

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทยจะนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้มาจากการเก็บแบบสอบถามจำนวน 400 ตัวอย่าง โดยผลการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งเป็น 1) สภาพทั่วไปของนักท่องเที่ยวต่างชาติกลุ่มตัวอย่าง และ 2) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อหารูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองโครงสร้างเชิงเส้นสำหรับพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย

4.1 สภาพทั่วไปของนักท่องเที่ยวต่างชาติกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาสภาพทั่วไปของนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนที่เดินทางท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ในประเทศไทย มุ่งเน้นที่จะศึกษาถึงลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่าง ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ความคิดเห็นที่มีต่อต้นทุนการท่องเที่ยวในประเทศไทย และความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารรูปแบบต่าง ๆ ในประเทศไทย

4.1.1 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม

จากการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม สามารถสรุปลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

1) เพศ นักท่องเที่ยวต่างชาติกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 202 คน (ร้อยละ 50.50) และเพศหญิงจำนวน 198 คน (ร้อยละ 49.50) ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

| เพศ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------|------------|--------|
| ชาย | 202 | 50.50 |
| หญิง | 198 | 49.50 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

2) อายุ นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี จำนวน 121 คน (ร้อยละ 30.25) รองลงมา คือ อายุระหว่าง 21 – 30 ปี จำนวน 98 คน (ร้อยละ 24.50) อายุระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 78 คน (ร้อยละ 19.50) อายุ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 65 คน (ร้อยละ 16.25) และอายุต่ำกว่า 21 ปี จำนวน 38 คน (ร้อยละ 9.50) ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

| อายุ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---------------|------------|---------------|
| ต่ำกว่า 21 ปี | 38 | 9.50 |
| 21 – 30 ปี | 98 | 24.50 |
| 31 – 40 ปี | 121 | 30.25 |
| 41 – 50 ปี | 78 | 19.50 |
| 51 ปีขึ้นไป | 65 | 16.25 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

3) อาชีพ นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพด้านการบริการ จำนวน 65 คน (ร้อยละ 65) รองลงมา คือ นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 58 คน (ร้อยละ 14.50) แม่บ้าน/พ่อบ้าน จำนวน 44 คน (ร้อยละ 11) นักธุรกิจและการจัดการ มีจำนวนเท่ากัน คือ อาชีพละ 43 คน (ร้อยละ 10.75) ประกอบอาชีพอื่น ๆ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 8.75) ผู้เกษียณอายุ จำนวน 34 คน (ร้อยละ 8.50) ผู้เชี่ยวชาญ/นักเทคนิค จำนวน 30 คน (ร้อยละ 7.50) ก่อสร้าง จำนวน 19 คน (ร้อยละ 4.75) บุคคลว่างงาน จำนวน 17 คน (ร้อยละ 4.25) ข้าราชการ/เจ้าหน้าที่ของรัฐ จำนวน 11 คน (ร้อยละ 2.75) และไม่ระบุอาชีพ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-----------------------------|------------|--------|
| นักธุรกิจ | 43 | 10.75 |
| การจัดการ | 43 | 10.75 |
| นักเรียน/นักศึกษา | 58 | 14.50 |
| บุคคลว่างงาน | 17 | 4.25 |
| ข้าราชการ/เจ้าหน้าที่ของรัฐ | 11 | 2.75 |
| แม่บ้าน/พ่อบ้าน | 44 | 11.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

| อาชีพ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------------|------------|---------------|
| ผู้เกษียณอายุ | 34 | 8.50 |
| ผู้เชี่ยวชาญ/นักเทคนิค | 30 | 7.50 |
| ก่อสร้าง | 19 | 4.75 |
| บริการ | 65 | 16.25 |
| อื่น ๆ | 35 | 8.75 |
| ไม่ระบุ | 1 | 0.25 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

4) รายได้ นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 1,001 – 3,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน จำนวน 168 คน (ร้อยละ 32) รองลงมา คือ มีรายได้ต่ำกว่า 1,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน จำนวน 119 คน (ร้อยละ 29.75) มีรายได้ระหว่าง 3,001 – 5,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน จำนวน 48 คน (ร้อยละ 12) มีรายได้ 8,001 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือนขึ้นไป จำนวน 37 คน (ร้อยละ 9.25) และมีรายได้ระหว่าง 5,001 – 8,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน จำนวน 28 คน (ร้อยละ 7) ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน (ดอลลาร์สหรัฐ) | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------------------------|------------|---------------|
| ต่ำกว่า 1,000 | 119 | 29.75 |
| 1,001 – 3,000 | 168 | 42.00 |
| 3,001 – 5,000 | 48 | 12.00 |
| 5,001 – 8,000 | 28 | 7.00 |
| 8,001 ขึ้นไป | 37 | 9.25 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

5) สัญชาติ นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสัญชาติอเมริกัน จำนวน 63 คน (ร้อยละ 15.75) รองลงมา คือ สัญชาติอังกฤษ จำนวน 48 คน (ร้อยละ 12) สัญชาติออสเตรเลีย จำนวน 32 คน (ร้อยละ 8) และสัญชาติอื่น ๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสัญชาติ

| สัญชาติ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|----------------|------------|--------|
| อเมริกัน | 63 | 15.75 |
| อังกฤษ | 48 | 12.00 |
| ออสเตรเลีย | 32 | 8.00 |
| แคนาดา | 17 | 4.25 |
| เยอรมัน | 16 | 4.00 |
| สวีเดน | 16 | 4.00 |
| รัสเซีย | 14 | 3.50 |
| ญี่ปุ่น | 13 | 3.25 |
| ฝรั่งเศส | 12 | 3.00 |
| เกาหลี | 10 | 2.50 |
| จีน | 9 | 2.25 |
| ฟิลิปปินส์ | 9 | 2.25 |
| สเปน | 9 | 2.25 |
| สวิสเซอร์แลนด์ | 8 | 2.00 |
| ไต้หวัน | 8 | 2.00 |
| บราซิล | 7 | 1.75 |
| นิวซีแลนด์ | 7 | 1.75 |
| ไอร์แลนด์ | 7 | 1.75 |
| เนเธอร์แลนด์ | 6 | 1.50 |
| ฟินแลนด์ | 6 | 1.50 |
| มาเลเซีย | 6 | 1.50 |
| นอร์เว | 6 | 1.50 |
| สิงคโปร์ | 6 | 1.50 |
| กรีซ | 5 | 1.25 |
| อินโดนีเซีย | 5 | 1.25 |
| แอฟริกาใต้ | 5 | 1.25 |
| อินเดีย | 4 | 1.00 |
| เบลเยียม | 2 | 0.50 |
| เมียนมาร์ | 2 | 0.50 |
| คิวบา | 2 | 0.50 |

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

| สัญชาติ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------|------------|--------|
| เคนมารีค | 2 | 0.50 |
| ฮ่องกง | 2 | 0.50 |
| อิตาลี | 2 | 0.50 |
| จาไมก้า | 2 | 0.50 |
| เม็กซิโก | 2 | 0.50 |
| โรมาเนีย | 2 | 0.50 |
| ยูเครน | 2 | 0.50 |
| อัฟกานิสถาน | 1 | 0.25 |
| อัลบาเนีย | 1 | 0.25 |
| อาร์เจนตินา | 1 | 0.25 |
| ออสเตรเลีย | 1 | 0.25 |
| ชิลี | 1 | 0.25 |
| โคลัมเบีย | 1 | 0.25 |
| เช็ก | 1 | 0.25 |
| เอกวาดอร์ | 1 | 0.25 |
| อียิปต์ | 1 | 0.25 |
| เอสโตเนีย | 1 | 0.25 |
| ฟีจี | 1 | 0.25 |
| ฮังการี | 1 | 0.25 |
| อิรัก | 1 | 0.25 |
| ลัตเวีย | 1 | 0.25 |
| เลบานอน | 1 | 0.25 |
| ลิทัวเนีย | 1 | 0.25 |
| มองโกเลีย | 1 | 0.25 |
| เปรู | 1 | 0.25 |
| โปแลนด์ | 1 | 0.25 |
| โปรตุเกส | 1 | 0.25 |
| สก็อตแลนด์ | 1 | 0.25 |
| เซอร์เบีย | 1 | 0.25 |
| ศรีลังกา | 1 | 0.25 |

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

| สัญชาติ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------|------------|---------------|
| ตุรกี | 1 | 0.25 |
| เวียดนาม | 1 | 0.25 |
| เวลส์ | 1 | 0.25 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

6) จำนวนสมาชิกในครอบครัว นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวระหว่าง 3 – 5 คน จำนวน 221 คน (ร้อยละ 55.25) รองลงมา คือ มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวระหว่าง 0 – 2 คน จำนวน 134 คน (ร้อยละ 33.50) และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 6 คนขึ้นไป จำนวน 45 คน (ร้อยละ 11.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว

| จำนวนสมาชิกในครอบครัว | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-----------------------|------------|---------------|
| 0 – 2 คน | 134 | 33.50 |
| 3 – 5 คน | 221 | 55.25 |
| 6 คน ขึ้นไป | 45 | 11.25 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.2 ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นต่อความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยแบ่งรูปแบบการท่องเที่ยวออกเป็น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ทั้งนี้ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ระดับ ได้แก่ 1 = ไม่พึงพอใจ 2 = พึงพอใจน้อย 3 = ปานกลาง 4 = พึงพอใจมาก 5 = พึงพอใจมากที่สุด ซึ่งผลการเก็บแบบสอบถามสามารถแสดงในรูปแบบตารางความถี่ ดังนี้

1) ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 110 คน (ร้อยละ 27.50) มีความพึงพอใจปานกลางและพึงพอใจมากในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร รองลงมา คือ พึงพอใจน้อย จำนวน 93 คน (ร้อยละ 23.25) พึงพอใจมากที่สุดจำนวน 48 คน (ร้อยละ 12) และไม่พึงพอใจ จำนวน 39 คน (ร้อยละ 9.75) ดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร

| ระดับความพึงพอใจ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ไม่พึงพอใจ | 39 | 9.75 |
| พึงพอใจน้อย | 93 | 23.25 |
| ปานกลาง | 110 | 27.50 |
| พึงพอใจมาก | 110 | 27.50 |
| พึงพอใจมากที่สุด | 48 | 12.00 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

2) ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 189 คน (ร้อยละ 47.25) มีความพึงพอใจปานกลางในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ รองลงมา คือ พึงพอใจมากที่สุด จำนวน 93 คน (ร้อยละ 23.25) พึงพอใจปานกลาง จำนวน 79 คน (ร้อยละ 19.75) พึงพอใจน้อย จำนวน 34 คน (ร้อยละ 8.50) และไม่พึงพอใจจำนวน 5 คน (ร้อยละ 1.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

| ระดับความพึงพอใจ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ไม่พึงพอใจ | 5 | 1.25 |
| พึงพอใจน้อย | 34 | 8.50 |
| ปานกลาง | 79 | 19.75 |
| พึงพอใจมาก | 189 | 47.25 |
| พึงพอใจมากที่สุด | 93 | 23.25 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

3) ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 180 คน (ร้อยละ 45) มีความพึงพอใจมากในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม รองลงมา คือ พึงพอใจปานกลาง จำนวน 106 คน (ร้อยละ 26.50) พึงพอใจมากที่สุด จำนวน 72 คน (ร้อยละ 18) พึงพอใจน้อย จำนวน 33 คน (ร้อยละ 8.25) และไม่พึงพอใจจำนวน 9 คน (ร้อยละ 2.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

| ระดับความพึงพอใจ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ไม่พึงพอใจ | 9 | 2.25 |
| พึงพอใจน้อย | 33 | 8.25 |
| ปานกลาง | 106 | 26.50 |
| พึงพอใจมาก | 180 | 45.00 |
| พึงพอใจมากที่สุด | 72 | 18.00 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

4) ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 161 คน (ร้อยละ 40.25) มีความพึงพอใจมากในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ รองลงมา คือ พึงพอใจปานกลาง จำนวน 118 คน (ร้อยละ 29.50) พึงพอใจมากที่สุด จำนวน 59 คน (ร้อยละ 14.75) พึงพอใจน้อย จำนวน 51 คน (ร้อยละ 12.75) และไม่พึงพอใจจำนวน 11 คน (ร้อยละ 2.75) ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

| ระดับความพึงพอใจ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ไม่พึงพอใจ | 11 | 2.75 |
| พึงพอใจน้อย | 51 | 12.75 |
| ปานกลาง | 118 | 29.50 |
| พึงพอใจมาก | 161 | 40.25 |
| พึงพอใจมากที่สุด | 59 | 14.75 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

5) ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 140 คน (ร้อยละ 35) มีความพึงพอใจปานกลางในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รองลงมา คือ พึงพอใจมาก จำนวน 88 คน (ร้อยละ 22) พึงพอใจน้อย จำนวน 87 คน (ร้อยละ 21.75) พึงพอใจมากที่สุด จำนวน 52 คน (ร้อยละ 13) และไม่พึงพอใจจำนวน 33 คน (ร้อยละ 8.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ความพึงพอใจในระยะเวลาในการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ

| ระดับความพึงพอใจ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ไม่พึงพอใจ | 33 | 8.25 |
| พึงพอใจน้อย | 87 | 21.75 |
| ปานกลาง | 140 | 35.00 |
| พึงพอใจมาก | 88 | 22.00 |
| พึงพอใจมากที่สุด | 52 | 13.00 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.3 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อต้นทุนในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นต่อต้นทุนในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยแบ่งออกเป็น ค่าเดินทาง ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ และค่าที่พัก โดยกำหนดระดับการตัดสินใจ 5 ระดับ ได้แก่ 1 = ถูกมากที่สุด 2 = ถูกมาก 3 = ปานกลาง 4 = แพงมาก และ 5 = แพงมากที่สุด ซึ่งผลการเก็บแบบสอบถามสามารถแสดงในรูปแบบตารางความถี่ ดังนี้

1) ความคิดเห็นต่อต้นทุนค่าเดินทาง นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 164 คน (ร้อยละ 41) มีความคิดเห็นว่าต้นทุนค่าเดินทางมีราคาปานกลาง รองลงมา คือ มีราคาแพงมาก จำนวน 108 คน (ร้อยละ 27) มีราคาถูกมาก จำนวน 84 คน (ร้อยละ 21) มีราคาแพงมากที่สุด จำนวน 35 คน (ร้อยละ 8.75) และมีราคาถูกมากที่สุด จำนวน 9 คน (ร้อยละ 2.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นต่อต้นทุนค่าเดินทาง

| ระดับความคิดเห็น | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ถูกมากที่สุด | 9 | 2.25 |
| ถูกมาก | 84 | 21.00 |
| ปานกลาง | 164 | 41.00 |
| แพงมาก | 108 | 27.00 |
| แพงมากที่สุด | 35 | 8.75 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

2) ความคิดเห็นต่อต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 164 คน (ร้อยละ 41) มีความคิดเห็นว่าต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการมีราคาแพงมาก รองลงมา

คือ มีราคาปานกลาง จำนวน 134 คน (ร้อยละ 33.50) มีราคาถูกมาก จำนวน 62 คน (ร้อยละ 15.50) มีราคาแพงมากที่สุด จำนวน 31 คน (ร้อยละ 7.75) และมีราคาถูกมากที่สุด จำนวน 9 คน (ร้อยละ 2.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นต่อต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ

| ระดับความคิดเห็น | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ถูกมากที่สุด | 9 | 2.25 |
| ถูกมาก | 62 | 15.50 |
| ปานกลาง | 134 | 33.50 |
| แพงมาก | 164 | 41.00 |
| แพงมากที่สุด | 31 | 7.75 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

3) ความคิดเห็นต่อต้นทุนค่าที่พัก นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จำนวน 141 คน (ร้อยละ 35.25) มีความคิดเห็นว่าต้นทุนค่าที่พักมีราคาปานกลาง รองลงมา คือ มีราคาแพงมาก จำนวน 129 คน (ร้อยละ 32.25) มีราคาถูกมาก จำนวน 74 คน (ร้อยละ 18.50) มีราคาแพงมากที่สุด จำนวน 43 คน (ร้อยละ 10.75) และมีราคาถูกมากที่สุด จำนวน 13 คน (ร้อยละ 3.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 ความคิดเห็นต่อต้นทุนค่าที่พัก

| ระดับความคิดเห็น | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|---------------|
| ถูกมากที่สุด | 13 | 3.25 |
| ถูกมาก | 74 | 18.50 |
| ปานกลาง | 141 | 35.25 |
| แพงมาก | 129 | 32.25 |
| แพงมากที่สุด | 43 | 10.75 |
| รวม | 400 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.4 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อระบบขนส่งผู้โดยสารในประเทศไทย

นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นต่อระบบขนส่งผู้โดยสารรูปแบบต่าง ๆ ในประเทศไทย โดยแบ่งออกเป็น ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่ง

ผู้โดยสารทางราง และความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ ทั้งนี้ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ระดับ ได้แก่ 1 = ไม่พึงพอใจ 2 = พึงพอใจน้อย 3 = ปานกลาง 4 = พึงพอใจมาก 5 = พึงพอใจมากที่สุด ซึ่งผลการเก็บแบบสอบถามสามารถแสดงในรูปแบบตารางความถี่ ดังนี้

1) ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจปานกลางต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง โดยค่าเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ 3.16 ทั้งนี้นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อราคาตัว การบริการโดยรวม ความถี่ของตารางเดินรถที่กำหนดไว้ และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 3.20 3.06 และ 2.95 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง

| ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง | ระดับความคิดเห็น | | | | | ค่าเฉลี่ย | ระดับความคิดเห็น |
|---|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-------------|------------------|
| | ไม่พึงพอใจ | พึงพอใจน้อย | พึงพอใจปานกลาง | พึงพอใจมาก | พึงพอใจมากที่สุด | | |
| 1) ราคาตัวโดยสาร | 15 (3.80) | 44 (11.00) | 139 (34.80) | 163 (40.08) | 39 (9.80) | 3.42 | ปานกลาง |
| 2) ความถี่ของตารางเดินรถที่กำหนดไว้ | 22 (5.50) | 82 (20.50) | 161 (40.30) | 120 (30.00) | 15 (3.80) | 3.06 | ปานกลาง |
| 3) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง | 20 (5.00) | 127 (31.80) | 138 (34.50) | 84 (21.00) | 31 (7.80) | 2.95 | ปานกลาง |
| 4) การบริการโดยรวม | 30 (7.50) | 71 (17.80) | 131 (32.80) | 127 (31.80) | 41 (10.30) | 3.20 | ปานกลาง |
| รวม | 87 | 324 | 569 | 494 | 126 | 3.16 | ปานกลาง |

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละตามแนวนอน

2) ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจมากต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน โดยค่าเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ 3.95 ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อการบริการโดยรวม ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความถี่ของตารางบินที่กำหนดไว้ และราคาตัวโดยสาร คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 4.01 3.86 และ 3.78 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน

| ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน | ระดับความคิดเห็น | | | | | ค่าเฉลี่ย | ระดับความคิดเห็น |
|---|------------------|--------------|----------------|----------------|------------------|-------------|------------------|
| | ไม่พึงพอใจ | พึงพอใจน้อย | พึงพอใจปานกลาง | พึงพอใจมาก | พึงพอใจมากที่สุด | | |
| 1) ราคาตั๋วโดยสาร | 2 (0.50) | 26 (6.50) | 116 (29.00) | 169 (42.30) | 87 (21.80) | 3.78 | มาก |
| 2) ความถี่ของตารางบินที่กำหนดไว้ | 1 (0.30) | 17 (4.30) | 105 (26.30) | 192 (48.00) | 85 (21.30) | 3.86 | มาก |
| 3) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง | 2 (0.50) | 18 (4.50) | 77 (19.30) | 181 (45.30) | 122 (30.50) | 4.01 | มาก |
| 4) การบริการโดยรวม | 2 (0.50) | 19 (4.80) | 67 (16.80) | 151 (37.80) | 161 (40.30) | 4.13 | มาก |
| รวม | 7 | 80 | 365 | 693 | 455 | 3.95 | มาก |

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละตามแนวนอน

3) ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจปานกลางต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง โดยมีค่าเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ 3.30 ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจมากต่อราคาตั๋วโดยสาร โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.51 ส่วนความพึงพอใจต่อการบริการโดยรวม ความถี่ของตารางเดินรถไฟที่กำหนดไว้ และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อยู่ในระดับปานกลาง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.37 3.26 และ 3.07 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง

| ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง | ระดับความคิดเห็น | | | | | ค่าเฉลี่ย | ระดับความคิดเห็น |
|--|------------------|----------------|----------------|----------------|--------------|-------------|------------------|
| | ไม่พึงพอใจ | พึงพอใจน้อย | ปานกลาง | มาก | มากที่สุด | | |
| 1) ราคาตั๋วโดยสาร | 4 (1.00) | 38 (9.50) | 143 (35.80) | 180 (45.00) | 35 (8.80) | 3.51 | มาก |
| 2) ความถี่ของตารางเดินรถไฟที่กำหนดไว้ | 9 (2.30) | 78 (19.50) | 135 (33.80) | 155 (38.80) | 23 (5.80) | 3.26 | ปานกลาง |
| 3) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง | 23 (5.80) | 126 (31.50) | 80 (20.00) | 143 (35.80) | 28 (7.00) | 3.07 | ปานกลาง |
| 4) การบริการโดยรวม | 15 (3.80) | 72 (18.00) | 101 (25.30) | 175 (43.80) | 37 (9.30) | 3.37 | ปานกลาง |
| รวม | 51 | 314 | 459 | 653 | 123 | 3.30 | ปานกลาง |

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละตามแนวนอน

4) ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจปานกลางต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ โดยมีค่าเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ 3.37 ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจปานกลางต่อราคาตั๋วโดยสาร ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การบริการโดยรวม และความถี่ของตารางเดินรถไฟที่กำหนดไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 3.42 3.34 และ 3.27 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ

| ความคิดเห็นที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ | ระดับความคิดเห็น | | | | | ค่าเฉลี่ย | ระดับความคิดเห็น |
|---|------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|-------------|------------------|
| | ไม่พึงพอใจ | พึงพอใจน้อย | ปานกลาง | มาก | มากที่สุด | | |
| 1) ราคาตั๋วโดยสาร | 6 (1.50) | 48 (12.00) | 140 (35.00) | 173 (43.30) | 33 (8.30) | 3.45 | ปานกลาง |
| 2) ความถี่ของตารางเดินเรือที่กำหนดไว้ | 9 (2.30) | 40 (10.00) | 208 (52.00) | 120 (30.00) | 23 (5.80) | 3.27 | ปานกลาง |
| 3) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง | 6 (1.50) | 43 (10.80) | 159 (39.80) | 160 (40.00) | 32 (8.00) | 3.42 | ปานกลาง |
| 4) การบริการโดยรวม | 13 (3.30) | 59 (14.80) | 154 (38.50) | 127 (31.80) | 47 (11.80) | 3.34 | ปานกลาง |
| รวม | 34 | 190 | 661 | 580 | 135 | 3.37 | ปานกลาง |

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละตามแนวนอน

4.2 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ

4.2.1 ผลจากข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์องค์ประกอบ

ผลจากการนำตัวแปรทั้งหมดจำนวน 30 ตัวแปรภายในแบบจำลองเบื้องต้นมาทำการคำนวณหาค่าสถิติ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity ดังแสดงในตารางที่ 4.19 พบว่าค่า KMO เท่ากับ 0.81 ซึ่งหมายความว่าชุดข้อมูลมีความเหมาะสมที่จะนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบดีมาก ส่วนค่า Bartlett's Test of Sphericity พบว่าค่าสถิติไคสแควร์มีนัยสำคัญทางสถิติ หมายความว่า เมทริกซ์สหสัมพันธ์ไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ ดังนั้นตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน จึงสามารถทำการวิเคราะห์องค์ประกอบต่อไปได้

ตารางที่ 4.19 ค่า Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่า

Bartlett's Test of Sphericity

| | | |
|---|--------------------|-----------|
| Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy | | 0.81 |
| Bartlett's Test of Sphericity | Approx. Chi-Square | 4,526.958 |
| | df | 435 |
| | Sig. | .000 |

ที่มา: จากการคำนวณ

4.2.2 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ

การวิเคราะห์องค์ประกอบสามารถกระทำได้โดยการสกัดแก่น้องค์ประกอบขึ้นต้นด้วยวิธี Principle Component Analysis หมุนแกนแบบมุมฉาก (Orthogonal) ซึ่งวิธีที่นิยมใช้มากที่สุดคือ วิธี Varimax (Swanson and Horridge, 2004, 2006; กัลยา วานิชย์บัญชา, 2548) โดยกำหนดค่าไอเกนให้มีความเท่ากับ 1 เพื่อแยกความผันแปรระหว่างตัวแปรให้มากที่สุด การศึกษาในครั้งนี้จะวิเคราะห์องค์ประกอบขึ้นต้นกับตัวแปรจำนวน 6 ตัวแปร ได้แก่ ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (TIME) ต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST) การขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS) การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE) การขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN) และการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT) รวมทั้งทำการพิจารณาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการละทิ้งตัวแปรที่มีค่า Cronbach's Alpha น้อยกว่า 0.40 ออกจากสมมติฐานการวิจัย (Swanson and Horridge, 2004, 2006)

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (TIME) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร คือ ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร (X_7) ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (X_8) ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (X_9) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.58 – 0.63 มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.80 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 52.74 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.78 แสดงว่าตัวแปรทั้งสามสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวได้ดีที่สุด โดยตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (TIME)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|---|----------------------|
| ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร (X_7) | 0.58 |
| ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (X_8) | 0.59 |
| ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยววัฒนธรรม (X_9) | 0.63 |
| ค่าไอเกน | 1.80 |
| % of Variance | 52.74 |
| Cronbach's Alpha | 0.78 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร คือ ต้นทุนค่าเดินทาง (X_{12}) ต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (X_{13}) และต้นทุนค่าที่พัก (X_{14}) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.65 – 0.78 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.20 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 73.26 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.82 แสดงว่าตัวแปรทั้งสามสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการมีความสัมพันธ์กับต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|--|----------------------|
| ต้นทุนค่าเดินทาง (X_{12}) | 0.65 |
| ต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (X_{13}) | 0.78 |
| ต้นทุนค่าที่พัก (X_{14}) | 0.77 |
| ค่าไอเกน | 2.20 |
| % of Variance | 73.26 |
| Cronbach's Alpha | 0.82 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร คือ ความถี่ของตารางเดินรถที่กำหนดไว้ (Y_2) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_3) การบริการโดยรวม (Y_4) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.69 – 0.71 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.10 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 65.10 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.82 แสดงว่าตัวแปรทั้งสามสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|--|----------------------|
| ความถี่ของตารางเดินรถที่กำหนดไว้ (Y_2) | 0.70 |
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_3) | 0.71 |
| การบริการโดยรวม (Y_4) | 0.69 |
| ค่าไอเกน | 2.10 |
| % of Variance | 65.19 |
| Cronbach's Alpha | 0.82 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร คือ ความถี่ของตารางบินที่กำหนดไว้ (Y_1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_7) การบริการโดยรวม (Y_8) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.68 – 0.76 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.16 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 67.51 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.84 แสดงว่าตัวแปรทั้งสามสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรความถี่ของกำหนดการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|---|----------------------|
| ความถี่ของตารางบินที่กำหนดไว้ (Y_6) | 0.76 |
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_7) | 0.72 |
| การบริการโดยรวม (Y_8) | 0.68 |
| ค่าไอเกน | 2.16 |
| % of Variance | 67.51 |
| Cronbach's Alpha | 0.84 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร คือ ความถี่ของตารางเดินรถไฟที่กำหนดไว้ (Y_{10}) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{11}) การบริการโดยรวม (Y_{12}) มีค่าน้ำหนักขององค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.67 – 0.74 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.11 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 60.79 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.78 แสดงว่าตัวแปรทั้งสามสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN) ได้ดีที่สุดในตัวแปรความถี่ของกำหนดการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรางสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|---|----------------------|
| ความถี่ของตารางเดินรถไฟที่กำหนดไว้ (Y_{10}) | 0.74 |
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{11}) | 0.67 |
| การบริการโดยรวม (Y_{12}) | 0.70 |
| ค่าไอเกน | 2.11 |
| % of Variance | 60.79 |
| Cronbach's Alpha | 0.78 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร คือ ความถี่ของตารางเดินเรือที่กำหนดไว้ (Y_{14}) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{15}) การบริการโดยรวม (Y_{16}) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.64 – 0.71 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.00 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 65.30 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.82 แสดงว่าตัวแปรทั้งสามสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|---|----------------------|
| ความถี่ของตารางเดินเรือที่กำหนดไว้ (Y_{14}) | 0.65 |
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{15}) | 0.71 |
| การบริการโดยรวม (Y_{16}) | 0.64 |
| ค่าไอเกน | 2.00 |
| % of Variance | 65.30 |
| Cronbach's Alpha | 0.82 |

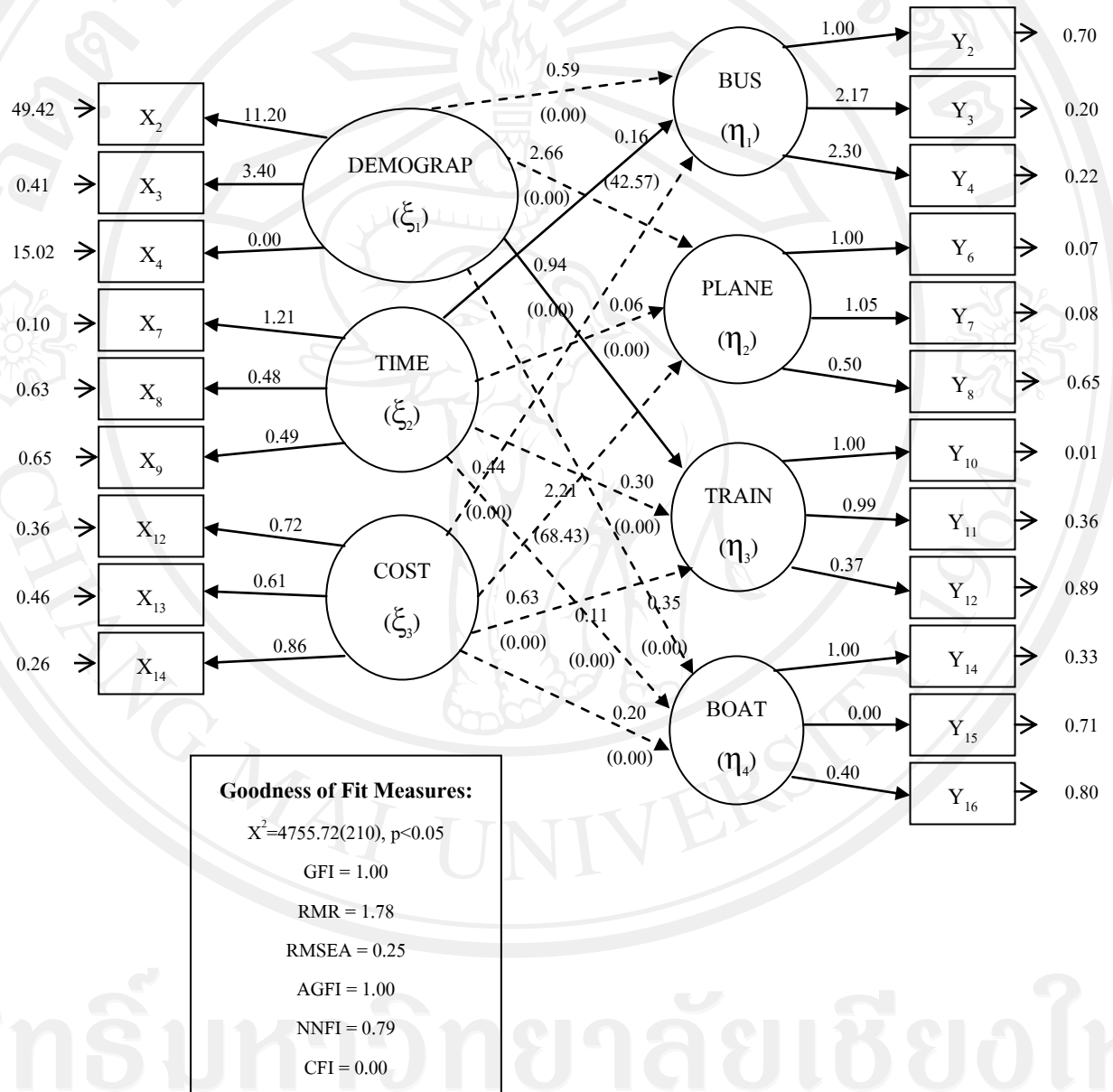
ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

4.2.3 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน

หลังจากทำการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ขั้นตอนต่อไปของการวิเคราะห์ผลการศึกษา คือ การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน โดยการประมาณค่าโดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ แบบจำลองสมมติฐานเบื้องต้นสามารถวิเคราะห์ได้ดังรูปที่ 4.1 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 4755.72 ($df=210$, $p<0.05$) ซึ่งหมายความว่าแบบจำลองยังไม่มีความเหมาะสมและไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ เนื่องจากค่าสถิติไคสแควร์ยังมีนัยสำคัญทางสถิติ ผลการประมาณค่าสำหรับแบบจำลองการวัดของแบบจำลองสมมติฐานโดยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูปลิตรลได้แสดงค่าดังตารางที่ 4.26 โดยเมื่อพิจารณาค่าดัชนีความสอดคล้องดังแสดงในตารางที่ 4.34 พบว่าค่า GFI มีค่าเท่ากับ 1.00 ค่า RMR มีค่าเท่ากับ 1.78 ค่า SRMR มีค่าเท่ากับ 0.17 ค่า RMSEA มีค่าเท่ากับ 0.25 ค่า AGFI มีค่าเท่ากับ 1.00 ค่า NNFI มีค่าเท่ากับ 0.79 ค่า PNNFI มีค่าเท่ากับ 0.48 ค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.00 ค่า IFI มีค่าเท่ากับ 0.62 และค่า RFI มีค่าเท่ากับ 0.75 ทั้งนี้พบว่าไม่มีเพียงสมมติ

ฐานรองของสมมติฐานที่ 3 และสมมติฐานที่ 5 มีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ ลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง และความพึงพอใจ ในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปที่ท่องเที่ยวมีอิทธิพลต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำ ทาง ซึ่งสามารถดูผลการประมาณค่าด้วยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูป LISREL ในภาคผนวก ข หน้าที่ 106



รูปที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์ครั้งที่ 1

หมายเหตุ: ---> แสดงความสัมพันธ์ที่ไม่มีนัยสำคัญ

—> แสดงความสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญ

ค่าในวงเล็บ คือ ค่า t-value

ตารางที่ 4.26 การประมาณค่าด้วยโปรแกรมสถิติลิสเรลสำหรับแบบจำลองการวัดสำหรับ
แบบจำลองสมมติฐาน

| Construct | Indicator | Path | LISREL Estimates* | t-value | Residuals | LISREL Estimates* | t-value |
|---------------------|-----------------|------------------|----------------------|---------|-----------------|----------------------|---------|
| ξ_1 DEMOGRAP | X ₂ | λ_{21} | 11.24 | 9.11 | δ_2 | 49.42 | 81.57 |
| | X ₃ | λ_{31} | 3.40 | 2.99 | δ_3 | 0.41 | 2.64 |
| | X ₄ | λ_{41} | 0.00 | 53.09 | δ_4 | 15.02 | 155.09 |
| ξ_2 TIME | X ₇ | λ_{72} | 1.21 | 1.19 | δ_7 | 0.10 | 0.05 |
| | X ₈ | λ_{82} | 0.48 | 0.47 | δ_8 | 0.63 | 0.64 |
| | X ₉ | λ_{92} | 0.49 | 0.48 | δ_9 | 0.65 | 0.66 |
| ξ_3 COST | X ₁₂ | $\lambda_{12.3}$ | 0.72 | 0.57 | δ_{12} | 0.36 | 0.56 |
| | X ₁₃ | $\lambda_{13.3}$ | 0.61 | 0.48 | δ_{13} | 0.46 | 0.60 |
| | X ₁₄ | $\lambda_{14.3}$ | -0.86 | 0.68 | δ_{14} | 0.26 | 0.55 |
| η_1 BUS | Y ₂ | λ_{21} | 1.00 | 0.42 | ϵ_2 | 0.70 | 0.71 |
| | Y ₃ | λ_{31} | 2.17 | 0.92 | ϵ_3 | 0.20 | 0.20 |
| | Y ₄ | λ_{41} | 2.30 | 0.97 | ϵ_4 | 0.22 | 0.22 |
| η_2 PLANE | Y ₆ | λ_{62} | 1.00 | 0.76 | ϵ_6 | 0.07 | 0.08 |
| | Y ₇ | λ_{72} | 1.05 | 0.80 | ϵ_7 | 0.08 | 0.09 |
| | Y ₈ | λ_{82} | 0.50 | 0.38 | ϵ_8 | 0.65 | 0.65 |
| η_3 TRAIN | Y ₁₀ | $\lambda_{10.3}$ | 1.00 | 0.91 | ϵ_{10} | 0.01 | 0.00 |
| | Y ₁₁ | $\lambda_{11.3}$ | 0.99 | 0.91 | ϵ_{11} | 0.36 | 0.36 |
| | Y ₁₂ | $\lambda_{12.3}$ | 0.37 | 0.33 | ϵ_{12} | 0.89 | 0.89 |
| η_4 BOAT | Y ₁₄ | $\lambda_{14.4}$ | 1.00 | 1.00 | ϵ_{14} | 0.33 | 0.35 |
| | Y ₁₅ | $\lambda_{15.4}$ | 0.00 | 0.00 | ϵ_{15} | 0.71 | 0.71 |
| | Y ₁₆ | $\lambda_{16.4}$ | 0.40 | 0.40 | ϵ_{16} | 0.80 | 0.80 |

*ประมาณค่าด้วยโปรแกรมสถิติลิสเรล ณ ระดับนัยสำคัญ $p < 0.05$

ดังนั้นจึงต้องทำการปรับแบบจำลองโดยการตัดตัวแปรภายนอกสังเกตได้ และตัวแปรภายในสังเกตได้บางตัวออกจากแบบจำลองเพื่อให้แบบจำลองสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และมีค่าดัชนีความสอดคล้องที่ดีที่สุดในการอธิบายแบบจำลอง เมื่อทำการทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการตัดสินใจในการพิจารณาตัดตัวแปรออกจากแบบจำลอง และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูปลิสเรลอีกครั้ง พบว่าตัวแปรแฝงที่ทำให้แบบจำลองมี

ความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ได้แก่ ตัวแปรแฝงลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายนอกสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ อายุ (X_2) และอาชีพ (X_3) ตัวแปรแฝงความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายนอกสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (X_8) และความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (X_9) ตัวแปรแฝงต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายนอกสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ ต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (X_{13}) และต้นทุนค่าที่พัก (X_{14}) ตัวแปรแฝงการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายในสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_3) และการบริการโดยรวม (Y_4) ตัวแปรแฝงการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายในสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_7) และการบริการโดยรวม (Y_8) ตัวแปรแฝงการขนส่งผู้โดยสารทางราง ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายในสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{11}) และการบริการโดยรวม (Y_{12}) ตัวแปรแฝงการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายในสังเกตได้จำนวน 2 ตัวแปร คือ ความถี่ของตารางเดินเรือที่กำหนดไว้ (Y_{14}) และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{15}) ทั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ใหม่ดังแสดงในตารางที่ 4.27 – 4.32 ต่อไปนี้

ตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (TIME)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|--|----------------------|
| ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (X_8) | 0.79 |
| ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (X_9) | 0.85 |
| ค่าไอเกน | 1.64 |
| % of Variance | 58.04 |
| Cronbach's Alpha | 0.80 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (TIME) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 2 ตัวแปร คือ ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (X_8) และความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการ

ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (X_6) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.79 และ 0.85 ตามลำดับ มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.64 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 58.04 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.80 แสดงว่าตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวได้ดีที่สุด โดยตัวแปรความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.27 ข้างต้น

ตารางที่ 4.28 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|--|----------------------|
| ต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (X_{13}) | 0.82 |
| ต้นทุนค่าที่พัก (X_{14}) | 0.80 |
| ค่าไอเกน | 1.62 |
| % of Variance | 77.56 |
| Cronbach's Alpha | 0.85 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 2 ตัวแปร คือ ต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (X_{13}) และต้นทุนค่าที่พัก (X_{14}) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.82 และ 0.80 ตามลำดับ มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.62 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 77.56 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.85 แสดงว่าตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (COST) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรต้นทุนค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการมีความสัมพันธ์กับต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.28 ข้างต้น

ตารางที่ 4.29 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|--------------------------------------|----------------------|
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_3) | 0.77 |
| การบริการโดยรวม (Y_4) | 0.75 |
| ค่าไอเกน | 1.52 |
| % of Variance | 58.78 |
| Cronbach's Alpha | 0.83 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 2 ตัวแปร คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_3) และการบริการโดยรวม (Y_4) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.77 และ 0.75 ตามลำดับ มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.52 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 58.78 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.83 แสดงว่าตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (BUS) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.29 ข้างต้น

ตารางที่ 4.30 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|--------------------------------------|----------------------|
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_7) | 0.87 |
| การบริการโดยรวม (Y_8) | 0.77 |
| ค่าไอเกน | 1.64 |
| % of Variance | 68.05 |
| Cronbach's Alpha | 0.85 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 2 ตัวแปร คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_7) และ

การบริการโดยรวม (Y_8) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.87 และ 0.77 ตามลำดับ มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.64 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 68.05 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.85 แสดงว่าตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (PLANE) ได้ดีที่สุดในตัวแปรระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.30 ข้างต้น

ตารางที่ 4.31 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|---|----------------------|
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{11}) | 0.73 |
| การบริการโดยรวม (Y_{12}) | 0.75 |
| ค่าไอเกน | 1.48 |
| % of Variance | 65.93 |
| Cronbach's Alpha | 0.88 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 2 ตัวแปร คือ ระยะเวลาในการเดินทาง (Y_{11}) และการบริการโดยรวม (Y_{12}) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.73 และ 0.75 ตามลำดับ มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.48 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 65.93 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.88 แสดงว่าตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางราง (TRAIN) ได้ดีที่สุดในตัวแปรการบริการ โดยรวมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางรางสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.31 ข้างต้น

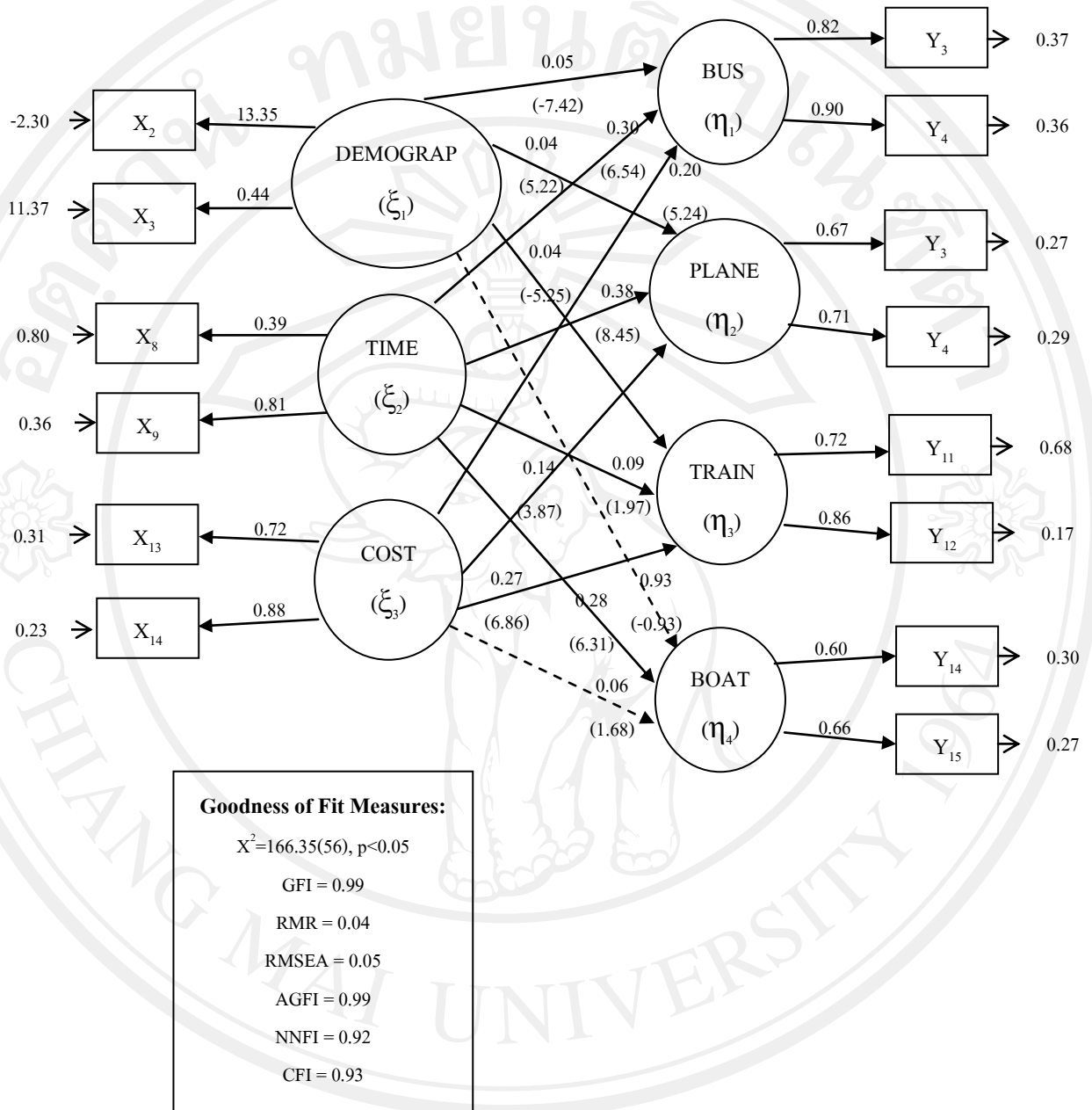
ตารางที่ 4.32 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT)

| ปัจจัย | น้ำหนักขององค์ประกอบ |
|---|----------------------|
| ความถี่ของตารางเดินเรือที่กำหนดไว้ (Y_{14}) | 0.74 |
| ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{15}) | 0.85 |
| ค่าไอเกน | 1.59 |
| % of Variance | 75.45 |
| Cronbach's Alpha | 0.85 |

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งที่ 2 ของตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT) พบว่ามีตัวแปรจำนวน 2 ตัวแปร คือ ความถี่ของตารางเดินเรือที่กำหนดไว้ (Y_{14}) และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Y_{15}) มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.74 และ 0.85 ตามลำดับ มีค่าไอเกนเท่ากับ 1.59 ค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 75.45 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.85 แสดงว่าตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (BOAT) ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการขนส่งผู้โดยสารทางเรือสูงที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.32 ข้างต้น ทั้งนี้ค่าดัชนีความสอดคล้องของแบบจำลองหลังการปรับแก้ มีความเหมาะสมอย่างมาก ดังแสดงในตารางที่ 4.34 ซึ่งแบบจำลองหลังการปรับแก้ได้แสดงผลการวิเคราะห์ไว้ในตารางที่ 4.33 และรูปที่ 4.2 ดังต่อไปนี้



รูปที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ครั้งที่ 2

หมายเหตุ: - - - -> แสดงความสัมพันธ์ที่ไม่มีนัยสำคัญ

————> แสดงความสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญ

ค่าในวงเล็บ คือ ค่า t-value

ตารางที่ 4.33 การประมาณค่าด้วยโปรแกรมสถิติลิสเรลสำหรับแบบจำลองหลังการปรับแก้

| Construct | Indicator | Path | LISREL Estimates* | t-value | Residuals | LISREL Estimates* | t-value |
|---------------------|-----------|------------------|----------------------|---------|-----------------|----------------------|---------|
| ξ_1 DEMOGRAP | X_2 | λ_{21} | 13.35 | 62.60 | δ_2 | -2.30 | -0.04 |
| | X_3 | λ_{31} | 0.44 | 55.48 | δ_3 | 11.37 | 159.79 |
| ξ_2 TIME | X_8 | λ_{82} | 0.39 | 7.23 | δ_8 | 0.80 | 8.10 |
| | X_9 | λ_{92} | 0.81 | 17.11 | δ_9 | 0.36 | 4.00 |
| ξ_3 COST | X_{13} | $\lambda_{13.3}$ | 0.72 | 24.33 | δ_{13} | 0.31 | 3.81 |
| | X_{14} | $\lambda_{14.3}$ | 0.88 | 21.63 | δ_{14} | 0.23 | 2.18 |
| η_1 BUS | Y_3 | λ_{31} | 0.82 | 10.55 | ϵ_3 | 0.37 | 3.42 |
| | Y_4 | λ_{41} | 0.90 | 8.94 | ϵ_4 | 0.36 | 3.08 |
| η_2 PLANE | Y_7 | λ_{72} | 0.67 | 11.67 | ϵ_7 | 0.27 | 3.01 |
| | Y_8 | λ_{82} | 0.71 | 9.90 | ϵ_8 | 0.29 | 3.02 |
| η_3 TRAIN | Y_{11} | $\lambda_{11.3}$ | 0.72 | 8.14 | ϵ_{11} | 0.68 | 5.88 |
| | Y_{12} | $\lambda_{12.3}$ | 0.86 | 9.19 | ϵ_{12} | 0.17 | 1.61 |
| η_4 BOAT | Y_{14} | $\lambda_{14.4}$ | 0.60 | 8.63 | ϵ_{14} | 0.30 | 2.95 |
| | Y_{15} | $\lambda_{15.4}$ | 0.66 | 4.62 | ϵ_{15} | 0.27 | 2.64 |

*ประมาณค่าด้วยโปรแกรมสถิติลิสเรล ณ ระดับนัยสำคัญ $p < 0.05$

หลังจากทำการปรับแก้แบบจำลองแล้ว พบว่าผลการประมาณค่าและค่าดัชนีความสอดคล้องส่วนใหญ่มีความเหมาะสมมากขึ้น โดยที่ค่าไคสแควร์มีค่าเท่ากับ 166.35 มีค่าองศาอิสระเท่ากับ 56 ($p < 0.05$) ซึ่งเป็นค่าไคสแควร์ที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นแบบจำลองนี้จึงมีความเหมาะสม และสามารถเข้าถึงความแตกต่างที่สำคัญระหว่างกลุ่มตัวอย่างกับเมทริกซ์ความแปรปรวนร่วม เนื่องจากค่า Relative/normed chi-square ($X^2/df = 166.35/56$) มีค่าเท่ากับ 2.97 ซึ่งมีค่าไม่เกิน 5.00 (Hu and Bentler, 1999; Wheaton, 1977) ค่า GFI มีค่าเท่ากับ 0.99 ซึ่งถือว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เนื่องจากโดยทั่วไปจะยอมรับค่าที่ 0.90 ส่วนค่า AGFI เท่ากับ 0.99 ค่า RMR และค่า SRMR เท่ากับ 0.04 และ 0.05 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เนื่องจากดัชนีทั้งสองควรมีค่าน้อยกว่า 0.05 (Byrne, 2001) ค่า RMSEA เท่ากับ 0.05 ซึ่งถือว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เนื่องจากมีค่าน้อยกว่า 0.06 (Hu and Bentler, 1999) ส่วนค่า NNFI CFI IFI และ RFI มีค่าเท่ากับ 0.92 0.93 0.93 และ 0.90 ตามลำดับ เนื่องจากค่าสถิติดังกล่าวมีค่ามากกว่า 0.90 ดังแสดงในตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 ผลการตรวจสอบค่าดัชนีความสอดคล้องเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลองทางทฤษฎี และแบบจำลองหลังการปรับแก้

| | Absolute Fit Measures | | | | | Incremental Fit Measures | | Parsimonious Fit Measures | | | |
|------------------------|----------------------------|------|------|------|-------|--------------------------|------|---------------------------|------|------|------|
| | X ² | GFI | RMR | SRMR | RMSEA | AGFI | NNFI | PNFI | CFI | IFI | RFI |
| แบบจำลองทางทฤษฎี | (201) 4755.72 P<0.05 | 1.00 | 1.78 | 0.17 | 0.25 | 1.00 | 0.79 | 0.48 | 0.00 | 0.62 | 0.75 |
| แบบจำลองหลังการปรับแก้ | (56) 166.35 P<0.05 | 0.99 | 0.04 | 0.05 | 0.05 | 0.99 | 0.92 | 0.49 | 0.93 | 0.93 | 0.90 |

ที่มา: จากการคำนวณ

ผลการศึกษาหลังจากการปรับแก้แบบจำลองดังแสดงในรูปที่ 4.2 พบว่า การวิเคราะห์ยอมรับสมมติฐานรองของสมมติฐานข้อที่ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 และ 11 ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 กล่าวคือ ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ได้แก่ 1) อายุ และ 2) อาชีพ) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.05 ($t=-7.42$) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ได้แก่ 1) อายุ และ 2) อาชีพ) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.04 ($t=5.22$) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ได้แก่ 1) อายุ และ 2) อาชีพ) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.04 ($t=-5.23$) ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (ได้แก่ 1) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และ 2) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.30 ($t=6.54$) ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (ได้แก่ 1) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และ 2) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.38 ($t=8.45$) ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (ได้แก่ 1) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และ 2) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิง

วัฒนธรรม) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.09 ($t=1.97$) ความพึงพอใจที่มีต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว (ได้แก่ 1) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และ 2) ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (ได้แก่ 1) ความถี่ของกำหนดการเดินทาง และ 2) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง) เท่ากับ 0.28 ($t=6.31$) ต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (ได้แก่ 1) ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ และ 2) ค่าที่พัก) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง (ได้แก่ 1) ความถี่ของกำหนดการเดินทาง และ 2) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง) เท่ากับ 0.20 ($t=5.24$) ต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (ได้แก่ 1) ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ และ 2) ค่าที่พัก) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.14 ($t=3.87$) ต้นทุนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย (ได้แก่ 1) ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ และ 2) ค่าที่พัก) มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง (ได้แก่ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 2) การบริการโดยรวม) เท่ากับ 0.27 ($t=6.86$) ทั้งนี้สามารถสรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัยทั้ง 12 ข้อ ได้ดังแสดงในตารางที่ 4.29 ซึ่งสามารถดูผลการประมาณค่าด้วยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูปพลิเคชันในภาคผนวก ก หน้า 138

ตารางที่ 4.35 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

| สมมติฐานการวิจัย | ยอมรับ |
|---|--------|
| สมมติฐาน 1; H_0 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง H_1 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง | H_1 |
| สมมติฐาน 2; H_0 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน H_1 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน | H_1 |
| สมมติฐาน 3; H_0 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง H_1 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง | H_1 |

ตารางที่ 4.35 (ต่อ)

| สมมติฐานการวิจัย | ยอมรับ |
|---|--------|
| สมมติฐาน 4; H_0 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ H_1 : ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ | H_0 |
| สมมติฐาน 5; H_0 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง H_1 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง | H_1 |
| สมมติฐาน 6; H_0 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน H_1 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน | H_1 |
| สมมติฐาน 7; H_0 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง H_1 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง | H_1 |
| สมมติฐาน 8; H_0 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ H_1 : ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ | H_1 |
| สมมติฐาน 9; H_0 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง H_1 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง | H_1 |
| สมมติฐาน 10; H_0 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน H_1 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน | H_1 |

ตารางที่ 4.35 (ต่อ)

| สมมติฐานการวิจัย | ยอมรับ |
|--|--------|
| สมมติฐาน 11; H_0 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง H_1 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง | H_1 |
| สมมติฐาน 12; H_0 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยไม่มีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ H_1 : ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ | H_0 |

ผลการวิเคราะห์ดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงสมมติฐานที่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน การขนส่งผู้โดยสารทางราง และการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ให้ได้รับความพึงพอใจ รวมทั้งมีความสะดวกสบายในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ จะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวของไทย ทำให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับผลประโยชน์จากรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น และทำให้ความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคส่วนดังกล่าวดีขึ้นด้วย

4.3 สรุป

ในบทที่ 4 นี้ได้กล่าวถึงผลการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วย 3 หัวข้อหลัก คือ 1) สภาพทั่วไปของนักท่องเที่ยวต่างชาติกลุ่มตัวอย่าง และ 2) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อหา รูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลอง โครงสร้างเชิงเส้น สำหรับพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย ซึ่ง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ผลการวิเคราะห์ยอมรับสมมติฐานที่ว่า ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน ความพึงพอใจใน

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง ความพึงพอใจในระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง ความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน และความพึงพอใจด้านต้นทุนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อการขนส่งผู้โดยสารทางราง ส่วนในบทสรุปท้ายถัดไปจะกล่าวถึงบทสรุปที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยฉบับนี้ต่อไป