกิด	22 กุมภาพันธ์ 2527
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา, 2549 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์, 2567
ทุนการศึกษา	ทุนการศึกษาต่อปริญญาโท ความสามารถพิเศษ ทางด้านกีฬายูติสู
ที่อยู่ปัจจุบัน	19 ซอยท่าข้าม 28 แขวง 16-15 แขวงสามคำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร
สถานที่ทำงาน	บริษัท กรุงเทพโทรทัศน์และวิทยุ จำกัด
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้สื่อข่าวกีฬา

