

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ และสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยการศึกษาครั้งนี้ ได้จำแนกผลการศึกษาดังกล่าวออกเป็น 4 ส่วน คือ

4.1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทย

การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน จากนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ สามารถจำแนกข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทย ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ย มีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 เพศ

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 และเป็นเพศชายจำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 43 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 และเป็นเพศชายจำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ดังตารางที่

ตารางที่ 4.1 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	86	43	97	48.5
หญิง	114	57	103	51.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.2 อายุ

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5 รองลงมามีอายุ 31-40 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 34 รองลงมามีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 มีอายุ 31-40 ปี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	32	16	47	23.5
21-30 ปี	97	48.5	68	34
31-40 ปี	47	23.5	36	18
41-50 ปี	17	8.5	28	14
51-60 ปี	6	3	16	8
สูงกว่า 60 ปี ขึ้นไป	1	0.5	5	2.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.3 สถานภาพการสมรส

นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 63.5 รองลงมามีสถานภาพสมรส จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27 มีสถานภาพหย่า จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 59 รองลงมา มีสถานภาพสมรส จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 มีสถานภาพแยกกันอยู่ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวนนักท่องเที่ยวยกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	127	63.5	118	59
สมรส	54	27	69	34.5
หย่า	10	5	6	3
แยกกันอยู่	9	4.5	7	3.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.4 ภูมิลำเนา

นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาทางภาคเหนือ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมา มีภูมิลำเนาทางภาคกลาง จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 21 มีภูมิลำเนาทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาทางภาคเหนือ จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมา มีภูมิลำเนาทางภาคกลาง จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37 มีภูมิลำเนาทางภาคใต้ จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีสถานภาพทางภาคเหนือ ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาค	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ภาคเหนือ	109	54.5	89	44.5
ภาคกลาง	42	21	74	37
ภาคตะวันออก	8	4	6	3
ภาคตะวันตก	9	4.5	4	2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	22	11	13	6.5
ภาคใต้	10	5	14	7
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.5 ระดับการศึกษา

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 รองลงมาที่มีการศึกษาระดับมัธยมจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาที่มีการศึกษาระดับมัธยมจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22 มีการศึกษาระดับอาชีวศึกษาหรืออนุปริญญา จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	44	22	22	11
มัธยมศึกษา	60	30	44	22
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	25	12.5	36	18
ปริญญาตรี	67	33.5	73	36.5
ปริญญาโท/สูงกว่า	4	2	25	12.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.6 อาชีพ

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าต้องการความรวดเร็วและการตรงต่อเวลาในการเดินทาง รองลงมามีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือพนักงานบริษัท จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26 มีอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษา จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษา จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าต้องการความปลอดภัยในการเดินทาง รองลงมามีอาชีพรับจ้าง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 มีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือพนักงานบริษัท จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 17 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) มีรายได้ที่แน่นอน				
-ข้าราชการ	20	10	22	11
-พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ พนักงานบริษัท	52	26	34	17
2) มีรายได้ที่ไม่แน่นอน				
-นักเรียน/นักศึกษา	48	24	70	35
-ธุรกิจส่วนตัว	12	6	32	16
-รับจ้าง	63	31.5	35	17.5
-อื่นๆ	5	2.5	7	3.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.7 รายได้เฉลี่ย

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 47 รองลงมามีรายได้เฉลี่ย ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 มีรายได้เฉลี่ย 10,001-15,000 บาทต่อเดือน จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมามีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 มีรายได้เฉลี่ย 10,001-15,000 บาทต่อเดือน จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ย

รายได้เฉลี่ย (บาทต่อเดือน)	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000	83	41.5	78	39
5,001-10,000	94	47	61	30.5
10,001-15,000	15	7.5	25	12.5
15,001-20,000	8	4	17	8.5
20,001-25,000	0	0	6	3
25,001-30,000	0	0	5	2.5
มากกว่า 30,001 ขึ้นไป	0	0	8	4
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2 พฤติกรรมในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาจากจังหวัดเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน สามารถจำแนกหัวข้อออกเป็น ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ ระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ ลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ บริษัทและประเภทของรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ ขบวนการและประเภทของรถไฟที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ สถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้ ค่าโดยสารในการเดินทางครั้งนี้ ยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป ดังมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกรับรถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 55 รองลงมา มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 3-4 ครั้งต่อปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 20 มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 7 ครั้งขึ้นไปต่อปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกรับรถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี จำนวน 111 คน คิดเป็น

ร้อยละ 55.5 รองลงมาที่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 3-4 ครั้งต่อปี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23 มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 7 ครั้งขึ้นไปต่อปี จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 13 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ความถี่ (ต่อปี)	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1-2 ครั้ง	110	55	111	55.5
3-4 ครั้ง	40	20	46	23
5-6 ครั้ง	18	9	17	8.5
7 ครั้ง ขึ้นไป	32	16	26	13
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.2 วัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมามีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อเยี่ยมชมญาติ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อประชุมหรือสัมมนา จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 รองลงมามีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อเยี่ยมชมญาติ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อเหตุผลอื่นๆ จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน ดังตารางที่

ตารางที่ 4.9 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

วัตถุประสงค์	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พักผ่อน	65	32.5	67	33.5
เยี่ยมญาติ	57	28.5	64	32
ประชุม/สัมมนา	25	12.5	10	5
ประกอบธุรกิจ	19	9.5	16	8
ราชการ	10	5	7	3.5
อื่นๆ	24	12	36	18
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.3 ระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 รองลงมา มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 4-6 วัน จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 10 วันขึ้นไป จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 10.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 41 รองลงมา มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 4-6 วัน จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31 มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 10 วันขึ้นไป จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

ระยะเวลา	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1-3 วัน	113	56.5	82	41
4-6 วัน	47	23.5	62	31
7-9 วัน	19	9.5	27	13.5
10 วัน ขึ้นไป	21	10.5	29	14.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.4 ลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมาเดินทางมากับเพื่อนฝูง จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 เดินทางมากับครอบครัว จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมาเดินทางมากับครอบครัว จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36 เดินทางมากับเพื่อนฝูง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

ลักษณะการเดินทาง	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มาคนเดียว	96	48	78	39
มากับครอบครัว	47	23.5	72	36
มากับเพื่อนฝูง	53	26.5	48	24
มากับบริษัทนำเที่ยว	4	2	2	1
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.5 แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ มีคนแนะนำ จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมาคือแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ บริษัทนำเที่ยว จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ โฆษณาทางสื่อต่างๆ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถไฟ คือ มีคนแนะนำ จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาคือแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถไฟ คือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและโฆษณาทางสื่อต่างๆ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 15 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ มีคนแนะนำ ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกพาหนะ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โฆษณาทางสื่อต่างๆ	22	11	30	15
อินเทอร์เน็ต	8	4	23	11.5
บริษัทนำเที่ยว	32	16	2	1
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	12	6	30	15
มีคำแนะนำ	96	48	73	36.5
หนังสือท่องเที่ยวต่างๆ	11	5.5	12	6
มาด้วยตนเอง	15	7.5	17	8.5
อื่นๆ	4	2	13	6.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.6 บริษัทและประเภทของรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้

1) บริษัทรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้บริการขนส่ง จำกัด จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าบริษัทขนส่ง จำกัด เป็นบริษัทที่บริหารงานโดยภาครัฐจึงทำให้มีจำนวนรถโดยสารประจำทางและเที่ยวเดินรถให้บริการจำนวนมาก รองลงมาเลือกใช้บริการบริษัทนครชัยแอร์ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 เลือกใช้บริการสมบัติทัวร์ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบริษัทรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้
ในการเดินทางครั้งนี้

บริษัท	รถโดยสารประจำทาง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บริษัทขนส่ง จำกัด	77	38.5
บริษัทนครชัยแอร์	37	18.5
บริษัทสมบัติทัวร์	31	15.5
บริษัทสหชาญทัวร์	7	3.5
บริษัทสยามเฟิสทัวร์	6	3
บริษัทนิววิริยะยานยนต์ทัวร์	6	3
บริษัทจิตต์ทัวร์	5	2.5
บริษัทเจดชัยทัวร์	4	2
บริษัทชยสิทธิ์	4	2
บริษัทพรพิริยะ	3	1.5
อื่นๆ	20	10
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

2) ประเภทของรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ ชั้น 1 จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 รองลงมาเลือกใช้รถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ ชั้น 2 จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 เลือกใช้รถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง) จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่ารถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง) ประเภทปรับอากาศ ชั้น 2 และประเภทธรรมดาจะมีให้บริการเฉพาะบางบริษัทเท่านั้น อีกทั้งมีเที่ยวเดินรถน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศชั้น 1 ดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

ประเภท	รถโดยสารประจำทาง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง)	20	10
ปรับอากาศ ชั้น 1	141	70.5
ปรับอากาศ ชั้น 2	32	16
ธรรมดา	7	3.5
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง) หมายถึง รถโดยสารประจำทางชั้น 1 มีที่นั่งให้บริการ 24 ที่นั่ง
ปรับอากาศ ชั้น 1 หมายถึง รถโดยสารประจำทางชั้น 1 มีที่นั่งให้บริการ 32 หรือ 38 ที่นั่ง
ปรับอากาศ ชั้น 2 หมายถึง รถโดยสารประจำทางชั้น 2 ที่มีเฉพาะบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่ง
สามารถจอดรับส่ง ผู้โดยสารได้ตลอดเส้นทาง

4.2.7 ขบวนการและประเภทของรถไฟที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้

1) ขบวนการไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้ขบวนการด่วนพิเศษ (สปรินเตอร์) จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมาเลือกใช้ขบวนการเร็วจำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 29 เลือกใช้ขบวนการด่วน จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าขบวนการด่วนพิเศษ (สปรินเตอร์) และขบวนการเร็วมีเที่ยวเดินรถไฟให้บริการมากกว่าขบวนการอื่น ส่วนขบวนการด่วนมีที่นั่งให้เลือกหลายประเภท ดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

ขบวนรถ	รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถด่วนพิเศษ (นครพิงค์)	25	12.5
รถด่วนพิเศษ (สปринเตอร์)	65	32.5
รถด่วน	52	26
รถเร็ว	58	29
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

2) ประเภทของขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้รถไฟประเภทชั้น 2 ปรับอากาศ จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมีความสะดวกสบายของที่นั่งและราคาไม่แพงมาก รองลงมาเลือกใช้รถไฟประเภทชั้น 3 ธรรมดา จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 เลือกใช้รถไฟประเภท ชั้น 2 ปรับอากาศ (นอน/บน-ล่าง) จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

ประเภท	รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชั้น 1 ปรับอากาศ	11	5.5
ชั้น 2 ปรับอากาศ (นอน/บน-ล่าง)	36	18
ชั้น 2 พัดลม (นอน/บน-ล่าง)	22	11
ชั้น 2 ปรับอากาศ	60	30
ชั้น 2 ธรรมดา	25	12.5
ชั้น 3 ปรับอากาศ	3	1.5
ชั้น 3 ธรรมดา	43	21.5
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.8 สถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานีขนส่ง จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 95.5 และซื้อตั๋วโดยสารที่ตัวแทนจำหน่าย จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟ จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 96 และซื้อตั๋วโดยสารที่ตัวแทนจำหน่าย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานี ดังตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้

สถานที่ซื้อตั๋วโดยสาร	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ	191	95.5	192	96
ตัวแทนจำหน่าย	9	4.5	8	4
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.9 ค่าโดยสารในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าโดยสาร 401-600 บาทต่อคน จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมามีค่าโดยสาร 201-400 บาทต่อคน จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25 มีค่าโดยสารต่ำกว่า 200 บาทต่อคน จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าโดยสาร 401-600 บาทต่อคน จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 รองลงมามีค่าโดยสารต่ำกว่า 200 บาทต่อคน จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 มีค่าโดยสาร 201-400 บาทต่อคน จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มักมีค่าโดยสาร 201-400 บาทต่อคน ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าโดยสารครั้งนี้

ค่าโดยสาร (บาทต่อคน)	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 200	45	22.5	57	28.5
201-400	50	25	35	17.5
401-600	80	40	63	31.5
601-800	16	8	28	14
มากกว่า 801 ขึ้นไป	9	4.5	17	8.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.10 ยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่จะเลือกรถโดยสารประจำทางในการเดินทางครั้งต่อไป จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 97.5 และไม่เลือกรถโดยสารประจำทางในการเดินทางครั้งต่อไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่จะเลือกรถไฟในการเดินทางครั้งต่อไป จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92 และไม่เลือกรถไฟในการเดินทางครั้งต่อไป 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มักเลือกเดินทางครั้งต่อไปกับยานพาหนะเดิม ดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป

การเดินทางครั้งต่อไป	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เลือก	195	97.5	184	92
ไม่เลือก	5	2.5	16	8
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.3 ปัจจัยที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ

4.3.1 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน โดยให้เปรียบเทียบความคิดเห็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคา ค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ผลการศึกษามีดังนี้

1) **ความรวดเร็วในการเดินทาง** จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 91.5 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางช้ากว่ารถไฟ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 85 และเห็นว่ารถไฟมีความรวดเร็วกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 15 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มองเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

2) **ราคาค่าโดยสาร** ในที่นี้หมายถึงค่าโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าราคาค่า

โดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 และเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางแพงกว่ารถไฟ จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟแพงกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางแพงกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

3) ยานพาหนะในการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย จำนวนเที่ยวเดินรถและที่นั่งของยานพาหนะ มีรายละเอียดดังนี้

3.1) จำนวนเที่ยวเดินรถ ในที่นี้หมายถึงจำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินไว้ให้บริการน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 65.5 และเห็นว่ารถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

3.2) ที่นั่งของยานพาหนะ ในที่นี้หมายถึงความกว้างขวาง ความสะดวกสบายของพื้นที่ในการรับรองผู้โดยสารขณะเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวาง ความสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 90 และเห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางคับแคบไม่สะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าที่นั่งของรถไฟกว้างขวาง ความสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 และเห็นว่าที่นั่งของรถไฟคับแคบไม่สะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

4) ความปลอดภัยในการเดินทาง ในที่นี้หมายถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200

คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยมากกว่ารถไฟ จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 60 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 94 และเห็นว่ารถไฟปลอดภัยน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง ดังตารางที่ 4.20

5) ความสะอาด ซึ่งประกอบไปด้วย ความสะอาดของยานพาหนะและความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1) ความสะอาดของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5 และเห็นว่ารถไฟสะอาดมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

5.2) ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 81 และเห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51 และเห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

6) การให้บริการ ซึ่งประกอบไปด้วย การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะและการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.1) การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ ในที่นี้หมายถึงความสุภาพ อ่อนโยนและการบริการอย่างทั่วถึงของพนักงานบนยานพาหนะที่มีต่อผู้โดยสาร จากการศึกษา

พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 62 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

6.2) การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร ในที่นี้หมายถึงความสุภาพ อธิษาศัยของพนักงานขายตั๋วโดยสารที่มีต่อผู้โดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 60 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง ในที่นี้หมายถึง 2 ช่วงเวลาคือ ช่วงเวลาออกเดินทางตามเวลาที่กำหนดไว้ และช่วงเวลาที่ถึงจุดหมายปลายทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นวารถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกวารถไฟ จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 86 และเห็นวารถโดยสารประจำทางตรงเวลาน้อยกวารถไฟ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นวารถไฟตรงเวลาน้อยกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 55 และเห็นวารถไฟตรงเวลามากกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 45 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เห็นวารถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกวารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ในที่นี้หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่นอกเหนือจากค่าโดยสารที่ต้องใช้ในการเดินทาง เช่น ค่าอาหาร ค่าธรรมเนียมต่างๆ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่

เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 84 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมากกว่ารถไฟ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 64 และเห็นว่ารถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง

ตารางที่ 4.20 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	183 (91.5)	17 (8.5)	30 (15)	170 (85)
2) ราคาของค่าโดยสาร	91 (45.5)	109 (54.5)	83 (41.5)	117 (58.5)
3) ยานพาหนะในการเดินทาง				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	184 (92)	16 (8)	69 (34.5)	131 (65.5)
-ที่นั่ง	180 (90)	20 (10)	139 (69.5)	61 (30.5)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	120 (60)	80 (40)	188 (94)	12 (6)
5) ความสะอาด				
-ยานพาหนะ	177 (88.5)	23 (11.5)	93 (46.5)	107 (53.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	162 (81)	38 (19)	102 (51)	98 (49)
6) การให้บริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	124 (62)	76 (38)	107 (53.5)	93 (46.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	120 (60)	80 (40)	117 (58.5)	83 (41.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	172 (86)	28 (14)	90 (45)	110 (55)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	32 (16)	168 (84)	72 (36)	128 (64)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

4.3.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่กับข้อมูลทั่วไป

1) ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟเมื่อจำแนกตามเพศ

1.1) ความรวดเร็วในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 41 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 44

1.2) ราคาค่าโดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 28

1.3) จำนวนเที่ยวเดินรถ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5 นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5

1.4) ที่นั่งของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 และเพศหญิงมีความ

คิดเห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าที่นั่งของรถไฟกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่าที่นั่งของรถไฟกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5

1.5) ความปลอดภัยในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยมากกว่ารถไฟ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยมากกว่ารถไฟ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5

1.6) ความสะอาดของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5

1.7) ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 46 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดมากกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5

1.8) การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกว่ารถไฟ จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 และเพศ

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพศชายมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร ส่วนเพศหญิงมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.21 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามเพศ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	80 (40)	6 (3)	103 (51.5)	11 (5.5)
2) ราคาค่าโดยสาร	38 (19)	48 (24)	53 (26.5)	61 (30.5)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	79 (39.5)	7 (3.5)	105 (52.5)	9 (4.5)
-ที่นั่ง	78 (39)	8 (4)	102 (51)	12 (6)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	59 (29.5)	27 (13.5)	61 (30.5)	53 (26.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	76 (38)	10 (5)	101 (50.5)	13 (6.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	70 (35)	16 (8)	92 (46)	22 (11)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	53 (26.5)	33 (16.5)	71 (35.5)	43 (21.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	49 (24.5)	37 (18.5)	71 (35.5)	43 (21.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	76 (38)	10 (5)	96 (48)	18 (9)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	10 (5)	76 (38)	22 (11)	92 (46)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

ตารางที่ 4.22 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามเพศ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถไฟ			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	15 (7.5)	82 (41)	15 (7.5)	88 (44)
2) ราคาโดยสาร	36 (18)	61 (30.5)	47 (23.5)	56 (28)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	33 (16.5)	64 (32)	36 (18)	67 (33.5)
-ที่นั่ง	66 (33)	31 (15.5)	73 (36.5)	30 (15)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	91 (45.5)	6 (3)	97 (48.5)	6 (3)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	43 (21.5)	54 (27)	50 (25)	53 (26.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	47 (23.5)	50 (25)	55 (27.5)	48 (24)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	52 (26)	45 (22.5)	55 (27.5)	48 (24)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	57 (28.5)	40 (20)	60 (30)	43 (21.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	47 (23.5)	50 (25)	43 (21.5)	60 (30)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	35 (17.5)	62 (31)	37 (16.5)	66 (33)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

2) ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟเมื่อจำแนกตามอายุ

1.1) ความรวดเร็วในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 56 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารถไฟเร็วกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารถไฟเร็วกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36

1.2) ราคาค่าโดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 21 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23

1.3) จำนวนเที่ยวเดินรถ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารรถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารรถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30

1.4) ที่นั่งของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุ

อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 29 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25

1.9) การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร จากการศึกษพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกว่ำรถไฟ จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกว่ำรถไฟ จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5

1.10) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง จากการศึกษพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกว่ำรถไฟ จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 54 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกว่ำรถไฟ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารรถไฟตรงเวลาน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารรถไฟตรงเวลาน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5

1.11) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ จากการศึกษพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถไฟ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถไฟ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารรถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารรถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อายุไม่เกิน 31 ปีมีความเห็นตรงกันว่ารรถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ำรถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของ

ยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่องราคาตั๋วโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาตั๋วโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.23 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอายุ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง			
	อายุไม่เกิน 31 ปี		อายุ 31 ปีขึ้นไป	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	112 (56)	17 (8.5)	71 (35.5)	0 (0)
2) ราคาค่าโดยสาร	62 (31)	67 (33.5)	29 (14.5)	42 (21)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	117 (58.5)	12 (6)	67 (33.5)	4 (2)
-ที่นั่ง	114 (57)	15 (7.5)	66 (33)	5 (2.5)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	74 (37)	55 (27.5)	46 (23)	25 (12.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	112 (56)	17 (8.5)	65 (32.5)	6 (3)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	105 (52.5)	24 (12)	57 (28.5)	14 (7)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	84 (42)	45 (22.5)	40 (20)	31 (15.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	77 (38.5)	52 (26)	43 (21.5)	28 (14)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	108 (54)	21 (10.5)	64 (32)	7 (3.5)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	22 (11)	107 (53.5)	10 (5)	61 (30.5)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

ตารางที่ 4.24 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอายุ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถไฟ			
	อายุไม่เกิน 31 ปี		อายุ 31 ปีขึ้นไป	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	17 (8.5)	98 (49)	13 (6.5)	72 (36)
2) ราคาตั๋วโดยสาร	44 (22)	71 (35.5)	39 (19.5)	46 (23)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินทาง	44 (22)	71 (35.5)	25 (14.5)	60 (30)
-ที่นั่ง	76 (38)	39 (19.5)	63 (31.5)	22 (11)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	108 (54)	7 (3.5)	80 (40)	5 (2.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	52 (16)	63 (31.5)	41 (20.5)	44 (22)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	52 (16)	63 (31.5)	50 (25)	35 (17.5)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	57 (28.5)	58 (29)	50 (25)	35 (17.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	66 (33)	49 (24.5)	51 (25.5)	34 (17)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	52 (26)	63 (31.5)	38 (19)	47 (23.5)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	41 (20.5)	74 (37)	31 (15.5)	54 (27)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

3) ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟเมื่อจำแนกตามอาชีพ

1.1) ความรวดเร็วในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 61

1.2) ราคาค่าโดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางแพงกว่ารถไฟจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟแพงกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5

1.3) จำนวนเที่ยวเดินรถ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 43.5

1.4) ที่นั่งของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33

1.11) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร

ตารางที่ 4.25 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอาชีพ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง			
	อาชีพที่มีรายได้แน่นอน		อาชีพที่มีรายได้ไม่แน่นอน	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	67 (33.5)	5 (2.5)	116 (58)	12 (6)
2) ราคาค่าโดยสาร	25 (12.5)	47 (23.5)	66 (33)	62 (31)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	70 (35)	2 (1)	114 (57)	14 (7)
-ที่นั่ง	66 (33)	6 (3)	114 (57)	14 (7)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	44 (22)	28 (14)	76 (38)	52 (26)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	65 (32.5)	7 (3.5)	112 (56)	16 (8)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	62 (31)	10 (5)	100 (50)	28 (14)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	48 (24)	24 (12)	76 (38)	52 (26)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	49 (24.5)	23 (11.5)	71 (35.5)	57 (28.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	64 (32)	8 (4)	108 (54)	20 (10)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	6 (3)	66 (33)	26 (13)	102 (51)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

อาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอน ได้แก่ ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท

อาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา, ธุรกิจส่วนตัว, รับจ้าง, อื่นๆ

ตารางที่ 4.26 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอาชีพ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถไฟ			
	อาชีพที่มีรายได้แน่นอน		อาชีพที่มีรายได้ไม่แน่นอน	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	8 (4)	48 (24)	22 (11)	122 (61)
2) ราคาค่าโดยสาร	32 (16)	24 (12)	51 (25.5)	93 (46.5)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินทาง	12 (6)	44 (22)	57 (26.5)	87 (43.5)
-ที่นั่ง	35 (17.5)	21 (10.5)	104 (52)	40 (20)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	53 (26.5)	3 (1.5)	135 (67.5)	9 (4.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	24 (12)	32 (16)	69 (34.5)	75 (37.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	27 (13.5)	29 (14.5)	75 (37.5)	69 (34.5)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	26 (13)	30 (15)	81 (40.5)	63 (31.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	29 (14.5)	27 (13.5)	88 (44)	56 (28)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	17 (8.5)	39 (19.5)	73 (36.5)	71 (35.5)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	27 (13.5)	29 (14.5)	45 (22.5)	99 (49.5)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

อาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอน ได้แก่ ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท

อาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา, ธุรกิจส่วนตัว, รับจ้าง, อื่นๆ

4.3.3 ผลการวิเคราะห์ที่ใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model)

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) สามารถเขียนเป็นแบบจำลองได้ดังนี้

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \text{Gender}_i + \beta_2 \text{Age}_i + \beta_3 \text{Income}_i + \dots + \beta_{17} \text{Etc}_i + u_i$$

โดยที่

Y คือ การเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟ

Gender คือ เพศของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Age คือ อายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย (ปี)

Income คือ รายได้เฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทย (บาทต่อเดือน)

Status คือ สถานภาพการสมรสของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Local₁ คือ ภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Local₂ คือ ภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Local₃ คือ ภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Edu คือ ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Occ คือ อาชีพของนักท่องเที่ยวชาวไทย

Fast คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความรวดเร็วในการเดินทาง

Price คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร

Number คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านจำนวนเที่ยวเดินทาง

Safe คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

Clean คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความสะอาดของยานพาหนะ

Ser คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการของพนักงาน

Time คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการตรงต่อเวลาในการเดินทาง

Etc คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ

$\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_{17}$ คือ ค่าคงที่และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (ค่าพารามิเตอร์)

u_i คือ ค่าความคลาดเคลื่อน

การศึกษาด้วยแบบจำลองดังกล่าวข้างต้นจะแสดงให้เห็นถึงความมีนัยสำคัญทางสถิติและทิศทางที่ตัวแปรอิสระทั้ง 17 ตัวแปร ส่งผลต่อตัวแปรตาม ผลการศึกษาพบว่ามีตัวแปรอิสระ

จำนวน 9 ตัวแปร ที่ส่งผลต่อตัวแปรตามหรือโอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ดังตารางที่ 4.27 ซึ่งอธิบายผลของตัวแปรอิสระต่อตัวแปรตามได้ดังนี้

ความรวดเร็วในการเดินทาง (Fast) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.9953 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวกหมายความว่า ความรวดเร็วในการเดินทางกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความรวดเร็วในการเดินทางมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

จำนวนเที่ยวเดินรถ (Number) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.4398 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวกหมายความว่า จำนวนเที่ยวเดินรถกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านจำนวนเที่ยวเดินรถมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ความปลอดภัยในการเดินทาง (Safe) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.9391 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบหมายความว่า ความปลอดภัยในการเดินทางกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในการเดินทางมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ความสะอาดของยานพาหนะ (Clean) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.5807 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวกหมายความว่า ความสะอาดของยานพาหนะกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่

ความสำคัญด้านความสะดวกของยานพาหนะมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การตรงต่อเวลาในการเดินทาง (Time) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.4150 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวก หมายความว่า การตรงต่อเวลาในการเดินทางกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านการตรงต่อเวลาในการเดินทางมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

รายได้เฉลี่ย (Income) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.2983×10^{-4} เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า การที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเพิ่มสูงขึ้นกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่าการที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีรายได้เฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

อาชีพ (Occ) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.3343 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า การที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า การที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ราคาค่าโดยสาร (Price) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.1 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.1996 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า ราคาค่าโดยสารกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านราคาค่าโดยสารมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การให้บริการของพนักงาน (Ser) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.1 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.2322 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า การให้บริการของพนักงานกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านการให้บริการของพนักงานมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

จะเห็นได้ว่า การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) นั้น พบว่าตัวแปรที่สามารถอธิบายถึงปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ รายได้เฉลี่ย อาชีพ ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะอาดของยานพาหนะ การให้บริการของพนักงาน และการตรงต่อเวลาในการเดินทาง โดยโอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวไทยจะใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟ เพราะรถโดยสารประจำทางมีการความรวดเร็วในการเดินทาง มีจำนวนเที่ยวเดินรถ มีความสะอาดของยานพาหนะ และมีการตรงต่อเวลาในการเดินทางมากกว่ารถไฟ ส่วนโอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวไทยจะใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทาง เพราะรถไฟมีราคาค่าโดยสารต่ำกว่า มีความปลอดภัยในการเดินทางและมีการให้บริการของพนักงานที่ดีกว่ารถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) โดยวิธี

Marginal Effects

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐานค่าความ คลาดเคลื่อน (Std. Error)	ค่านัยสำคัญ (t-ratio)	ระดับนัยสำคัญ (Significance)
Constant	-0.2133428415	0.37328109	-0.572	0.5676
GENDER	0.1782281397E-02	0.10472628	0.017	0.9864
AGE	0.2208600150E-02	0.60478175E-02	0.365	0.7150
INCOME	-0.2983152156E-04**	0.12882332E-04	-2.316	0.0206
STATUS	0.1740181878	0.13666441	1.273	0.2029
LOCAL ₁	-0.6859690482E-02	0.19651662	-0.035	0.9722
LOCAL ₂	-0.9011725255E-01	0.21209181	-0.425	0.6709
LOCAL ₃	0.4017567965E-01	0.24340067	0.165	0.8689
EDU	0.6329873760E-01	0.13446152	0.471	0.6378
OCC	-0.3342581262**	0.14199826	-2.354	0.0186
FAST	0.9952677829***	0.13350473	7.455	0.0000
PRICE	-0.1995808552*	0.11651968	-1.713	0.0867
NUMBER	0.4398397172***	0.13545288	3.247	0.0012
SAFE	-0.9391118989***	0.18936113	-4.959	0.0000
CLEAN	0.5806502816***	0.15673471	3.705	0.0002
SER	-0.2322327664*	0.12521261	-1.855	0.0636
TIME	0.4150268148***	0.13411325	3.095	0.0020
ETC	-0.1335316297	0.13638284	-0.979	0.3275

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.10$ ** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.05$ *** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.01$

4.4 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ

เป็นผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน โดยให้นักท่องเที่ยวชาวไทยแสดงความคิดเห็นถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ซึ่งมีปัญหาในเรื่องต่างๆ ดังนี้ ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับยานพาหนะ เช่น จำนวนยานพาหนะน้อยเกินไป ด้วยยานพาหนะมีสภาพเก่า ที่นั่งค่อนข้างเก่า ที่นั่งคับแคบเกินไป ห้องน้ำบนยานพาหนะไม่สะอาด ยานพาหนะออกเดินทางไม่ตรงเวลา ยานพาหนะถึงปลายทางไม่ตรงเวลา เป็นต้น ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับสถานี เช่น พื้นที่ใช้สอยในสถานีน้อยเกินไป ภายในตัวสถานีไม่สะอาด สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีน้อยเกินไป เป็นต้น ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับการให้บริการ เช่น พนักงานขายตั๋วโดยสารไม่มีความสุภาพ พนักงานขายตั๋วโดยสารให้บริการล่าช้า พนักงานบริการบนยานพาหนะไม่สุภาพ เป็นต้น ปัญหาอุปสรรคอื่นๆ เช่น สถานีซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป เป็นต้น ผลการศึกษามีดังนี้

1) ยานพาหนะ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องรถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่ามากที่สุด จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทางออกเดินทางไม่ตรงเวลา จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82 รถโดยสารประจำทางมีที่นั่งค่อนข้างเก่าและถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 81.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำบนรถไฟไม่สะอาดมากที่สุด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 รองลงมาคือ รถไฟมีที่นั่งค่อนข้างเก่า จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58 รถไฟถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.30

2) สถานี พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องพื้นที่ใช้สอยในสถานขนส่งน้อยเกินไปมากที่สุด จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 รองลงมาคือ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีขนส่งน้อยเกินไป จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ห้องน้ำในสถานีขนส่งไม่สะอาด จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 43 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำในสถานีรถไฟไม่สะอาดมากที่สุด จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49 รองลงมาคือ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีรถไฟน้อยเกินไป

จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 ภายในตัวสถานีรถไฟไม่สะอาด จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.30

3) การให้บริการ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องพนักงานบริการบนรถโดยสารประจำทางไม่สุภาพมากที่สุด จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 76 รองลงมาคือ พนักงานขายตั๋วโดยสารให้บริการล่าช้า จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 71 พนักงานบริการบนรถโดยสารประจำทางบริการไม่ทั่วถึง จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องพนักงานบริการบนรถไฟบริการไม่ทั่วถึงมากที่สุด จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 41 รองลงมาคือ พนักงานบริการบนรถไฟไม่สุภาพ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 พนักงานขายตั๋วโดยสารไม่มีความสุข จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.30

4) อื่นๆ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 ดังตารางที่ 4.30

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางมีปัญหาอุปสรรคเรื่องรถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่ามากที่สุด จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทางออกเดินทางไม่ตรงเวลา จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82 รถโดยสารประจำทางมีที่นั่งค่อนข้างเก่าและถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 81.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟมีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำบนรถไฟไม่สะอาดมากที่สุด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 รองลงมาคือ รถไฟมีที่นั่งค่อนข้างเก่า จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58 รถไฟถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.28 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ปัญหา	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน ตัวอย่างที่ ตอบว่ามี ปัญหา (คน)	ร้อยละ*	จำนวน ตัวอย่างที่ ตอบว่ามี ปัญหา (คน)	ร้อยละ*
1) ยานพาหนะ				
-จำนวนยานพาหนะน้อยเกินไป	139	69.5	74	37
-ตัวยานพาหนะมีสภาพเก่า	165	82.5	112	56
-ที่นั่งค่อนข้างเก่า	163	81.5	116	58
-ที่นั่งคับแคบเกินไป	157	78.5	93	46.5
-ห้องน้ำบนยานพาหนะไม่สะอาด	133	66.5	125	62.5
-ยานพาหนะออกเดินทางไม่ตรงเวลา	164	82	96	48
-ยานพาหนะถึงปลายทางไม่ตรงเวลา	163	81.5	113	56.5
-ยานพาหนะไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย	149	74.5	99	49.5
2) สถานี				
-พื้นที่ใช้สอยภายในสถานีน้อยเกินไป	114	57	42	21
-ภายในตัวสถานีไม่สะอาด	65	32.5	67	33.5
-สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM	100	50	83	41.5
ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีน้อยเกินไป				
-ห้องน้ำในสถานีไม่สะอาด	86	43	98	49
3) การให้บริการ				
-พนักงานขายตั๋วโดยสารไม่มีความสุภาพ	137	68.5	63	31.5
-พนักงานขายตั๋วโดยสารให้บริการล่าช้า	142	71	59	29.5
-พนักงานบริการบนยานพาหนะไม่สุภาพ	152	76	65	32.5
-พนักงานบริการบนยานพาหนะบริการไม่ทั่วถึง	141	70.5	82	41
4) อื่นๆ				
-สถานที่ซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป	133	66.5	49	24.5

ที่มา : จากแบบสอบถาม

* หมายถึง ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยในแต่ละกลุ่ม