



การวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้จะเป็นการนำข้อมูลขั้นปฐมภูมิ (Primary data) ของการศึกษาในหัวข้อเรื่อง "ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ" มาวิเคราะห์และสรุปผล ข้อมูลขั้นปฐมภูมิดังกล่าวนี้ได้มาจากการไปสัมภาษณ์ผู้ที่กำลังใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศทั้ง 12 เส้นทางในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ทำการสุ่มเลือกขึ้นมาโดยวิธีสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ระยะเวลาการสำรวจอยู่ระหว่างวันที่ 14 - 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2522

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามทั้งสิ้นจำนวน 1,400 ชุด ได้รับคืนมาจำนวน 1,372 ชุด คิดเป็นร้อยละ 98.00 ของจำนวนแบบสอบถามที่ใช้ทั้งหมด

ผลของการวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูล สรุปเป็นหมวด ๆ ได้ดังนี้

หมวด ก. ข้อมูลทั่วไป เป็นลักษณะเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ โดยแบ่งออกเป็น

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวของประชากรตัวอย่าง
2. การวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางของประชากรตัวอย่าง
3. การวิเคราะห์ปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว
4. การวิเคราะห์ลักษณะการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

หมวด ข. ข้อมูลของความสัมพันธ์ เพื่อแสดงความต่อเนื่องในเชิงพฤติกรรมของกลุ่มอาชีพต่าง ๆ กับการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

5. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับปัจจัยต่าง ๆ ของประชากรตัวอย่าง
6. การวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชากรตัวอย่าง

หมวด ก. ข้อมูลทั่วไป

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวของประชากรตัวอย่าง

1. จำแนกประชากรตัวอย่างตามเพศ

ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
หญิง	627	45.70
ชาย	745	54.30
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 1.1 มีจำนวนประชากรตัวอย่าง 1372 ราย สามารถจำแนกเป็นเพศหญิงจำนวน 627 รายหรือร้อยละ 45.70 และเพศชายจำนวน 745 รายหรือร้อยละ 54.30 จะเห็นได้ว่าจากข้อมูลที่สุ่มตัวอย่าง ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศนั้นไม่มีนโยบายเป็นพิเศษในความแตกต่างระหว่างเพศ

2. จำแนกประชากรตัวอย่างตามอายุ

ตารางที่ 1.2 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามอายุ

ช่วงอายุ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 20 ปี	203	14.80
20 - 29 ปี	683	49.78
30 - 39 ปี	315	22.96
40 - 49 ปี	106	7.73

ช่วงอายุ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
50 - 59 ปี	36	2.62
60 ปีขึ้นไป	9	.66
ไม่ระบุ	20	1.45
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 1.2 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ จะมีอายุระหว่าง 20 - 29 ปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49.78 และกลุ่มผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปเป็นประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการน้อยที่สุด ที่เป็นเช่นนี้อาจจะเป็นเพราะกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่อยู่ในสภาพกำลังสร้างฐานะ ไม่มีเงินมากพอที่จะหันไปใช้บริการรถยนต์ส่วนตัว

3. จำแนกประชากรตัวอย่างตามสถานภาพการสมรส

ตารางที่ 1.3 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพการสมรส	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
โสด	791	57.65
สมรส	532	38.78
ไม่ระบุ	49	3.57
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 1.3 ประชากรตัวอย่างมีสถานภาพเป็นโสดร้อยละ 57.65 สถานภาพที่สมรสแล้วร้อยละ 38.78 และมีจำนวนที่ไม่ระบุร้อยละ 3.57

จะเห็นได้ว่า กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ยังเป็นโสดมากกว่ากลุ่มผู้ใช้บริการที่สมรสแล้ว

4. จำแนกประชากรตัวอย่างตามอาชีพ

ตารางที่ 1.4 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
พนักงานบริษัทธุรกิจเอกชน	434	31.63
นักเรียน นิสิตนักศึกษา	383	27.92
ข้าราชการ	264	19.24
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	114	8.31
แม่บ้าน	72	5.25
อื่น ๆ	71	5.17
ไม่ระบุ	34	2.48
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 1.4 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างครั้งนี้ประกอบด้วยกลุ่มพนักงานบริษัทธุรกิจเอกชน คิดเป็นร้อยละ 31.63 ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่ใช้บริการมากที่สุด กลุ่มอาชีพนักเรียน นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 27.92 กลุ่มอาชีพข้าราชการคิดเป็นร้อยละ 19.24 กลุ่มอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 8.31 กลุ่มอาชีพแม่บ้านคิดเป็นร้อยละ 5.25 ส่วนกลุ่มอาชีพอื่นนอกเหนือจากที่ระบุเอาไว้ซึ่งจัดอยู่ในหัวข้ออื่น ๆ ส่วนมากจะเป็นอาชีพอิสระ เช่น แพทย์ หนายความ นักร้อง วิศวกร ค้าขาย ช่างไม้ เป็นต้น จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ใช้บริการน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.17 อย่างไรก็ตามมีจำนวนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุอาชีพคิดเป็นร้อยละ 2.48

5. จำแนกประชากรตัวอย่างตามรายได้

ตารางที่ 1.5 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้ต่อเดือน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 2,000 บาท	545	39.72
2,000 - 4,000 บาท	556	40.52
4,001 - 6,000 บาท	163	11.83
6,001 - 10,000 บาท	46	3.35
10,001 - 20,000 บาท	12	0.87
20,000 บาทขึ้นไป	6	0.44
ไม่ระบุ	44	3.21
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 1.5 ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่ำกว่าเดือนละ 4,000 บาท โดยแบ่งเป็นช่วงรายได้ต่ำกว่า 2,000 บาท จำนวน 545 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.72 และรายได้อยู่ในช่วง 2,000 - 4,000 บาท จำนวน 556 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.52 ส่วนกลุ่มผู้มีรายได้มากกว่า 4,000 บาทขึ้นไป จะใช้บริการน้อยลง ตามลำดับ

6. จำแนกประชากรตัวอย่างตามระดับการศึกษา

ตารางที่ 1.6 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	97	7.07
มัธยมศึกษา	292	21.28
เตรียมอุดมศึกษา	101	7.36
อาชีวศึกษา	244	17.78
อนุปริญญา	140	10.20
ปริญญาตรี	409	29.81
สูงกว่าปริญญาตรี	41	2.99
ไม่ระบุ	48	3.51
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 1.6 ประชากรตัวอย่างจะมีระดับการศึกษาชั้นปริญญาตรีเป็นส่วน
ใหญ่คือ 409 รายหรือร้อยละ 29.81 รองลงมาคือจะมีระดับการศึกษาในชั้นมัธยมศึกษา
และอาชีวศึกษาคือ 292 ราย และ 244 ราย หรือร้อยละ 21.28 และ 17.78 ตามลำดับ

2. การวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางของประชากรตัวอย่าง

1) จำแนกประชากรตัวอย่างตามประเภทพาหนะที่ใช้ในระยะก่อนที่จะมี
รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ 2.1 แสดงประเภทพาหนะที่ประชากรตัวอย่างใช้ในระยะเวลาก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ประเภทพาหนะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รถยนต์โดยสารประจำทาง	952	69.39
รถยนต์ส่วนตัว	165	12.03
รถรับจ้าง	65	4.74
รถเมล์เล็ก	51	3.72
พาหนะอื่น ๆ	124	9.04
ไม่ระบุ	15	1.08
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 2.1 จะเห็นได้ว่าก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ ประเภทของพาหนะของประชากรตัวอย่างที่ใช้มากที่สุดคือ รถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 69.39 กลุ่มที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 12.03 กลุ่มที่ใช้รถรับจ้างคิดเป็นร้อยละ 4.74 กลุ่มที่ใช้รถเมล์เล็ก คิดเป็นร้อยละ 3.72 และกลุ่มที่ใช้พาหนะอื่น ๆ เช่น รถสวัสดิการ รถรับส่งพนักงาน รถของส่วนราชการ และใช้พาหนะหลายอย่างรวมกัน คิดเป็นร้อยละ 9.04 ส่วนจำนวนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุประเภทของพาหนะที่ใช้ คิดเป็นร้อยละ 1.08

จะเห็นได้ว่า กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นจำนวนถึงร้อยละ 69.39 ใช้รถยนต์โดยสารประจำทางมาแล้ว ก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

3. การวิเคราะห์ปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว

1) จำแนกประชากรตัวอย่างตามการมีหรือไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างที่มีหรือไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

รถยนต์ส่วนตัว	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มี	410	29.88
ไม่มี	884	64.43
ไม่ระบุ	78	5.69
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 3.1 ประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.88 และไม่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 64.43 ส่วนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุเอาไว้คิดเป็นร้อยละ 5.69 จะเห็นได้ว่า กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

2) จำแนกประชากรตัวอย่างโดยการเปรียบเทียบการใช้รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศกับรถยนต์ส่วนตัวโดยประมาณต่อเนื่อง (เฉพาะประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์ส่วนตัว)

ตารางที่ 3.2 แสดงการเปรียบเทียบการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศกับรถยนต์ส่วนตัว โดยประมาณต่อเดือน(เฉพาะ
ประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์ส่วนตัว)

ลักษณะการใช้บริการ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า	156	38.05
รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศมากกว่า	116	28.29
ใช้พอ ๆ กัน	133	32.44
ไม่ระบุ	5	1.22
รวม	410	100

จากตารางที่ 3.2 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์ส่วนตัว เมื่อเปรียบเทียบ
เทียบกับปริมาณการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศจากจำนวน 410 ราย
พบว่าใน 1 เดือนใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นจำนวนครั้งมากกว่า จำนวน 156 ราย คิดเป็น
ร้อยละ 38.05 ใช้รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศมากกว่าเป็นจำนวน 116 ราย
คิดเป็นร้อยละ 28.29 และใช้ทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
พอ ๆ กันจำนวน 133 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.44 ส่วนจำนวนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุ
การใช้บริการเอาไว้ คิดเป็นร้อยละ 1.22

จะเห็นว่า ในกลุ่มที่อยู่ใช้บริการที่มีรถยนต์ส่วนตัวนั้น ไม่มีนัยสำคัญพอจะแสดงให้
เห็นว่า ใช้บริการรถยนต์ส่วนตัวหรือรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศแตกต่างกันมากนัก
แต่ก็มีแนวโน้มว่าใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า

3) จำแนกประชากรตัวอย่างซึ่งยังไม่มีรถยนต์ส่วนตัวตามความตั้งใจว่าจะ
ซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัว (ในอนาคต 1 - 5 ปี)

ตารางที่ 3.3 แสดงความตั้งใจของประชากรตัวอย่างซึ่งยังไม่มีรถยนต์ส่วนตัวว่าจะซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัว (ในอนาคต 1 - 5 ปี)

ความตั้งใจ (ในอนาคต 1-5 ปี)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ซื้อ	255	28.85
ไม่ซื้อ	225	25.45
ไม่แน่ใจ	385	43.55
ไม่ระบุ	19	2.15
รวม	884	100

จากตารางที่ 3.3 จะเห็นได้ว่าในอนาคต 1 - 5 ปี ประชากรตัวอย่าง ซึ่งยังไม่มีรถยนต์ส่วนตัวจำนวน 884 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์เอาไว้ใช้ส่วนตัวจำนวน 255 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.85 มีความคิดจะไม่ซื้อรถยนต์เอาไว้ใช้ส่วนตัวจำนวน 225 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.45 และมีความไม่แน่ใจจำนวน 385 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.55 ส่วนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุเอาไว้ คิดเป็นร้อยละ 2.15

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ให้บริการส่วนใหญ่มีความไม่แน่ใจว่าจะซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัว อาจจะเนื่องมาจากภาวะการขาดแคลนน้ำมันรวมทั้งปัญหาเศรษฐกิจ ดังนั้นถ้ามีการปรับปรุงการให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศให้ดีขึ้น ก็จะเป็นทางหนึ่งที่จูงใจกลุ่มผู้ให้บริการกลุ่มนี้ไปได้

4. การวิเคราะห์ลักษณะการให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

1) จำนวนประชากรตัวอย่างตามลักษณะการให้บริการ

ตารางที่ 4.1 แสดงลักษณะการใช้บริการของประชากรตัวอย่าง

การใช้บริการ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ประจำ	579	42.20
ไม่ประจำ	777	56.63
ไม่ระบุ	16	1.17
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.1 จะเห็นได้ว่ามีประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นประจำจำนวน 579 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.20 ใช้บริการไม่เป็นประจำจำนวน 777 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.63 และมีประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุการใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 1.17

จะเห็นว่า การที่กลุ่มผู้ใช้บริการประจำหรือไม่ประจำนั้นมีความใกล้เคียงกันมาก ไม่แตกต่างกันมากนัก

2) จำแนกประชากรตัวอย่างตามลักษณะเหตุผลสำคัญในการใช้บริการ (เฉพาะประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการเป็นประจำ)

ตารางที่ 4.2 แสดงเหตุผลสำคัญในการใช้บริการของประชากรตัวอย่างที่
ใช้บริการเป็นประจำ

เหตุผลที่ใช้บริการเป็นประจำ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง	269	46.46
ปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ	163	28.15
ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ส่วนตัว	34	5.87
ลดการจราจรแออัดและการหาที่จอดรถยาก	21	3.63
สาเหตุอื่น ๆ	53	9.15
ไม่ระบุ	39	6.74
รวม	579	100

จากตารางที่ 4.2 ประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศเป็นประจำจำนวน 579 ราย มีเหตุผลสำคัญที่ใช้บริการเป็นประจำเพราะได้
รับความสะดวกสบายในการเดินทางจำนวน 269 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.46 เหตุผล
เพราะปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษจำนวน 163 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.15 เหตุผล
เพราะลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ส่วนตัวจำนวน 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.87 เหตุผล
เพราะลดการจราจรแออัดและการหาที่จอดรถยากจำนวน 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.63
และเหตุผลอื่น ๆ ที่ใช้บริการประจำ เช่น รถยนต์โดยสารประจำทางอากาศร้อนมากจึง
ต้องหันมาใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นประจำ ได้รับความปลอดภัย
จากอุบัติเหตุและเดินทางได้รวดเร็วขึ้น จำนวน 53 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.15 ส่วน
ประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุเหตุผลมีจำนวน 39 ตัวอย่าง

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการให้เหตุผลสำคัญในการที่ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางเป็นจำนวนมากกว่าเหตุผลอื่น ดังนั้นจึงควรที่จะมีการปรับปรุงบริการต่าง ๆ ในด้านนี้ เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการให้มากขึ้น

3) จำแนกประชากรตัวอย่างตามลักษณะเหตุผลสำคัญในการใช้บริการ (เฉพาะประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการไม่เป็นประจำ)

ตารางที่ 4.3 แสดงเหตุผลสำคัญในการใช้บริการของประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการไม่เป็นประจำ

เหตุผลที่ไม่ใช้บริการประจำ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เสียเวลารอนาน	304	39.12
ขุ่นเคืองเกินความจำเป็น	207	26.64
ไม่มีรถยนต์โดยสารปรับอากาศผ่านในเส้นทาง	103	13.26
รถเต็ม ไม่มีที่นั่ง	59	7.59
สาเหตุอื่น ๆ	60	7.72
ไม่ระบุ	44	5.66
รวม	777	100

จากตารางที่ 4.3 ประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศไม่เป็นประจำและตอบคำถามจำนวน 777 ราย มีเหตุผลสำคัญที่ไม่ใช้บริการเป็นประจำเพราะเสียเวลารอนานจำนวน 304 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.12 เหตุผลเพราะขุ่นเคืองเกินความจำเป็นจำนวน 207 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.64 เหตุผลเพราะไม่มีรถโดยสารปรับอากาศผ่านในเส้นทางจำนวน 103 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.26

เหตุผลเพราะรถเต็ม ในมีที่นั่งจำนวน 59 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.59 และเหตุผลอื่น ๆ ที่ใช้บริการไม่เป็นประจำ เช่น รถวิ่งในเส้นทางที่อ้อมมาก เสียเวลาในการเดินทางจะใช้ เฉพาะวันหยุดเท่านั้น และบริการไม่สะดวก จำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.72 ส่วน ประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุเหตุผลจำนวน 44 ราย

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการให้เหตุผลสำคัญในการที่ไม่ใช้บริการเป็นประจำ เพราะต้องเสียเวลารอนาน ดังนั้นจึงควรที่จะมีการปรับปรุงในเรื่องของการปล่อยรถให้ เร็วขึ้น จัดรถมาเพิ่มในเส้นทาง จัดจังหวะให้เหมาะสม รวมทั้งต้องคำนึงถึงเส้นทางที่วิ่ง และปัญหาการจราจรในเส้นทางนั้น ๆ ด้วย

4) จำแนกประชากรตัวอย่างตามประวัติการใช้บริการ

ตารางที่ 4.4 แสดงประวัติการใช้บริการของประชากรตัวอย่าง

ความถี่ในการใช้บริการต่อเดือน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ใช้บริการนี้เป็นครั้งแรก	35	2.55
ระหว่าง 2 - 10 ครั้ง	611	44.53
ระหว่าง 11 - 20 ครั้ง	343	25.00
ระหว่าง 21 - 30 ครั้ง	141	10.28
ระหว่าง 30 ครั้งขึ้นไป	202	14.72
ไม่ระบุ	40	2.92
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.4 ประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศเป็นครั้งแรก คิดเป็นร้อยละ 2.55 กลุ่มที่ใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้ง
ต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 44.53 กลุ่มที่ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้งต่อเดือน คิด
เป็นร้อยละ 25.00 กลุ่มที่ใช้บริการระหว่าง 21 - 30 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ
10.28 และกลุ่มที่ใช้บริการมากกว่า 30 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14.72 ส่วนประชากร
ตัวอย่างที่ไม่ระบุเอาไว้มีจำนวน 40 ราย

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการเป็นจำนวนถึงร้อยละ 72.08 ใช้บริการไม่เกิน
20 ครั้งต่อเดือน อาจจะเป็นเนื่องจากไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เช่น ต้องรอรถนาน
ดังนั้นควรที่จะมีการปรับปรุงเรื่องนี้โดยรีบด่วน เป็นการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการให้มากขึ้น

5) จำแนกประชากรตัวอย่างตามจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ใช้บริการ

ตารางที่ 4.5 แสดงถึงจำนวนสมาชิกในครอบครัวของประชากรตัวอย่างที่ใช้
บริการ

จำนวนสมาชิกที่ใช้บริการ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ไม่มี	343	25.00
1 คน	325	23.69
2 คน	412	30.03
3 คน	154	11.22
4 คนขึ้นไป	93	6.78
ไม่ระบุ	45	3.28
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.5 จะเห็นได้ว่าไม่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวของประชากร ตัวอย่างที่ใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 25.00 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวของประชากร ตัวอย่าง 1 คนที่ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 23.69 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวของประชากร ตัวอย่าง 2 คนที่ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 30.03 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวของประชากร ตัวอย่าง 3 คนที่ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 11.22 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวของประชากร ตัวอย่าง 4 คนขึ้นไปที่ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 6.78 และมีประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุจำนวนสมาชิกในครอบครัว จำนวน 45 ราย

6) จำแนกประชากรตัวอย่างตามระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ 4.6 แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางของประชากรตัวอย่างบนรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ช่วงเวลา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	158	11.52
ระหว่าง 30 - 60 นาที	855	62.32
ระหว่าง 61 - 90 นาที	247	18.00
ระหว่าง 91 - 120 นาที	38	2.77
มากกว่า 120 นาที	25	1.82
ไม่ระบุ	49	3.57
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.6 จะเห็นได้ว่ามีประชากรตัวอย่างที่ใช้เวลาในการเดินทาง รดยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศน้อยกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 11.52 กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางระหว่าง 30 - 60 นาที คิดเป็นร้อยละ 62.32 กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางระหว่าง 61 - 90 นาที คิดเป็นร้อยละ 18.00 กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางระหว่าง 91 - 120 นาที คิดเป็นร้อยละ 2.77 และกลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 120 นาที คิดเป็นร้อยละ 1.82 ส่วนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุเวลาในการเดินทาง มีจำนวน 49 ราย

จะเห็นได้ว่า มีกลุ่มผู้ใช้บริการใช้เวลาเดินทางน้อยกว่า 60 นาทีเป็นจำนวนถึง ร้อยละ 73.84 ซึ่งแสดงว่ากลุ่มผู้ใช้บริการเดินทางในระยะเวลาดัง ๆ ไม่นานเกินควร อาจจะมีการขึ้นรถระหว่างทางมาก ดังนั้นการจัดเส้นทางการเดินทางรถก็ควรที่จะมีการกำหนดในระยะทางที่พอสมควร ไม่เป็นเส้นทางที่ยาวจนเกินไป

7) จำแนกประชากรตัวอย่างตามทัศนคติในเรื่องระยะเวลาในการรูดยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ 4.7 แสดงทัศนคติของประชากรตัวอย่างในเรื่องระยะเวลาในการ รูดยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ทัศนคติเกี่ยวกับระยะเวลาการรูดยนต์	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 นาที	368	26.32
ระหว่าง 5 - 10 นาที	577	42.06
ระหว่าง 11 - 15 นาที	187	13.63
ระหว่าง 16 - 20 นาที	150	10.93
ไม่ระบุ	90	6.56
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.7 จะเห็นได้ว่ามีประชากรตัวอย่างที่คิดว่าควรจะเสียเวลารอคอยรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศน้อยกว่า 5 นาที คิดเป็นร้อยละ 26.82 กลุ่มที่คิดว่าควรจะเสียเวลารอคอยระหว่าง 5 - 10 นาที คิดเป็นร้อยละ 42.06 กลุ่มที่คิดว่าควรจะเสียเวลารอคอยระหว่าง 11 - 15 นาที คิดเป็นร้อยละ 13.63 และกลุ่มที่คิดว่าควรจะเสียเวลารอคอยระหว่าง 16 - 20 นาที คิดเป็นร้อยละ 10.93 ส่วนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุระยะเวลาการรอคอย คิดเป็นร้อยละ 6.56

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ให้บริการต้องการให้มีระยะเวลาในการรอก่อนน้อยกว่า 10 นาที เป็นจำนวนร้อยละ 68.88 ซึ่งอาจจะถือว่าเป็นระยะเวลาที่เหมาะสม

8) จำแนกประชากรตัวอย่างตามทัศนคติในเรื่องของค่าโดยสาร

ตารางที่ 4.8 แสดงทัศนคติของประชากรตัวอย่างในเรื่องของค่าโดยสาร

ทัศนคติเกี่ยวกับค่าโดยสาร	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ยุติธรรมดีแล้ว	967	70.48
ยังไม่ยุติธรรม	229	16.69
ควรกำหนดใหม่	94	6.85
ไม่ระบุ	82	5.98
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.8 จะเห็นได้ว่ามีประชากรตัวอย่างที่เห็นว่าอัตราค่าโดยสารที่เก็บโดยคิดระยะ 10 กิโลเมตรแรก 5 บาท กิโลเมตรต่อไปกิโลเมตรละ 2 บาท ค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 10 บาท เป็นอัตราค่าโดยสารที่ยุติธรรมดีแล้ว คิดเป็นร้อยละ 70.48 กลุ่มที่เห็นว่าอัตราค่าโดยสารยังไม่เป็นการยุติธรรม คิดเป็นร้อยละ 16.69 และมีกลุ่มที่เห็นว่าควรกำหนดใหม่ โดยเสนอว่าควรจะเก็บค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย และ

เสนอวาระระยะทาง 10 กิโลเมตรแรกควรจะมี 3 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.85 ส่วนประชากรตัวอย่างที่ไม่ระบุความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารคิดเป็นร้อยละ 5.98

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 70.48 เห็นว่าอัตราค่าโดยสารที่ใช้ในปัจจุบันยุติธรรมดีแล้ว

9) จำแนกประชากรตัวอย่างตามทัศนคติในเรื่องจำนวนรถที่วิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ

ตารางที่ 4.9 แสดงทัศนคติของประชากรตัวอย่างในเรื่องจำนวนรถที่วิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ

ทัศนคติเรื่องจำนวนรถ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพิ่มขึ้น	1,287	93.80
เท่าเดิม	9	0.66
ลดลง	3	0.22
ไม่ระบุ	73	5.32
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.9 จะเห็นว่า มีประชากรตัวอย่างที่เห็นว่าควรจะมีจำนวนรถขบวนที่โดยสารประจำทางปรับอากาศให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 93.80 มีกลุ่มที่เห็นว่าจำนวนรถควรจะมีเท่าเดิม คิดเป็นร้อยละ 0.66 และกลุ่มที่มีความเห็นว่าจะลดจำนวนรถลง คิดเป็นร้อยละ 0.22

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 93.80 ต้องการให้มีรถเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงควรที่จะมีการพิจารณาเพิ่มจำนวนรถให้มากขึ้นโดยเร่งด่วน

10) จำแนกประชากรตัวอย่างตามทัศนคติในเรื่องสภาพรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ 4.10 แสดงทัศนคติของประชากรตัวอย่างในเรื่องสภาพรถยนต์
โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ทัศนคติเกี่ยวกับสภาพรถ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ดีมาก	98	7.14
ดี	429	31.27
พอใช้	744	54.23
แย	32	2.33
แย่มาก	16	1.67
ไม่ระบุ	53	3.86
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.10 จะเห็นได้ว่ามีประชากรตัวอย่างที่เห็นว่าสภาพของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศดีมาก คิดเป็นร้อยละ 7.14 กลุ่มที่เห็นว่าสภาพของรถดี คิดเป็นร้อยละ 31.27 กลุ่มที่เห็นว่าสภาพของรถพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 54.23 กลุ่มที่เห็นว่าสภาพของรถแย่คิดเป็นร้อยละ 2.33 กลุ่มที่เห็นว่าสภาพของรถแย่มาก คิดเป็นร้อยละ 1.67

จะเห็นได้ว่า กลุ่มผู้ใช้บริการมีความเห็นว่าสภาพของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศอยู่ในระดับพอใช้เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอาจจะสังเกตได้ว่า ถ้ารถอยู่ในสภาพดีแล้ว ส่วนมากจะเป็นรถที่องค์กรฯ ดำเนินการซื้อมาให้บริการ แต่ถาเป็นรถที่อยู่ในสภาพไม่ค่อยดี ส่วนใหญ่จะเป็นรถที่เข้ามาจากบริษัทต่าง ๆ เพราะเป็นรถเก่าหลังจากที่ใช้ดำเนินงานจัดนำเที่ยวมาเป็นระยะเวลาาน จึงอยู่ในสภาพทรุดโทรม

11) จำแนกประชากรตัวอย่างตามที่สนใจเกี่ยวกับมารยาทของพนักงาน
ขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร

ตารางที่ 4.11 แสดงทัศนคติของประชากรตัวอย่างเกี่ยวกับมารยาทของพนักงาน
ขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร

ทัศนคติเกี่ยวกับมารยาท	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ดีมาก	117	8.53
ดี	595	43.37
พอใช้	535	39.00
แย	11	0.80
แย่มาก	9	.66
ควรปรับปรุง	38	2.77
ไม่ระบุ	67	4.88
รวม	1,372	100

จากตารางที่ 4.11 อันเกี่ยวกับมารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่า
โดยสารถนั้น ประชากรตัวอย่างมีความเห็นว่ามีมารยาทดีเป็นจำนวน 595 ราย คิดเป็น
ร้อยละ 43.37 และอยู่ในระดับพอใช้จำนวน 535 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.00 อย่างไรก็ตามยังมีผู้ให้ทัศนะถึงมารยาทของพนักงานว่าอยู่ในขั้นแย่มากเป็นจำนวน 9 ราย คิดเป็น
ร้อยละ 0.66 และกลุ่มที่เห็นว่าควรปรับปรุง เช่น การปรับปรุงในเรื่องวาจา การพูดส่ง
เสียงดังรบกวนผู้โดยสาร การเปิดวิทยุดังเกินไป เป็นต้น มีจำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ
2.77

12) จำแนกประชากรตัวอย่างตามทัศนคติของการให้บริการ

ตารางที่ 4.12 แสดงทัศนคติของประชากรตัวอย่างเกี่ยวกับการให้บริการ

ทัศนคติเกี่ยวกับการให้บริการ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ระยะเวลาในการคอยนาน	918	35.47
สิ้นสະเพื่อน เสียงเครื่องยนต์หนวกหู	455	17.58
อุณหภูมิจนรถไม่ตี (ร้อนเกินไป)	221	8.54
ทางเดินขึ้นลงไม่มีราวหรือเสาเกาะกั้นล้ม	236	9.12
พนักงานขับรถไม่ใคร่จอบรับ	132	5.10
อากาศไม่ถ่ายเท เหม็นกลิ่นน้ำมันรถ	129	4.98
มารยาทของพนักงานไม่ตี	122	4.71
ที่นั่งไม่สบาย	121	4.68
อุณหภูมิจนรถไม่ตี (เย็นเกินไป)	95	3.67
ขับเร็ว นากดัว	55	2.13
สาเหตุอื่น ๆ	39	1.51
ไม่ระบุ	65	2.51
รวม	2,588	100

จากตารางที่ 4.12 ประชากรตัวอย่างแสดงความเห็นเกี่ยวกับสิ่งทีควรดำเนินการแก้ไข โดยมีความเห็นว่าควรปรับปรุงเกี่ยวกับระยะเวลาในการคอยรถที่นานเกินไป จำนวน 918 รายหรือร้อยละ 35.47 รองลงมาเกี่ยวกับการสิ้นสະเพื่อนและเสียงเครื่องยนต์ดังเกินไป จำนวน 455 รายหรือร้อยละ 17.58 นอกนั้นเป็นความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ เช่น อุณหภูมิจนรถไม่ตี ทางเดินขึ้นลงไม่มีราวหรือเสาเกาะกั้นล้ม พนักงานขับรถไม่ใคร่จอบรับ อากาศไม่ถ่ายเท เหม็นกลิ่นน้ำมันรถ มารยาทของพนักงาน ที่นั่งไม่สบาย ขับเร็ว

นักตัว ตามลำดับ รวมทั้งได้มีการเสนอความเห็นในด้านอื่น ๆ ที่ควรปรับปรุงอีก เช่น
 เส้นทางการเดินทางรถอ้อมมาก ทำให้เสียเวลา หรือควรมีการติดमानกันแคค เป็นต้น

หมวด ข. ข้อมูลของความสัมพันธ์

5. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับปัจจัยต่าง ๆ ของประชากร
ตัวอย่าง (โดยยึดเอาอาชีพเป็นหลัก)

การพิจารณาประชากรตัวอย่างโดยจำแนกตามอาชีพนั้นสามารถแบ่งได้เป็น

7 กลุ่มอาชีพ คือ

- กลุ่มอาชีพที่ 1 พนักงานธุรกิจเอกชน
- กลุ่มอาชีพที่ 2 นักเรียน นิสิตนักศึกษา
- กลุ่มอาชีพที่ 3 ข้าราชการ
- กลุ่มอาชีพที่ 4 พนักงานรัฐวิสาหกิจ
- กลุ่มอาชีพที่ 5 แม่บ้าน
- กลุ่มอาชีพที่ 6 อาชีพอิสระ
- กลุ่มอาชีพที่ 7 อาชีพที่ไม่ระบุ

1) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับรายได้
 ต่อเดือน

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่าง
กลุ่มอาชีพกับรายได้ต่อเดือน

รายได้	ต่ำกว่า 2,000		2,000-4,000		4,001-6,000		6,001-10,000		10,000-20,000		20,000ขึ้นไป		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	98	22.58	205	47.24	83	19.12	24	5.53	7	1.61	3	0.69	14	3.23	434	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	325	84.86	46	12.01	12	3.13	-	-	-	-	-	-	-	-	383	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	50	18.94	175	66.29	26	9.85	9	3.41	2	0.76	1	0.38	1	0.38	264	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	15	13.16	67	58.77	22	19.30	8	7.02	-	-	-	-	2	1.75	144	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	29	40.28	26	36.11	8	11.11	1	1.39	-	-	-	-	8	11.11	72	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	21	29.58	29	40.85	10	14.08	4	5.63	2	2.82	-	-	5	7.04	71	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	7	20.59	8	23.53	2	5.88	-	-	1	2.94	2	5.88	14	41.18	34	100
รวม	545	39.72	556	40.52	163	11.88	46	3.35	12	0.87	6	0.44	44	3.21	1372	100

หมายเหตุ

- กลุ่มอาชีพที่ 1 พนักงานธุรกิจเอกชน
- กลุ่มอาชีพที่ 2 นักเรียน นิสิตนักศึกษา
- กลุ่มอาชีพที่ 3 ข้าราชการ
- กลุ่มอาชีพที่ 4 พนักงานรัฐวิสาหกิจ

- กลุ่มอาชีพที่ 5 แม่บ้าน
- กลุ่มอาชีพที่ 6 อาชีพอิสระ
- กลุ่มอาชีพที่ 7 อาชีพที่ไม่ระบุ

จากตารางที่ 5.1 เมื่อพิจารณาระดับรายได้จำแนกตามกลุ่มอาชีพต่าง ๆ จะเห็นได้ว่ามีนัยสำคัญแตกต่างกันออกไป แต่อย่างไรก็ตามพอจะสรุปได้ว่าส่วนใหญ่มีระดับรายได้ต่ำกว่า 4,000 บาทต่อเดือน อาจแสดงระดับรายได้ในกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มอาชีพที่ 1 ระดับรายได้ส่วนใหญ่จำนวน 205 รายหรือร้อยละ 47.24 มีรายได้อยู่ระหว่าง 2,000 - 4,000 บาทต่อเดือน

กลุ่มอาชีพที่ 2 รายได้ของประชากรตัวอย่างอยู่ในระดับต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน มีจำนวนถึง 325 รายหรือร้อยละ 84.86

กลุ่มอาชีพที่ 3 รายได้อยู่ในระดับ 2,000 - 4,000 บาทต่อเดือน มีจำนวน 175 รายหรือร้อยละ 66.29

กลุ่มอาชีพที่ 4 ระดับรายได้ในช่วง 2,000 - 4,000 บาทต่อเดือนมีจำนวน 67 ราย หรือร้อยละ 58.77

กลุ่มอาชีพที่ 5 ระดับรายได้ในช่วงต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน มีจำนวน 29 รายหรือร้อยละ 40.28 พอ ๆ กับช่วงรายได้ 2,000 - 4,000 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 26 รายหรือร้อยละ 36.11

กลุ่มอาชีพที่ 6 ระดับรายได้ในช่วง 2,000 - 4,000 บาทต่อเดือน มีจำนวน 29 รายหรือร้อยละ 40.85 และรายได้ต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน มีจำนวน 21 รายหรือร้อยละ 29.58

กลุ่มอาชีพที่ 7 อันเป็นกลุ่มอาชีพที่ไม่ระบุแน่ มีระดับรายได้เฉลี่ยกันออกไปตามระดับรายได้ต่าง ๆ

2) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับประเภทพาหนะที่ใช้ ในระยะก่อนที่มีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่าง
กลุ่มอาชีพกับประเภทพาหนะที่ใช้ ในระยะก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสาร
ประจำทางปรับอากาศ

ราย

ประเภท พาหนะ กลุ่มอาชีพ	รถประจำทาง		รถยนต์ส่วนตัว		รถรับจ้าง		รถเมล์เล็ก		พาหนะอื่น ๆ		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	276	63.59	69	15.90	32	7.37	13	2.99	42	10.32	2	0.49	434	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	295	77.02	30	7.83	8	2.09	22	5.74	27	7.06	1	0.26	383	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	203	76.89	30	11.31	5	1.89	6	2.28	20	7.58	-	-	264	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	80	70.17	14	12.28	5	4.38	1	0.88	12	10.53	2	1.76	114	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	35	48.61	17	23.62	5	6.94	6	8.33	7	9.72	2	2.78	72	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	43	50.56	4	5.63	5	7.04	2	2.82	14	19.72	3	4.23	71	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	20	58.82	1	2.94	5	14.71	1	2.94	2	5.89	5	14.70	34	100
รวม	952	69.39	165	12.03	65	4.74	51	3.72	124	9.04	15	1.08	1,372	100

จากตารางที่ 5.2 จะเห็นได้ว่าในระยะก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศ ประชากรตัวอย่างอันประกอบด้วยกลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 434 ราย ได้เดิน
ทางไปทำงานหรือทำกิจกรรมโดยอาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 63.59
และใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 15.90

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 383 ราย ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็น
ร้อยละ 77.02 และใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 7.83

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 264 ราย ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็น
ร้อยละ 76.89 และใช้รถยนต์ส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 11.36

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 114 ราย ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็น
ร้อยละ 70.17 และใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 12.28

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 72 ราย ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็น
ร้อยละ 48.61 และใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 23.62

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 71 ราย ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็น
ร้อยละ 60.56 และใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 5.63

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 34 ราย ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทาง คิดเป็น
ร้อยละ 58.82 และใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 2.94

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการในอาชีพต่าง ๆ ก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสารประจำ
ทางปรับอากาศ ได้อาศัยรถยนต์โดยสารประจำทางไปทำงานหรือทำธุระเป็นประจำมาแล้ว
ทั้งสิ้น คิดเป็นร้อยละ 69.39 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด

3) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับลักษณะ
การใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์
ระหว่างกลุ่มอาชีพกับลักษณะการใช้บริการ

ราย

การใ บริการ กลุ่มอาชีพ	ประจำ		ไม่ประจำ		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	209	48.16	219	50.46	6	1.38	434	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	123	32.12	259	67.62	1	0.26	383	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	93	35.23	171	64.77	-	-	264	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	59	51.75	54	47.37	1	0.88	114	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	39	54.17	32	44.44	1	1.39	72	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	41	57.75	29	40.84	1	1.41	71	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	15	44.12	13	38.23	6	17.65	34	100
รวม	579	42.20	777	56.63	16	1.17	1372	100

จากตารางที่ 5.3 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างอันประกอบด้วยกลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 434 ราย มีลักษณะการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 48.16 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 50.46

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 383 ราย มีการใช้บริการที่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 32.12 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 67.62

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 264 มีการใช้บริการที่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 35.23 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 64.77

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 114 ราย มีการใช้บริการที่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 51.75 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 47.37

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 72 ราย มีการใช้บริการที่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 54.17 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 44.44

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 71 ราย มีการใช้บริการที่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 57.75 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 40.84

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 34 ราย มีการใช้บริการที่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 44.12 และใช้ไม่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 38.23

จะเห็นได้ว่า ความแตกต่างกันระหว่างการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศของกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ในลักษณะประจำและไม่ประจำนี้ ไม่มีความแตกต่างกันมากจนเด่นชัดนัก

4) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับเหตุผลในการใช้บริการเป็นประจำ

ตารางที่ 5.4 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่าง
กลุ่มอาชีพกับเหตุผลในการใช้บริการเป็นประจำ

ราย

เหตุผล กลุ่มอาชีพ	ได้รับความ สะดวกสบาย		ปลอดภัยจากสิ่ง แวดล้อมเป็นพิษ		ลดค่าใช้จ่ายใน การจราจรส่วนตัว		ลดการจราจร แออัดและการ หาที่จอดรถ		เหตุผลอื่น ๆ		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	87	41.63	70	33.49	16	7.66	11	5.26	11	5.26	14	6.70	209	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	69	56.10	31	25.20	3	2.44	5	4.07	9	7.32	6	4.88	123	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	52	55.91	28	30.11	1	1.08	2	2.15	8	8.60	2	2.15	93	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	29	49.15	19	32.20	5	8.47	-	-	4	6.78	2	3.39	59	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	12	30.78	6	15.38	6	15.38	1	2.56	9	23.08	5	12.82	39	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	14	34.15	5	12.19	3	7.32	1	2.44	12	29.27	6	14.63	41	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	6	40.00	4	26.67	-	-	1	6.67	-	-	4	2.66	15	100
รวม	269	46.46	163	28.15	34	5.87	21	3.63	53	9.15	39	6.74	579	100



จากตารางที่ 5.4 จะเห็นว่าประชากรตัวอย่างจำนวน 579 รายที่มีการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นประจำ มีเหตุผลสำคัญยิ่งที่ใช้บริการเป็นประจำคือ

กลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 209 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 41.63 เหตุผลว่าได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ คิดเป็นร้อยละ 33.49

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 123 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 56.10 เหตุผลว่าได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ คิดเป็นร้อยละ 25.20

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 93 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 55.91 เหตุผลว่าได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ คิดเป็นร้อยละ 30.11

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 59 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 49.15 เหตุผลว่าได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ คิดเป็นร้อยละ 32.20

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 39 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 30.78 เหตุผลว่าได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ คิดเป็นร้อยละ 15.38

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 41 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 34.15 เหตุผลว่าได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ คิดเป็นร้อยละ 12.19

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 15 ราย ให้เหตุผลว่าได้รับความสะดวกสบายในการ

เดินทาง คิดเป็นร้อยละ 40.00 เหตุผลที่ได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ
คิดเป็นร้อยละ 26.67

จะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ใช้บริการในอาชีพต่าง ๆ กันจำนวน 579 ราย มีเหตุผลที่
ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นประจำ เพราะได้รับความสะดวกสบาย
ในการเดินทางเป็นส่วนมาก และเหตุผลที่ได้รับความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษเป็น
อันดับรองลงมา

5) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับเหตุผล
ในการใช้บริการไม่เป็นประจำ

ตารางที่ 5.5 แสดงจำนวนประชากร ตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่าง
กลุ่มอาชีพกับเหตุผลในการใช้บริการไม่เป็นประจำ

ราย

เหตุผล กลุ่มอาชีพ	เสียเวลารอนาน		พุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น		ไม่มีรถผ่านในเส้นทาง		รถเต็มไม่มีที่นั่ง		เหตุผลอื่น ๆ		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพ 1	101	46.12	70	31.91	30	13.70	13	5.94	3	1.37	2	0.91	219	100
กลุ่มอาชีพ 2	114	44.02	80	30.89	28	11.20	18	6.95	5	1.93	14	5.42	259	100
กลุ่มอาชีพ 3	56	32.75	39	22.80	21	12.28	18	10.53	27	15.79	10	5.85	171	100
กลุ่มอาชีพ 4	15	27.78	7	19.91	8	14.81	6	11.11	15	27.78	3	5.56	54	100
กลุ่มอาชีพ 5	11	34.37	3	9.38	7	27.87	3	9.38	3	9.38	5	15.62	32	100
กลุ่มอาชีพ 6	6	20.69	6	20.69	7	24.14	1	3.45	5	17.24	4	13.79	29	100
กลุ่มอาชีพ 7	1	7.69	2	15.38	2	15.38	-	-	2	15.39	6	46.16	13	100
รวม	304	39.12	207	26.64	103	13.26	59	7.59	60	7.72	44	5.66	777	100

จากตารางที่ 5.5 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างจำนวน 777 ราย ที่มีการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศไม่เป็นประจำ มีเหตุผลสำคัญที่ใช้บริการไม่เป็นประจำ คือ

กลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 219 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 46.12 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 31.96

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 259 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 44.02 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 30.89

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 171 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 32.75 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 22.80

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 54 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 27.78 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 19.96

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 32 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 34.37 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 9.38

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 29 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 20.69 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 20.69

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 13 ราย ให้เหตุผลว่าต้องเสียเวลารอนาน คิดเป็นร้อยละ 7.69 เหตุผลว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 15.38

จะเห็นได้ว่า กลุ่มผู้ใช้บริการในอาชีพต่าง ๆ กันนั้น ที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศไม่เป็นประจำ เนื่องจากต้องเสียเวลารอนานเกินไป และเห็นว่าพุ่มเพื่อยเกินความจำเป็นเป็นอันดับรองลงมา

6) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับประวัติในการใช้บริการต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.6 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความถี่ขั้นระหว่าง
กลุ่มอาชีพกับประวัติในการใช้บริการท่อเคอน

ราย

ประวัติการ ใช้บริการ	ครั้งแรก		2-10 ครั้ง		11-20 ครั้ง		21-30 ครั้ง		มากกว่า30ครั้ง		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	10	2.30	162	37.33	124	28.57	57	13.13	79	18.20	2	0.46	434	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	10	2.61	216	56.40	91	23.76	22	5.74	42	10.97	2	0.52	383	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	4	1.51	136	51.52	64	24.24	27	10.23	30	11.36	3	1.14	264	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	2	1.75	44	38.57	24	21.05	13	11.40	23	20.18	8	7.02	114	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	2	2.78	29	40.28	16	22.22	7	9.72	10	13.89	8	11.11	72	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	6	8.45	19	26.76	14	19.72	9	12.68	13	18.31	10	14.08	71	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	1	2.64	5	14.71	10	29.41	6	17.65	5	14.70	7	20.59	34	100
รวม	35	2.55	611	44.53	343	25.00	141	10.28	202	14.72	40	2.92	1,372	100

จากตารางที่ 5.6 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างอันประกอบด้วยกลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 434 ราย มีการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 37.33 ใช้บริการระหว่าง 11- 20 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 28.57

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 383 ราย มีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 56.40 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 23.76

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 264 ราย มีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 51.52 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 24.24

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 114 ราย มีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 38.57 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 21.05

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 114 ราย มีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 40.28 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 22.22

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 72 ราย มีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 26.76 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 19.72

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 71 ราย มีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 14.71 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.41

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการมีการใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 44.53 ใช้บริการระหว่าง 11 - 20 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.00 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด

7) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับการมีหรือไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 5.7 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์
ระหว่างกลุ่มอาชีพกับการมีหรือไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

กลุ่มอาชีพ	รถยนต์ส่วนตัว		ไม่มี		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	135	31.11	264	60.83	35	8.06	434	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	120	31.33	249	65.01	14	3.66	383	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	68	25.76	195	73.86	1	0.38	264	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	28	24.56	78	68.42	8	7.02	114	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	33	45.83	31	43.06	8	11.11	72	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	21	29.58	40	56.34	10	14.08	71	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	5	14.71	27	79.41	2	5.88	34	100
รวม	410	29.88	884	64.43	78	5.69	1,372	100

จากตารางที่ 5.7 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างอันประกอบด้วยกลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 434 ราย มีรถยนต์ส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 31.11 ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 60.83

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 383 ราย มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 31.33 ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 65.01

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 264 ราย มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 25.76 ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 73.86

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 114 ราย มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 24.56 ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 68.42

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 72 ราย มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 45.83 ไม่มี
รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 43.06

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 71 ราย มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.58 ไม่มี
รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 56.34

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 34 ราย มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 14.71 ไม่มี
รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 79.41

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 64.43
มีรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.88 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด

8) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับการใช้
รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศหรือรถยนต์ส่วนตัว (เฉพาะประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์
ส่วนตัว)

ตารางที่ 5.8 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับการใช้รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศหรือรถยนต์ส่วนตัวโดยประมาณต่อเดือน (เฉพาะประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์ส่วนตัว)

ลักษณะการ ใช้บริการ	ราย									
	รถยนต์ส่วนตัว มากกว่า		รถยนต์โดยสาร ปรับอากาศมาก กว่า		ใช้พอ ๆ กัน		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	62	45.93	35	25.93	36	26.67	2	1.56	135	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	37	30.83	41	34.17	41	34.17	1	0.83	120	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	26	38.24	17	25.00	24	35.29	1	1.47	68	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	10	35.17	10	35.72	8	28.57	-	-	28	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	13	39.39	6	18.18	13	39.40	1	3.03	33	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	5	23.81	5	23.81	11	52.38	-	-	21	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	3	60.00	2	40.00	-	-	-	-	5	100
รวม	156	38.05	116	28.29	133	32.44	5	1.22	410	100

จากตารางที่ 5.8 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างจำนวน 410 รายที่มีรถยนต์ส่วนตัวมีการเปรียบเทียบการใช้ระหว่างรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศและรถยนต์ส่วนตัวโดยประมาณต่อเดือน คือ

กลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 135 ราย มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 45.93 ใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 25.93 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 26.67

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 120 ราย มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 30.83 ใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 34.17 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 34.17

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 68 ราย มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 38.24 ใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 25.00 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 35.29

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 28 ราย มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 35.71 การใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 35.72 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 28.57

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 33 ราย มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 39.39 การใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 18.18 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 39.40

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 21 ราย มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 23.81 ใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 23.81 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 52.38

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 5 ราย ใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 60.00 ใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 40.00

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการที่มีรถยนต์ส่วนตัว จะใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 38.05 ใช้รถยนต์โดยสารปรับอากาศ คิดเป็นร้อยละ 28.29 และใช้พอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 32.44 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด

9) จำแนกประชากรตัวอย่างตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับความตั้งใจว่าจะซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัว ในอนาคต 1 - 5 ปี (เฉพาะประชากรตัวอย่างที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว)

ตารางที่ 5.9 แสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพกับความตั้งใจว่าจะซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัวในอนาคต 1 - 5 ปี

ความตั้งใจ 1-5 ปี	ราย									
	ซื้อ		ไม่ซื้อ		ไม่แน่ใจ		ไม่ระบุ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ 1	78	29.55	73	27.65	106	40.15	7	2.65	264	100
กลุ่มอาชีพที่ 2	85	34.14	50	20.08	112	44.98	2	0.80	249	100
กลุ่มอาชีพที่ 3	39	20.00	63	32.31	89	45.64	4	2.05	195	100
กลุ่มอาชีพที่ 4	21	26.92	16	20.52	36	46.15	5	6.41	78	100
กลุ่มอาชีพที่ 5	6	19.35	10	32.26	15	48.39	-	-	31	100
กลุ่มอาชีพที่ 6	16	40.00	11	27.50	12	30.00	1	2.50	40	100
กลุ่มอาชีพที่ 7	10	37.04	2	7.41	15	55.55	-	-	27	100
รวม	255	28.85	225	25.45	385	43.55	19	2.15	884	100

จากตารางที่ 5.9 จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างจำนวน 884 ราย ที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว มีความตั้งใจที่จะซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัว ในอนาคต 1 - 5 ปี ดังนี้

กลุ่มอาชีพที่ 1 จำนวน 264 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.55 มีความคิดที่จะไม่ซื้อคิดเป็นร้อยละ 27.65 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 40.15

กลุ่มอาชีพที่ 2 จำนวน 249 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 34.14 มีความคิดที่จะไม่ซื้อคิดเป็นร้อยละ 20.08 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 44.98

กลุ่มอาชีพที่ 3 จำนวน 195 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 20.00 มีความคิดที่จะไม่ซื้อคิดเป็นร้อยละ 32.31 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 45.64

กลุ่มอาชีพที่ 4 จำนวน 78 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 26.92 มีความคิดที่จะไม่ซื้อคิดเป็นร้อยละ 20.52 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 46.15

กลุ่มอาชีพที่ 5 จำนวน 31 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 19.35 มีความคิดที่จะไม่ซื้อ คิดเป็นร้อยละ 32.26 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 48.39

กลุ่มอาชีพที่ 6 จำนวน 40 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 40.00 มีความคิดที่จะไม่ซื้อ คิดเป็นร้อยละ 27.50 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 30.00

กลุ่มอาชีพที่ 7 จำนวน 27 ราย มีความคิดที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 37.04 มีความคิดที่จะไม่ซื้อ คิดเป็นร้อยละ 7.41 และมีความไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 55.55

จะเห็นว่า กลุ่มผู้ใช้บริการมีความไม่แน่ใจเป็นส่วนใหญ่ในการที่จะซื้อหรือไม่ซื้อรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 43.55 มีความคิดที่จะซื้อ คิดเป็นร้อยละ 28.85 และมีความคิดที่จะไม่ซื้อ คิดเป็นร้อยละ 25.45 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด

6. การวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชากรตัวอย่าง

การประมวลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชากรตัวอย่างทั้งหมดซึ่งเรียงตามลำดับ ดังต่อไปนี้คือ

ร้อยละ 19.34 ต้องการให้มีการเพิ่มปริมาณรถ

ร้อยละ 15.56 ต้องการให้มีการควบคุมระยะเวลาการปล่อยรถให้เร็วขึ้น

ร้อยละ 11.56 ต้องการให้มีการติดนํานกกันแดด

ร้อยละ 10.18 ต้องการให้มีการตรวจสอบสภาพของเครื่องปรับอากาศก่อนที่จะนำรถ

ออก เพราะถ้าเครื่องเสีย จะทำให้อากาศภายในไม่สะดวก

ร้อยละ 9.73 ต้องการให้รับผู้โดยสาร เมื่อที่นั่งเต็มแล้ว

ร้อยละ 7.44 ต้องการให้มีการเพิ่มเส้นทางรถเดินรถ

ร้อยละ 6.06 ต้องการให้มีการปรับปรุงพนักงานในคันต่าง ๆ เช่น ความสุภาพ

ความชำนาญในการเก็บค่าโดยสาร เป็นต้น

ร้อยละ 5.95 ต้องการให้มีการตรวจสอบสภาพความเรียบร้อยของรถก่อนที่จะนำรถออก
รถที่อยู่ในสภาพเก่า ชำรุดทรุดโทรมมากแล้วไม่ควรที่จะนำออกมาใช้

ร้อยละ 4.00 ต้องการให้มีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร

ร้อยละ 2.40 ต้องการให้มีการเพิ่มอัตราเร็วในการวิ่งไม่ใช่วิ่งช้า ๆ ทั้ง ๆ ที่

การจราจรไม่ติดขัด

ร้อยละ 2.05 ต้องการให้มีการขยายเวลาการเดินรถ

นอกจากความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ข้างต้นแล้วยังมีความคิดเห็นอื่น ๆ
อีก เช่น ต้องการให้มีการจอบรับผู้โดยสารทุกป้าย ให้มีตารางบอกอัตราค่าโดยสารที่เห็น
ได้ง่ายและชัดเจนในรถ มีการควบคุมการสูบบุหรี่ ให้บริการคานเสียดวงและข่าวสาร
จากวิทยุ และให้มีรถวิ่งรับส่งในระยะทางสั้น ๆ บาง เป็นต้น

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการสำรวจและการวิเคราะห์ ปรากฏผลโดยสรุปคือ

1. ประชากรตัวอย่างจากการสำรวจมีทั้งเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน
จำนวนเพศชายมากกว่าเพียงเล็กน้อย ทางด้านสถานภาพการสมรสนั้น ส่วนใหญ่ยังคงเป็น
โสด อายุของประชากรตัวอย่าง จะมีอายุระหว่าง 20 - 29 ปี ซึ่งกำลังอยู่ในวัยสร้างฐานะ
ส่วนอาชีพนั้นจะเป็นพนักงานบริษัทธุรกิจเอกชน ซึ่งอาจจะเป็นนักธุรกิจ พนักงานบริษัท ห้าง
ร้านเอกชน พนักงานธนาคารเป็นกลุ่มอาชีพส่วนใหญ่ รายได้ต่อเดือน จะมีรายได้ไม่เกิน
4,000 บาท เติระดับการศึกษา อยู่ในระดับค่อนข้างสูงคืออยู่ในระดับชั้นปริญญาตรี

2. ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 69.39 เดินทางด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางในการที่จะไปทำงานหรือทำกิจกรรมเป็นประจำ ก่อนที่จะมีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

3. ประชากรตัวอย่างจำนวนร้อยละ 64.43 ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ส่วนประชากรตัวอย่างที่มีรถยนต์ส่วนตัวก็มักนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า สำหรับประชากรตัวอย่างที่ยังไม่มีรถยนต์ส่วนตัวก็ยังไม่แน่ใจว่าจะซื้อหรือไม่ซื้อในอนาคต 1 - 5 ปี แสดงว่ากิจการด้านรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศนี้ ยังขาดอิทธิพลที่จะลดความประสงค์ที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวและซื้อรถในขณะเดียวกัน เพราะในระยะเวลาที่ไม่ได้อยู่ในช่วงวิกฤตการณ์น้ำมัน แต่ปัจจุบันราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นมาก รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศคงจะมีอิทธิพลที่จะลดความประสงค์ที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวและซื้อรถในขณะเดียวกัน ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรจะมีการปรับปรุงคุณภาพของการบริการในด้านต่าง ๆ อาจมีการพิจารณาเส้นทางรถเดินรถเข้าไปถึงตามหมู่บ้านจัดสรรหรือแหล่งชุมชนต่าง ๆ แถบชานเมือง เพื่อชักจูงให้มีผู้หันมาใช้บริการมากขึ้น อันจะเป็นการช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว และแก้ไขปัญหาคาจรจรได้ทางหนึ่ง

4. ประชากรตัวอย่างร้อยละ 42.40 ใช้บริการนี้เป็นประจำ ซึ่งระบุสาเหตุที่ใช้เพราะได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางมากที่สุด แต่จากประวัติการใช้บริการนี้ปรากฏว่าส่วนใหญ่ใช้บริการระหว่าง 2 - 10 ครั้งต่อเดือน ซึ่งถือว่ายังใช้บริการไม่มากนัก ส่วนประชากรตัวอย่างที่ไม่ใช้บริการเป็นประจำ มีจำนวนร้อยละ 56.63 ซึ่งระบุสาเหตุว่าต้องเสียเวลารอคอยนานมีเป็นจำนวนร้อยละ 39.12 ดังนั้นจึงควรที่จะมีการปรับปรุงในเรื่องของการปล่อยรถให้เร็วขึ้น จัดรถมาเพิ่มในเส้นทาง จัดจ้างหะโห้ให้เหมาะสม รวมทั้งต้องคำนึงถึงเส้นทางที่วิ่งและปัญหาการจราจรในเส้นทางนั้น ๆ ด้วย เพื่อเป็นการสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและชักจูงให้มีผู้หันมานิยมใช้บริการนี้มากขึ้น

5. ประชากรตัวอย่างจำนวนร้อยละ 30.03 ระบุว่าไม่สนใจในครอบครัวที่รวมใช้บริการนี้ด้วย 2 คน

6. ประชากรตัวอย่างจำนวนร้อยละ 62.32 ใช้เวลาในการเดินทาง 31 - 60 นาที จะเห็นว่าส่วนมากเดินทางในช่วงระยะเวลาปานกลางไม่นานเกินไป อาจจะเป็นเพราะมีการขึ้นลงระหว่างทาง เป็นการเดินทางในช่วงสั้น ๆ ดังนั้นจึงควรมีการพิจารณาจัดเส้นทาง การเดินทางให้อยู่ในระยะทางที่เหมาะสม ไม่เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวจนเกินไป

7. ประชากรตัวอย่างจำนวนร้อยละ 42.06 ต้องการให้มีการเสียเวลารอคอย โดยประมาณ 5 - 10 นาทีต่อคัน ซึ่งอาจถือว่าเป็นระยะเวลาที่เหมาะสม

8. ประชากรตัวอย่างจำนวนร้อยละ 70.48 มีความเห็นว่าอัตราค่าโดยสารที่เก็บ อยู่ในปัจจุบัน มีความยุติธรรมดีแล้ว สำหรับในเรื่องนี้ควรที่จะมีการพิจารณาอัตราค่าโดยสาร ตามระยะทางของเส้นทางต่าง ๆ ให้เหมาะสม และเป็นมาตรฐานเดียวกันด้วย เพื่อให้ เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้โดยสารได้มากที่สุด

9. ประชากรตัวอย่างจำนวนร้อยละ 93.80 ต้องการให้มีการเพิ่มจำนวนรถให้ มากขึ้น สำหรับเรื่องนี้ควรจัดทำโดยเร่งด่วน

10. สภาพของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในความเห็นของประชากร ตัวอย่างจำนวนร้อยละ 54.23 มีความเห็นว่าอยู่ในสภาพพอใช้ ในปัจจุบันองค์การได้จัดซื้อ รถใหม่มาใช้บริการบ้างแล้ว ดังนั้นเมื่อจำนวนรถใหม่มีมาก และสามารถบริการแก่ผู้โดยสาร ได้เพียงพอก็สมควรที่จะนำรถเก่าที่สภาพยังพอใช้ได้เข้าซ่อม ส่วนรถที่เข้าจากเอกชนนั้นหาก มีสภาพทรุดโทรมมาก ก็ไม่ควรเช่าเป็นอย่างยิงเพราะไม่เหมาะสมด้วยประการทั้งปวง

11. เกี่ยวกับมารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ประชากร ตัวอย่างจำนวนร้อยละ 43.37 เห็นว่าอยู่ในระดับที่ดี

12. ข้อที่ควรแก้ไขและปรับปรุงเป็นอย่างยิ่ง สำหรับความคิดเห็นของประชากรตัวอย่าง คือ ระยะเวลาในการคอยที่นาน มีจำนวนร้อยละ 35.47 ดังนั้นควรที่จะมีการเพิ่มจำนวนรถ ให้มากขึ้น มีการลดช่วงเวลาการปล่อยรถให้เหลือประมาณ 5 - 10 นาทีต่อคัน เพื่อให้ผู้ใช้ บริการจะได้ไม่ต้องเสียเวลารอคอยนานเหมือนกับที่เป็นอยู่ขณะนี้ รวมทั้งควรที่จะคำนึงถึงปัญหา ด้านการจราจร ซึ่งทำให้การหมุนเวียนของรถไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาได้