

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การค้นคว้าแบบอิสระครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะของประชาชนในอำเภอเมืองเชียงใหม่ ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดจากแบบสอบถามนำเสนอในรูปตารางประกอบคำบรรยายโดยเรียงลำดับหัวข้อดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน อาชีพหลัก ยานพาหนะที่เป็นเจ้าของ และประเภทที่พักอาศัย แสดงไว้ในตารางที่ 1-7

ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะของประชาชนในอำเภอเมืองเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยทั่วไป ได้แก่ บริการรถสาธารณะที่ท่านเคยใช้ภายในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา บริการรถสาธารณะที่ใช้บ่อยที่สุด ยานพาหนะที่ใช้เดินทางประจำ ปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถสาธารณะ ความถี่ในการใช้บริการรถสาธารณะ เกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ ผู้ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ประเภทรถบริการสาธารณะ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยสารรถบริการสาธารณะต่อครั้ง จำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อครั้ง แนวโน้มในการหันมาใช้บริการรถสาธารณะในสภาวะน้ำมันแพง ดังแสดงไว้ในตารางที่ 8 - 16

ส่วนที่ 2 ได้แก่ พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะ โดยแบ่งแยกตามประเภทรถบริการสาธารณะคือ รถสองแถว (สีส้มแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก) ดังแสดงไว้ในตารางที่ 17 - 36

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามเพศ และรายได้ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 37 - 52

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและข้อเสนอแนะที่ผู้ใช้พบจากผู้ใช้บริการรถบริการสาธารณะ โดยแบ่งแยกตามประเภทของรถบริการสาธารณะคือ รถสองแถว (สีส้มแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก) ดังแสดงไว้ในตารางที่ 53 - 63

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	125	50
หญิง	125	50
รวม	250	100

จากตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย ร้อยละ 50 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 50 เท่า ๆ กัน

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
20 ปีและต่ำกว่า	60	24.0
21-30 ปี	116	46.4
31-40 ปี	36	14.4
41-50 ปี	16	6.4
51 ปีและสูงกว่า	22	8.8
รวม	250	100

จากตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 46.4 รองลงมา คือ อายุ 20 ปีและต่ำกว่า ร้อยละ 24 มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 14.4 มีอายุ 51 ปีและสูงกว่า ร้อยละ 8.8 และมีเพียงร้อยละ 6.4 ที่มีอายุ 41-50 ปี

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา
สูงสุด

ระดับการศึกษาสูงสุด	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี / หรือกำลังศึกษาอยู่ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี	97	38.8
ปริญญาตรี / หรือกำลังศึกษาอยู่ระดับปริญญาตรี	137	54.8
สูงกว่าปริญญาตรี	16	6.4
รวม	250	100

จากตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา
สูงสุด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 54.8 อยู่ในระดับปริญญาตรี หรือกำลังศึกษาอยู่
ระดับปริญญาตรี รองลงมา คือ ร้อยละ 38.8 อยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี หรือกำลังศึกษาอยู่ระดับ
ต่ำกว่าปริญญาตรี และมีเพียงร้อยละ 6.4 อยู่ในระดับสูงกว่าปริญญาตรี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	99	39.6
5,001-10,000	69	27.6
10,001-15,000	52	20.8
15,001-20,000	13	5.2
20,001-25,000	9	3.6
25,001-30,000	3	1.2
30,001-35,000	1	0.4
มากกว่า 35,000	4	1.6
รวม	250	100

จากตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากร้อยละ 39.6 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน รองลงมาคือ ร้อยละ 27.6 มีรายได้ 5,001-10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 20.8 มีรายได้ 10,001-15,000 บาทต่อเดือน ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพหลัก	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน / นักศึกษา	103	41.2
เจ้าของกิจการ / ประกอบอาชีพอิสระ	80	32
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ/ พจน.บริษัทเอกชน	41	16.4
รับจ้างทั่วไป	17	6.8
พ่อบ้าน / แม่บ้าน	9	3.6
รวม	250	100

จากตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากร้อยละ 41.2 เป็นนักเรียน/นักศึกษา รองลงมาร้อยละ 32 เป็นเจ้าของกิจการ/ประกอบอาชีพอิสระ และร้อยละ 16.4 ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ/พนักงานบริษัทเอกชน ตามลำดับ

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามยานพาหนะที่ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเจ้าของ

ประเภทของยานพาหนะ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
จักรยานยนต์	174	69.6	1
รถยนต์ส่วนบุคคล	92	36.8	2
จักรยาน	65	26	3
รถบรรทุก/รถกระบะ	8	3.2	4
ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง	8	3.2	4

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 250$

จากตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามยานพาหนะที่ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเจ้าของ พบว่า ปัจจุบันผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 69.6 มีจักรยานยนต์ รองลงมาคือ ร้อยละ 36.8 มีรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 26 มีจักรยาน และเพียงร้อยละ 3.2 มีรถบรรทุก / รถกระบะ และรถประเภทอื่น ๆ ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทที่พักอาศัย

ประเภทที่พักอาศัย	จำนวน	ร้อยละ
บ้านของตนเอง	128	51.2
หอพัก	56	22.4
ห้องเช่า	32	12.8
คอนโดมิเนียม	15	6
บ้านเช่า	13	5.2
อื่น ๆ	6	2.4
รวม	250	100

หมายเหตุ : ที่อยู่อาศัยประเภทอื่น ๆ ได้แก่ โรงแรม บ้านพักข้าราชการ และบ้านพักของบริษัท

จากตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทที่พักอาศัย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 51.2 อาศัยอยู่บ้านของตนเอง รองลงมา ร้อยละ 22.4 อาศัยอยู่หอพัก ร้อยละ 12.8 อาศัยอยู่ห้องเช่า ร้อยละ 6 อาศัยอยู่คอนโดมิเนียม ร้อยละ 5.2 อาศัยอยู่บ้านเช่า และมีเพียงร้อยละ 2.4 อาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทอื่น ๆ

ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะของประชาชนในอำเภอเมือง
เชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยทั่วไป

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรถสาธารณะที่
ท่านเคยใช้ภายในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา

ประเภทรถบริการสาธารณะที่ใช้ภายใน 6 เดือน	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
รถสองแถว(สี่ล้อแดง)	197	78.8	1
รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)	112	44.8	2
รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์)	107	42.8	3
รถสามล้อถีบ	72	28.8	4
รถแท็กซี่	63	25.2	5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 250$

จากตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรถสาธารณะ
ที่ท่านเคยใช้ภายในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา พบว่า ภายในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา ผู้ตอบ
แบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 78.8 เคยใช้รถสองแถว (สี่ล้อแดง) รองลงมาคือ ร้อยละ 44.8
เคยใช้รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก) ร้อยละ 42.8 เคยใช้รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) ร้อยละ
28.8 เคยใช้รถสามล้อถีบ และมีเพียงร้อยละ 25.2 เคยใช้รถแท็กซี่

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามยานพาหนะที่ใช้เดินทางประจำ

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
รถจักรยานยนต์	185	74	1
รถยนต์	105	42	2
รถบริการสาธารณะ	50	20	3
รถจักรยาน	40	16	4
ไม่ใช้ยานพาหนะใช้วิธีเดิน	1	0.4	5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 250$

จากตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามยานพาหนะที่ใช้เดินทางประจำ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 74 นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ รองลงมาคือ ร้อยละ 42 นิยมใช้รถยนต์ และร้อยละ 20 นิยมใช้รถบริการสาธารณะตามลำดับ

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถสาธารณะ

ปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถสาธารณะ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ยานพาหนะที่ใช้เสีย/ไม่ว่าง	82	32.8	1
ต้องการประหยัดน้ำมัน	81	32.4	2
ใช้บริการเพื่อไป/กลับยังสถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ/สนามบิน	69	27.6	3
ต้องการสะดวก	64	25.6	4
จะไปยังสถานที่ ๆ ไม่มีที่จอดรถ	56	22.4	5
ขับซึ่รเองไม่เป็น และช่วงนั้นไม่มีคนไปส่ง	34	13.6	6
เฉพาะเหตุจำเป็นถึงไม่ได้ เช่น ผันตก	8	3.2	7
โดยสารมากกว่า 1 คน	6	2.4	8
ต้องการเดินทางเป็นระยะทางไกล	1	0.4	9
ไม่กล้าขับซึ่รตัวเองเข้าเมือง	1	0.4	9
ช่วยกระจายรายได้	1	0.4	9
บ้านอยู่ไกล	1	0.4	9

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 250$

จากตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถสาธารณะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากร้อยละ 32.8 เลือกใช้บริการรถสาธารณะเมื่อยานพาหนะที่ใช้เสียหรือไม่ว่าง รองลงมาคือ ร้อยละ 32.4 เลือกใช้บริการรถสาธารณะเมื่อต้องการประหยัดน้ำมัน ร้อยละ 27.6 เลือกใช้บริการรถสาธารณะเพื่อไป/กลับยัง สถานีขนส่ง / สถานีรถไฟ หรือสนามบิน ตามลำดับ

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถสาธารณะ

ความถี่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น	144	57.6
มากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	27	10.8
2-3 ครั้งต่อเดือน	22	8.8
ทุกวัน	18	7.2
มากกว่าเดือนละ 1 ครั้ง	14	5.6
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	13	5.2
เดือนละ 1 ครั้ง	10	4
อื่น ๆ ได้แก่ เมื่อจำเป็น และช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์	2	0.8
รวม	250	100

จากตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถสาธารณะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 57.6 มีความถี่ในการใช้บริการรถสาธารณะไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น รองลงมาคือ ร้อยละ 10.8 เลือกใช้บริการรถสาธารณะมากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง และร้อยละ 8.8 เลือกใช้บริการรถสาธารณะ 2-3 ครั้งต่อเดือนตามลำดับ

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ

เกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ความสะดวกในการเรียกใช้บริการ	182	72.8	1
ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด	106	42.4	2
ความรวดเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทาง	76	30.4	3
มีอัตราค่าบริการชัดเจน ไม่ต้องต่อรอง	65	26	4
ความปลอดภัยจากการขับขี่	59	23.6	5
สภาพรถสะอาด ใหม่ ปลอดภัย	58	23.2	6
ความปลอดภัยจากผู้ขับขี่	55	22	7
ความสะดวกสบายในการนั่ง	52	20.8	8
นั่งได้หลายคน	34	13.6	9
มารยาทของคนขับต่อผู้โดยสาร	2	0.8	10
ไม่มีเกณฑ์แน่นอน	2	0.8	10
เส้นทางที่ไป	1	0.4	11
ง่ายต่อการเดินทาง	1	0.4	11
เจอคันไหนมาก่อนก็ไปเลย	1	0.4	11

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 250$

จากตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 72.8 ใช้ความสะดวกในการเรียกใช้บริการเป็นเกณฑ์เริ่มต้นในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ รองลงมาคือ ร้อยละ 42.4 ใช้ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด และร้อยละ 30.4 ใช้ความรวดเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทาง เป็นเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการสาธารณะ ตามลำดับ

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผู้ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถสาธารณะ

ผู้มีอิทธิพลในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ	จำนวน	ร้อยละ
ตัวท่านตัดสินใจเอง	209	83.6
บุคคลในครอบครัว	23	9.2
เพื่อน	14	5.6
ตัดสินใจเองเป็นบางครั้ง	2	0.8
เป็นกรณีไป	2	0.8
รวม	250	100

จากตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผู้ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถสาธารณะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 83.6 เป็นผู้ตัดสินใจเลือกด้วยตัวเอง รองลงมาคือ ร้อยละ 9.2 ได้รับอิทธิพลจากบุคคลในครอบครัว และร้อยละ 5.6 ได้รับอิทธิพลจากเพื่อนในการผู้ตัดสินใจเลือกใช้บริการรถสาธารณะ ตามลำดับ

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยสารรถบริการสาธารณะต่อครั้ง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อครั้งประมาณ (บาท)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ต่ำกว่า 20 บาท	38	15.2	3
20-30 บาท	133	53.2	1
31-300 บาท	79	31.6	2
รวม	250	100	

จากตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยสารรถบริการสาธารณะต่อครั้ง พบว่า โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 53.2 ใช้จ่ายเงินอยู่ระหว่าง 20-30 บาท รองลงมาคือ ร้อยละ 31.6 ใช้จ่ายเงินอยู่ระหว่าง 31-300 บาท และร้อยละ 15.2 ใช้จ่ายเงินไปน้อยกว่า 20 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อครั้ง

จำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
คนเดียว	162	64.8
เพื่อน/ญาติ 2-3 คน	64	25.6
เพื่อน/ญาติ 4-5 คน	18	7.2
ไม่แน่นอนแล้วแต่การเดินทาง	5	2
ไม่มีความคิดเห็น	1	0.4
รวม	250	100

จากตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อครั้ง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 64.8 ใช้บริการรถสาธารณะคนเดียว รองลงมาคือ ร้อยละ 25.6 ใช้บริการร่วมกับเพื่อน / ญาติ 2-3 คน ร้อยละ 7.2 ใช้บริการร่วมกับเพื่อน / ญาติ 4-5 คนตามลำดับ

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแนวโน้มในการหันมาใช้บริการรถสาธารณะในสภาน้ำมันแพง

แนวโน้มในการใช้บริการรถสาธารณะในสภาน้ำมันแพง	จำนวน	ร้อยละ
ใช้แน่นอน	93	37.2
ยังไม่แน่ใจ	141	56.4
ไม่ใช่	16	6.4
รวม	250	100

จากตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแนวโน้มในการหันมาใช้บริการรถสาธารณะในสภาน้ำมันแพง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 56.4 ยังไม่แน่ใจในการหันมาใช้บริการรถสาธารณะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 37.2 มีแนวโน้มว่าจะใช้แน่นอน และมีเพียงร้อยละ 6.4 เท่านั้นที่ตอบว่าจะไม่ใช่

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยแบ่งแยกตามประเภทบริการสาธารณะคือ รถสองแถว (สีส้มแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)

ประเภทรถสองแถวหรือสีส้มแดง

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถสองแถวหรือสีส้มแดง

ปัจจัยที่เลือกใช้รถสีส้มแดง	จำนวน	ร้อยละ
สามารถพบเห็นได้ง่าย	82	36.8
สะดวกในการเรียกใช้บริการ	56	25.1
ต้องการประหยัดน้ำมัน	31	13.9
ไม่มีรถบริการสาธารณะอื่น ๆ ผ่านบริเวณนี้	25	11.2
จับจี้รถไม่เป็น และช่วงนั้นไม่มีคนไปส่ง	13	5.8
ราคาสามารถต่อรองกันได้	8	3.6
รถที่ใช้ไม่ว่าง	3	1.2
รถเสีย	2	0.8
ไปรับลูกจากโรงเรียน	1	0.4
ไปหลายคน	1	0.4
ชอบในการให้บริการ(เป็นกันเอง สุภาพ)	1	0.4

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 223$

จากตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถสองแถวหรือสีส้มแดง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 36.8 เลือกใช้รถสีส้มแดงเพราะว่าสามารถพบเห็นได้ง่าย รองลงมาคือ ร้อยละ 25.1 เลือกใช้เพราะสะดวกในการเรียกใช้บริการ ร้อยละ 13.9 เลือกใช้เพราะต้องการประหยัดน้ำมัน ตามลำดับ

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง

ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสี่ล้อแดง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ตามความสะดวกในการเดินทาง	148	66.4	1
ช่วงเวลา 07.00-09.00 น.	28	12.6	2
ช่วงเวลา 11.00-13.00 น.	27	12.1	3
ช่วงเวลา 17.00-19.00 น.	25	11.2	4
ไปยังสถานที่ที่ไม่ไกลมากนัก	22	9.9	5
ขนของ	17	7.6	6
ไปสถานที่ที่การจราจรคับคั่ง	9	4.0	7
ยามวิกาล	1	0.4	8
ไม่แน่นอน	1	0.4	8
ในกรณีจำเป็นเท่านั้น เช่น มีธุระ	1	0.4	8
ช่วงเวลา 16.00 - 17.00	1	0.4	8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 223$

จากตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 59.2 เลือกใช้ตามความสะดวกในการเดินทาง รองลงมาคือ ร้อยละ 11.2 เลือกใช้ช่วงเวลา 07.00-09.00 น. ร้อยละ 10.8 เลือกใช้ช่วงเวลา 11.00-13.00 น. ตามลำดับ

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง

วิธีในการเลือกใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
คันแรกที่มาถึง	139	62.3	1
การต่อรองราคา	71	31.8	2
สภาพรถ (ใหม่)	64	28.7	3
การพูดจาและกิริยามารยาทของพนักงานขับรถ	55	24.7	4
ดูหน้าคนขับ (ไว้ใจได้, ทำทางน่าไว้วางใจ)	39	17.5	5
ตามความสะดวก	3	1.3	6
คนไม่แน่นมาก	1	0.4	7
สอบถามว่าจะไปในเส้นทางที่เราต้องการหรือไม่	1	0.4	7
ไปยังสถานที่ที่ต้องการไปได้ทันที	1	0.4	7
ไม่มีวิธีเลือก ใดๆก็ได้	1	0.4	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 223$

จากตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 55.6 เลือกคันแรกที่มาถึงเป็นวิธีเลือกใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง รองลงมาคือ ร้อยละ 28.4 เลือกการต่อรองราคา ตามลำดับ

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง

ความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสี่ล้อแดง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา	105	47.1	1
ราคาสามารถต่อรองได้ น่าจะถูกลงกว่ารถประเภทอื่น	75	33.6	2
ความแม่นยำในการเดินทาง	71	31.8	3
ปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่น	53	23.8	4
ง่ายต่อการพบเห็น	15	6.7	5
ไม่ได้คาดหวัง	3	1.3	6
ความสะดวกต่อการไปถึงจุดหมาย	1	0.4	7
มารยาทในการขับรถ วินัยจราจรการแสดงออกต่อผู้โดยสาร	1	0.4	7
สะดวกและยุติธรรมในด้านราคา	1	0.4	7
ไม่เอายากรอนาน	1	0.4	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 223$

จากตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 42 มีความคาดหวังในเรื่องการไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา รองลงมาคือ ร้อยละ 30 มีความคาดหวังในเรื่องราคาสามารถต่อรองได้ น่าจะถูกลงกว่ารถประเภทอื่น ร้อยละ 28.4 มีความคาดหวังในเรื่องความแม่นยำในการเดินทาง ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยแบ่งแยกตามประเภทรถบริการสาธารณะคือ รถสองแถว (สี่ล้อแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)

ประเภทรถประจำทางปรับอากาศ หรือรถเมล์

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

ปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถเมล์	จำนวน	ร้อยละ
ราคาที่แน่นอนและชัดเจน	35	29.2
มีเครื่องปรับอากาศทำให้สะดวกสบายในการใช้บริการ	27	22.5
ออกตรงเวลา สามารถรู้ได้ว่าจะมาตอนไหน	18	15.0
ป้ายรถเมล์ใกล้บ้าน/ที่ทำงาน	14	11.7
ต้องการประหยัดน้ำมัน	12	10.0
ชอบในการให้บริการ	8	6.7
ไป/กลับสถานีขนส่ง สะดวก ไปได้ที่ไกล ๆ ได้	4	3.3
จับใจเองไม่เป็น และช่วงนั้น ไม่มีคนไปส่ง	2	1.7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก n = 120

จากตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 29.2 เลือกใช้รถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์เพราะว่าราคาที่แน่นอนและชัดเจน รองลงมาคือ ร้อยละ 22.5 เลือกใช้เพราะมีเครื่องปรับอากาศทำให้สะดวกสบายในการใช้บริการ ร้อยละ 15 เลือกใช้เพราะออกตรงเวลา สามารถรู้ได้ว่าจะมาตอนไหน ตามลำดับ

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่เลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

ช่วงเวลาที่เลือกใช้บริการรถเมล์	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไม่ทราบแน่นอน	78	65.0	1
ช่วงเวลา 07.00-09.00 น.	9	7.5	2
ช่วงเวลา 11.00-13.00 น.	12	10.0	3
ช่วงเวลา 17.00-19.00 น.	13	10.8	4
ช่วงเวลา 16.00-17.00 น.	8	6.7	5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 120$

จากตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่เลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 65 ไม่ทราบช่วงเวลาแน่นอน รองลงมาคือ ร้อยละ 12.5 เลือกใช้เมื่อต้องการไปสถานที่ที่การจราจรคับคั่ง ร้อยละ 10.8 เลือกใช้ช่วงเวลา 17.00-19.00 น. ตามลำดับ

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

วิธีในการเลือกใช้บริการรถเมล์	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ผ่านไปยังเส้นทางที่ท่านต้องการ	79	65.8	1
ที่นั่งสะดวกสบาย	41	34.2	2
ระยะทางไกลเหมาะสมกับค่าโดยสาร	39	32.5	3
ราคาถูกลงกว่ารถสาธารณะอื่นเมื่อเทียบกับราคา	33	27.5	4
ระดับความปลอดภัย	32	26.7	5
จุดจอด(ป้ายรอ)อยู่ใกล้สถานที่ที่ต้องการไป	29	24.2	6
หารถสาธารณะอื่น ๆ ได้ยาก	8	6.7	7
เส้นทางที่จะผ่านไปเปลี่ยน	5	4.2	8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 120$

จากตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 65.8 ใช้เส้นทางรถเมล์ผ่านไปยังเส้นทางที่ต้องการเป็นวิธีเลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ รองลงมาคือ ร้อยละ 34.2 เลือกที่นั่งสะดวกสบาย ร้อยละ 32.5 เลือกระยะทางไกลเหมาะสมกับค่าโดยสาร ตามลำดับ

ตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

ความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถเมล์	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่น	59	49.2	1
การให้บริการที่ดีของพนักงานขับรถ พุดจาสุภาพ	54	45.0	2
ความแม่นยำในการเดินทาง	52	43.3	3
ไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา	37	30.8	4
อยากให้มียุทธบริการมากกว่านี้	3	2.5	5
เวลาในการเดินทาง	2	1.7	6
ถูกกว่ารถแดงมาก	1	0.8	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 120$

จากตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 49.2 มีความคาดหวังในเรื่องความปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่น รองลงมาคือร้อยละ 45 มีความคาดหวังในเรื่องการให้บริการที่ดีของพนักงานขับรถ พุดจาสุภาพ ร้อยละ 43.3 มีความคาดหวังในเรื่องความแม่นยำในการเดินทาง

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยแบ่งแยกตามประเภทรถบริการสาธารณะคือ รถสองแถว (สี่ล้อแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)

ประเภทรถแท็กซี่

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถแท็กซี่

ปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ
ไป/กลับยังสถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ/สนามบิน	28	29.8
ใช้เวลาในการเดินทางรวดเร็ว	27	28.7
ชอบในการให้บริการ	12	12.8
มีเครื่องปรับอากาศทำให้สะดวกสบายในการใช้บริการ	10	10.6
ต้องการประหยัดน้ำมัน	8	8.5
จับใจเองไม่เป็น และช่วงนั้นไม่มีคนไปส่ง	7	7.4
อื่น ๆ ได้แก่ เหตุจำเป็นหรือเหตุสุดวิสัย	2	2.1

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 94$

จากตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 29.8 เลือกใช้รถแท็กซี่เพราะไป/กลับยังสถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ/สนามบิน รองลงมาคือ ร้อยละ 28.7 เลือกใช้เพราะใช้เวลาในการเดินทางรวดเร็ว ร้อยละ 12.8 เลือกใช้เพราะชอบในการให้บริการ ตามลำดับ

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลา
เลือกใช้บริการรถแท็กซี่

ช่วงเวลาเลือกใช้บริการรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไม่ทราบช่วงเวลาที่แน่นอน	69	73.4	1
ไป/กลับ จากสนามบิน	17	18.1	2
แล้วแต่สถานการณ์	13	13.8	3
ช่วงเวลา 17.00-19.00 น.	12	12.8	4
ช่วงเวลา 07.00-09.00 น.	3	3.2	5
ช่วงเวลา 11.00-13.00 น.	2	2.1	6
ต้องการไปยังสถานที่ที่ไม่รู้จัก	2	2.1	6
งานเลี้ยงที่หรรษาใหญ่โต	1	1.1	7
ราคาเหมาะสมไม่แพงมากนัก	1	1.1	7
ช่วงเวลา 16.00-17.00 น.	1	1.1	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก n = 94

จากตารางที่ 26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลา
เลือกใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 73.4 ไม่ทราบช่วงเวลาที่
แน่นอนในการใช้บริการรถสาธารณะ รองลงมาคือ ร้อยละ 18.1 ช่วงเวลาไป/กลับ จากสนามบิน
และร้อยละ 13.8 เลือกใช้ช่วงเวลาแล้วแต่ความจำเป็น ตามลำดับ

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่

วิธีในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
คิดราคาตามระยะทาง (มิเตอร์)	42	44.7	1
ความสะดวกสบายในการเดินทาง	40	42.6	2
ความรวดเร็วในการเดินทาง	34	36.2	3
ระดับความปลอดภัย	28	29.8	4
มีบริการโทรศัพท์ไปเรียกรถได้	27	28.7	5
ความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ให้บริการ	19	20.2	6
ลักษณะท่าทางและหน้าตาของพนักงานขับรถ	15	16.0	7
เลือกเฉพาะคันใหม่ คูดี	17	18.1	8
คิดราคาแบบเหมาเป็นราคาที่แน่นอน	17	18.1	8
ระยะทางในการเดินทาง	14	14.9	10
การแต่งกายของพนักงานขับรถ	9	9.6	11
ราคาไม่แพงจนเกินไป	1	1.1	12

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 94$

จากตารางที่ 27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 44.7 เลือกการคิดราคาตามระยะทาง (มิเตอร์) เป็นวิธีเลือกใช้บริการรถแท็กซี่ รองลงมาคือ ร้อยละ 42.6 เลือกความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 36.2 เลือกความรวดเร็วในการเดินทาง

ตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่

ความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา	52	55.3	1
การให้บริการที่ดีของพนักงานขับรถ พุดจาสุภาพ	37	39.4	2
ความแม่นยำในการเดินทาง	34	36.2	3
พนักงานขับรถเป็นคนดี ซื่อสัตย์	30	31.9	4
ปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่น	26	27.7	5
การคิดราคาตามมิเตอร์	2	2.1	6
ไม่มีความคาดหวัง	1	1.1	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 94$

จากตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 55.3 มีความคาดหวังในเรื่องการไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา รองลงมาคือ ร้อยละ 39.4 มีความคาดหวังในเรื่องการให้บริการที่ดีของพนักงานขับรถ พุดจาสุภาพ ร้อยละ 36.2 มีความคาดหวังในเรื่องความแม่นยำในการเดินทาง ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยแบ่งแยกตามประเภทบริการ
สาธารณะคือ รถสองแถว (สี่ล้อแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ
และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)

ประเภทรถสามล้อถีบ

ตารางที่ 29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้
บริการรถสามล้อถีบ

ปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ	จำนวน	ร้อยละ
สงสารคนถีบสามล้อ	21	22.1
รู้สึกว่าคนถีบสามล้อเป็นกันเองกับลูกค้า	19	20.0
ราคาสามารถต่อรองได้	16	16.8
ชอบในการให้บริการ	11	11.6
สะดวกในการเรียกใช้บริการ	12	12.6
ต้องการประหยัดน้ำมัน	9	9.5
จับขี่เองไม่เป็น และช่วงนั้น ไม่มีคนไปส่ง	3	3.2
อยากเปลี่ยนบรรยากาศ	1	1.1
ต้องการชมเมือง	1	1.1
กระจายรายได้	1	1.1
ความสะดวกในการขนของ	1	1.1

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 95$

จากตารางที่ 29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้
บริการรถสามล้อถีบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 22.1 เลือกใช้รถสามล้อถีบ
เพราะว่าสงสารคนถีบสามล้อ รองลงมาคือ ร้อยละ 20 เลือกใช้เพราะรู้สึกว่าคนถีบสามล้อเป็น
กันเองกับลูกค้า ร้อยละ 16.8 เลือกใช้เพราะราคาสามารถต่อรองได้ ตามลำดับ

ตารางที่ 30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสามล้อถีบ

ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสามล้อถีบ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไปยังสถานที่ที่ไม่ไกลมากนัก	52	54.7	1
ตามความสะดวกในการเดินทาง	20	21.1	2
เรียกหารถบริการประเภทอื่นไม่ได้	16	16.8	3
ไปขายของที่ตลาด	9	9.5	4
ไปสถานที่ที่การจราจรคับคั่ง	7	7.4	5
ไปซื้อของที่ตลาดเมืองใหม่	1	1.1	6
มีธุระใกล้ๆ	1	1.1	6
ตอนเย็น	1	1.1	6
มีเวลาเหลือมาก	1	1.1	6

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 95$

จากตารางที่ 30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสามล้อถีบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 54.7 เลือกใช้เมื่อต้องการไปยังสถานที่ที่ไม่ไกลมากนัก รองลงมาคือ ร้อยละ 21.1 เลือกใช้เมื่อต้องการความสะดวกในการเดินทาง ร้อยละ 16.8 เลือกใช้เมื่อเรียกหารถบริการประเภทอื่นไม่ได้ ตามลำดับ

ตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ

วิธีในการเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
เป็นคนเดิม รู้จัก เป็นประจำ	34	35.8	1
ไม่มีหลักเกณฑ์ ไม่เจาะจง	32	33.7	2
การเดินทางในตรอกซอกซอย	32	33.7	2
สภาพรถไม่สกปรก	16	16.8	4
หน้าตาคนขับใจไว้ใจได้	15	15.8	5
คนขับใจไม่แก่จนไม่มีแรงถีบ	14	14.7	6
ตามความสะดวก	2	2.1	7
คันแรกที่พบเห็น	1	1.1	8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 95$

จากตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 35.8 เลือกการเป็นคนเดิม รู้จัก เป็นประจำเป็นประจำเป็นวิธีเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ รองลงมาคือ ร้อยละ 33.7 ไม่มีหลักเกณฑ์ไม่เจาะจงและเลือกการเดินทางในตรอกซอกซอย ร้อยละ 16.8 เลือกสภาพรถไม่สกปรก ตามลำดับ

ตารางที่ 32 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวัง ในการเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ

ความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
คนขับจีเป็นคนดี ซื่อสัตย์	42	44.2	1
การให้บริการที่ดีของพนักงานขับรถ พูดยาสุภาพ	27	28.4	2
ความแม่นยำในการเดินทาง	26	27.4	3
ปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่น	21	22.1	4
ไม่คาดหวัง	10	10.5	5
มีขาประจำ หรือคนรู้จัก	5	5.3	6
อนุรักษ์ไว้ให้อยู่ยาวนานๆ	3	3.2	7
ความมั่นใจจากผู้ใช้นน	2	2.1	8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 95$

จากตารางที่ 32 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสามล้อถีบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 44.2 มีความคาดหวังในเรื่องคนขับจีเป็นคนดี ซื่อสัตย์ รองลงมาคือ ร้อยละ 28.4 มีความคาดหวังในเรื่องการให้บริการที่ดีของพนักงานขับรถ พูดยาสุภาพ ร้อยละ 27.4 มีความคาดหวังในเรื่องความแม่นยำในการเดินทาง ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการรถสาธารณะโดยแบ่งแยกตามประเภทบริการสาธารณะคือ รถสองแถว (สี่ล้อแดง) รถประจำทางปรับอากาศ (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถสามล้อถีบ และรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)

ประเภทรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ตารางที่ 33 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ปัจจัยที่เลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่อง	จำนวน	ร้อยละ
ต้องการประหยัดน้ำมัน	5	4.1
จับใจเองไม่เป็น และช่วงนั้นไม่มีคนไปส่ง	4	3.3
ชอบในการให้บริการ	4	3.3
มีอยู่ทั่วไป หาง่าย	21	17.4
ราคาสามารถต่อรองได้	24	19.8
ไป/กลับยังสถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ/สนามบิน	17	14.0
ใช้เวลาในการเดินทางรวดเร็ว	44	36.4
มีฐานะเร่งด่วน	2	1.7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก n = 121

จากตารางที่ 33 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 36.4 เลือกใช้รถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊กเพราะว่าใช้เวลาในการเดินทางรวดเร็ว รองลงมาคือ ร้อยละ 19.8 เลือกใช้เพราะราคาสามารถต่อรองได้ ร้อยละ 17.4 เลือกใช้เพราะมีอยู่ทั่วไป หาง่าย ตามลำดับ

ตารางที่ 34 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสามล้อเครื่อง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไม่ทราบเวลาที่แน่นอน	86	71.1	1
รถตุ๊กตุ๊กมาถึงก่อนรถประเภทอื่น	25	20.7	2
ช่วงเวลา 17.00-19.00 น.	13	10.7	3
ซื้อของในตลาด	8	6.6	4
ช่วงเวลา 07.00-09.00 น.	5	4.1	5
ช่วงเวลา 11.00-13.00 น.	3	2.5	6
ไปไหนที่ไกลจากในเมือง	3	2.5	6
งานเทศกาล	1	0.8	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 121$

จากตารางที่ 34 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 71.1 ไม่ทราบเวลาที่แน่นอน รองลงมาคือ ร้อยละ 20.7 เลือกใช้บริการรถสาธารณะช่วงเวลาที่รถตุ๊กตุ๊กมาถึงก่อนรถประเภทอื่นและช่วงเวลา 17.00-19.00 น. และร้อยละ 10.7 เลือกใช้บริการรถสาธารณะเมื่อต้องไปซื้อของในตลาด ตามลำดับ

ตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

วิธีในการเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่อง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ความรวดเร็วในการเดินทาง	57	47.1	1
ความสะดวกสบายในการเดินทาง	37	30.6	2
รถตุ๊กตุ๊กสามารถเข้าซอยลึกได้มากกว่ารถประเภทอื่น	36	29.8	3
หน้าตาคนขับไว้ใจได้	27	22.3	4
ระดับความปลอดภัย	16	13.2	5
สภาพรถ (เก่า/ใหม่)	15	12.4	6
เจอบันไหนก่อนก็เรียก	5	4.1	7
เมื่อมีเพื่อนเยอะ ๆ	2	1.7	8
ไม่มีวิธีเลือกที่แน่นอน	1	0.8	9

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 121$

จากตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีในการเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 47.1 เลือกความรวดเร็วในการเดินทางเป็นวิธีเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก รองลงมาคือ ร้อยละ 30.6 เลือกความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 29.8 เลือกรถตุ๊กตุ๊กสามารถเข้าซอยลึกได้มากกว่ารถประเภทอื่น ตามลำดับ

ตารางที่ 36 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่อง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา	70	57.9	1
การให้บริการที่ดีของคนขับรถ พุดจาสุภาพ	42	34.7	2
คนขับรถเป็นคนดี ซื่อสัตย์	36	29.8	3
ความแม่นยำในการเส้นทาง	34	28.1	4
ปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่น	21	17.4	5
ต่อราคาได้	7	5.8	6
ไม่คาดหวัง	3	2.5	7

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 121$

จากตารางที่ 36 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคาดหวังในการเลือกใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 57.9 มีความคาดหวังในเรื่องการไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วทันเวลา รองลงมาคือ ร้อยละ 34.7 มีความคาดหวังในเรื่องการให้บริการที่ดีของคนขับรถ พุดจาสุภาพ ร้อยละ 29.8 มีความคาดหวังในเรื่องคนขับรถเป็นคนดี ซื่อสัตย์ ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามเพศและรายได้

ตารางที่ 37 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามเพศ

ประเภทบริการสาธารณะ (6 เดือนที่ผ่านมา)	เพศชาย จำนวน (ร้อยละ)	เพศหญิง จำนวน (ร้อยละ)
รถสองแถวหรือสี่ล้อแดง	100 34.7%	97 36.9%
รถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก	63 21.9%	49 18.6%
รถแท็กซี่	39 13.5%	24 9.1%
รถสามล้อถีบ	29 10.1%	43 16.3%
รถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์	57 19.8%	50 19.0%

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนจาก เพศชาย n = 125 ,เพศหญิง n = 125

จากตารางที่ 37 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนมากหรือร้อยละ 34.7 นิยมใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง รองลงมาร้อยละ 21.9 ใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก และร้อยละ 19.8 ใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนมากหรือร้อยละ 36.9 นิยมใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง รองลงมาร้อยละ 19 ใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ และร้อยละ 18.6 ใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก ตามลำดับ

ตารางที่ 38 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

ปัจจัยในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ	เพศชาย จำนวน (ร้อยละ)	เพศหญิง จำนวน (ร้อยละ)
ยานพาหนะที่ใช้เสีย/ไม่ว่าง	49 22.1%	33 18.1%
จะไปยังสถานที่ ๆ ไม่มีที่จอดรถ	34 15.3%	22 12.1%
ต้องการสะดวก	33 14.9%	31 17.0%
ขับจี้รถเองไม่เป็น และช่วงนั้นไม่มีคนไปส่ง	14 6.3%	20 11.0%
ต้องการประหยัดน้ำมัน	43 19.4%	38 20.9%
ใช้บริการเพื่อไป/กลับยังสถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ/สนามบิน	42 18.9%	27 14.8%
อื่น ๆ ได้แก่ เฉพาะเหตุจำเป็น โดยสารมากกว่า 1 คน ไม่กล้า ขับจี้เข้าเมือง กระจายรายได้ บ้านอยู่ไกล	7 3.2%	11 6.0%

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนจากเพศชาย n = 125 ,เพศหญิง n = 125

ตารางที่ 38 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนมากหรือร้อยละ 22.1 มีปัจจัยในการเลือกใช้
บริการรถสาธารณะคือ ยานพาหนะที่ใช้เสีย/ไม่ว่าง รองลงมาร้อยละ 19.4 คือ ต้องการประหยัด
น้ำมัน และร้อยละ 18.9 ใช้บริการเพื่อไป/กลับยังสถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ/สนามบิน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนมากหรือร้อยละ 20.9 มีปัจจัยในการเลือกใช้บริการรถ
สาธารณะคือ ต้องการประหยัดน้ำมัน รองลงมาร้อยละ 18.1 คือ ยานพาหนะที่ใช้เสีย/ไม่ว่าง และ
ร้อยละ 17 ต้องการความสะดวก ตามลำดับ

ตารางที่ 39 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

ความถี่ที่ใช้บริการสาธารณะ	เพศชาย	เพศหญิง
	จำนวน ร้อยละ	จำนวน ร้อยละ
ทุกวัน	2 1.6%	16 12.8%
มากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	12 9.6%	15 12.0%
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	6 4.8%	7 5.6%
มากกว่าเดือนละ 1 ครั้ง	9 7.2%	5 4.0%
เดือนละ 1 ครั้ง	3 2.4%	7 5.6%
2-3 ครั้งต่อเดือน	7 5.6%	15 12.0%
ไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น	85 68.0%	59 47.2%
อื่นๆ ได้แก่ ช่วงวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ และ เมื่อจำเป็นเท่านั้น	1 0.80%	1 0.80%
รวม	125	125

ตารางที่ 39 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่หรือร้อยละ 68 ความถี่ที่ใช้บริการสาธารณะไม่แน่นอน แล้วแต่ความจำเป็น รองลงมาร้อยละ 9.6 คือ ใช้บริการสาธารณะมากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง และร้อยละ 7.2 ใช้บริการสาธารณะมากกว่าเดือนละ 1 ครั้ง ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนมากหรือร้อยละ 47.2 ความถี่ที่ใช้บริการรถสาธารณะ ไม่แน่นอน แล้วแต่ความจำเป็น รองลงมาร้อยละ 12.8 คือ ใช้บริการรถสาธารณะทุกวัน และร้อยละ 12 ใช้บริการรถสาธารณะมากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง และ 2-3 ครั้งต่อเดือน ตามลำดับ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 40 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

เกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกใช้บริการสาธารณะ	เพศชาย จำนวน (ร้อยละ)	เพศหญิง จำนวน (ร้อยละ)
ความสะดวกในการเรียกใช้บริการ	88 25.1%	94 27.3%
มีอัตราค่าบริการชัดเจน ไม่ต้องต่อรอง	35 10.0%	30 8.7%
ความปลอดภัยจากผู้ขับขี่	27 7.7%	28 8.1%
ความรวดเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทาง	34 9.7%	42 12.2%
สภาพรถสะอาด ใหม่ ปลอดภัย	35 10.0%	23 6.7%
ความปลอดภัยจากการขับขี่	30 8.6%	29 8.4%
ความสะดวกสบายในการนั่ง	27 7.7%	25 7.3%
ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด	53 15.1%	53 15.4%
นั่งได้หลายคน	18 5.1%	16 4.7%
อื่น ๆ	3 0.9%	4 1.2%

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนจาก เพศชาย n = 125 ,เพศหญิง n = 125

ตารางที่ 40 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนมากหรือร้อยละ 25.1 เลือกความสะดวกในการเรียกใช้บริการเป็นเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ รองลงมาร้อยละ 15.1 คือ ค่าใช้จ่ายที่ถูกที่สุด และร้อยละ 10 เลือกสภาพรถสะอาด ใหม่ ปลอดภัยและการมีอัตราค่าบริการที่ชัดเจน ไม่ต้องต่อรอง เป็นเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนมากหรือร้อยละ 27.3 เลือกความสะดวกในการเรียกใช้บริการเป็นเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ รองลงมาร้อยละ 15.4 คือ ค่าใช้จ่ายที่ถูกที่สุด และร้อยละ 12.2 เลือกความรวดเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทางเป็นเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ ตามลำดับ

The logo of Chiang Mai University is a circular emblem. In the center is a detailed illustration of an elephant standing and facing left. Above the elephant's head is a traditional Thai umbrella (parasol). The entire emblem is enclosed within a circular border. The text 'CHIANG MAI UNIVERSITY 1964' is written in a serif font along the bottom inner edge of the circle. There are also decorative floral motifs on the left and right sides of the inner circle.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 41 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

ผู้มีอิทธิพลในการเลือกใช้บริการสาธารณะ	เพศชาย	เพศหญิง
	จำนวน ร้อยละ	จำนวน ร้อยละ
ตัวท่านเอง	105 84.0%	104 83.2%
บุคคลในครอบครัว	11 8.8%	12 9.6%
เพื่อน	6 4.8%	8 6.4%
อื่น ๆ ได้แก่ แล้วแต่กรณีไป ตัดสินใจเองบ้าง ครั้ง	3 2.4%	1 0.8%
รวม	125	125

ตารางที่ 41 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ที่มีอิทธิพลในการเลือกใช้บริการสาธารณะต่อผู้ตอบแบบสอบถามเพศ
ชายและเพศหญิงมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ตัวท่านเอง(84) และรองลงมาคือ บุคคลในครอบครัว
(8.8) และเพื่อน(4.8) ตามลำดับ

ผู้ที่มีอิทธิพลในการเลือกใช้บริการสาธารณะต่อผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมากที่สุด
3 อันดับแรก คือ ตัวท่านเอง(83.2) และรองลงมาคือ บุคคลในครอบครัว(9.6) และเพื่อน(6.4)
ตามลำดับ

ตารางที่ 42 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อครั้ง	เพศชาย จำนวน (ร้อยละ)	เพศหญิง จำนวน (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 20 บาท	21 16.8%	17 13.6%
20-30 บาท	62 49.6%	71 56.8%
31-300 บาท	42 33.6%	37 29.6%
รวม	125	125

ตารางที่ 42 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อครั้งของผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย 3 อันดับแรก
คือ อยู่ระหว่าง 20-30 บาท (49.6) รองลงมาคือ อยู่ระหว่าง 31-300 บาท (33.6) และ ต่ำกว่า 20 บาท
(16.8) ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อครั้งของผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิง 3 อันดับแรก คือ อยู่
ระหว่าง 20-30 บาท (56.8) รองลงมาคือ อยู่ระหว่าง 31-300 บาท (29.6) และต่ำกว่า 20 บาท (13.6)
ตามลำดับ

ตารางที่ 43 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

จำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อ ครั้ง	เพศชาย จำนวน (ร้อยละ)	เพศหญิง จำนวน (ร้อยละ)
คนเดียว	79 63.2%	83 66.4%
เพื่อน/ญาติ 2-3 คน	34 27.2%	30 24.0%
เพื่อน/ญาติ 4-5 คน	9 7.2%	9 7.2%
อื่น ๆ ได้แก่ ไม่นั่งแล้วแต่การเดินทาง และ ไม่มีความคิดเห็น	3 2.4%	3 2.4%
รวม	125	125

ตารางที่ 43 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ พบว่า เพศชายให้ความสำคัญกับจำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อ
ครั้ง 3 อันดับแรกคือ คนเดียว (63.2) รองลงมาคือ เพื่อน/ญาติ 2-3 คน (27.2) และ เพื่อน/ญาติ 4-5
คน (7.2) ตามลำดับ

เพศหญิงให้ความสำคัญกับจำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถสาธารณะต่อครั้ง 3
อันดับแรกคือ คนเดียว (66.4) รองลงมาคือ เพื่อน/ญาติ 2-3 คน (24) และ เพื่อน/ญาติ 4-5 คน (7.2)
ตามลำดับ

ตารางที่ 44 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ

แนวโน้มการใช้รถบริการสาธารณะเพิ่มขึ้นหรือไม่	เพศชาย จำนวน (ร้อยละ)	เพศหญิง จำนวน (ร้อยละ)
ใช้แน่นอน	38 30.4%	55 44.0%
ยังไม่แน่ใจ	79 63.2%	62 49.6%
ไม่ใช่	8 6.4%	8 6.4%
รวม	125	125

ตารางที่ 44 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามเพศ พบว่า แนวโน้มการใช้รถบริการสาธารณะเพิ่มขึ้นในสภาวะน้ำแพง สำหรับเพศชาย
3 อันดับแรก คือ ยังไม่แน่ใจ (63.2) รองลงมาคือ มีแนวโน้มว่าใช้แน่นอน (30.4) และมีแนวโน้มว่า
ไม่ใช่ (6.4) ตามลำดับ

แนวโน้มการใช้รถบริการสาธารณะเพิ่มขึ้นในสภาวะน้ำแพง สำหรับเพศหญิง 3 อันดับ
แรก คือ ยังไม่แน่ใจ (49.6) รองลงมาคือ มีแนวโน้มว่าใช้แน่นอน (44) และมีแนวโน้มว่าไม่ใช่
(6.4) ตามลำดับ

ตารางที่ 45 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

ประเภทรถบริการสาธารณะ	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน (ร้อยละ)	รายได้ 5,001-10,000 บาท จำนวน (ร้อยละ)	รายได้ มากกว่า 10,000 บาท จำนวน (ร้อยละ)
รถสองแถวหรือสี่ล้อแดง	82 36.6%	52 33.8%	63 36.4%
รถสามล้อเครื่องหรือ รถตุ๊กตุ๊ก	44 19.6%	32 20.8%	36 20.8%
รถแท็กซี่	24 10.7%	17 11.0%	22 12.7%
รถสามล้อถีบ	26 11.6%	25 16.2%	21 12.1%
รถประจำทางปรับอากาศ หรือรถเมย์	48 21.4%	28 18.2%	31 17.9%

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนจาก รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท n = 99 ,รายได้
5,001-10,000 บาท n = 69 ,รายได้มากกว่า 10,000 บาท n = 82

จากตารางที่ 45 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท นิยมใช้รถสองแถวหรือ
สี่ล้อแดง (36.6) รองลงมาคือ รถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมย์ (21.4) และรถสามล้อเครื่อง
หรือรถตุ๊กตุ๊ก (19.6) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท นิยมใช้รถสองแถวหรือสี่ล้อ
แดง (33.8) รองลงมาคือ รถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก (20.8) และรถประจำทางปรับอากาศหรือ
รถเมย์ (18.2) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาท นิยมใช้รถสองแถวหรือสี่ล้อแดง (36.4) รองลงมาคือ รถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก (20.8) และรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมย์ (17.9) ตามลำดับ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 46 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

ปัจจัยในการเลือกใช้บริการสาธารณะ	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท	รายได้ 5,001-10,000 บาท	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ยานพาหนะที่ใช้เสีย/ไม่ว่าง	26 17.9%	20 17.2%	36 25.2%
จะไปยังสถานที่ ๆ ไม่มีที่จอดรถ	17 11.7%	13 11.2%	26 18.2%
ต้องการสะดวก	27 18.6%	19 16.4%	18 12.6%
ขับจี้รถเองไม่เป็น และช่วงนั้นไม่มีคน ไปส่ง	14 9.7%	13 11.2%	7 4.9%
ต้องการประหยัดน้ำมัน	34 23.4%	22 19.0%	25 17.5%
ใช้บริการเพื่อไป/กลับยังสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ/สนามบิน	23 15.9%	19 16.4%	27 18.9%
อื่น ๆ ได้แก่ เฉพาะเหตุจำเป็น เดินทาง ระยะทางไกล โดยสารมากกว่า 1 คน ไม่กล้าขับเข้าเมือง กระจายรายได้ บ้าน อยู่ไกล	4 2.8%	10 8.6%	4 2.8%

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนจาก รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท n = 99 ,รายได้

5,001-10,000 บาท n = 69 ,รายได้มากกว่า 10,000 บาท n = 82

จากตารางที่ 46 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทให้ความสำคัญกับปัจจัยในการเลือกใช้บริการสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ ต้องการประหยัดน้ำมัน (23.4) รองลงมาคือ ต้องการสะดวก (18.6) และยานพาหนะที่ใช้เสียหรือไม่ว่าง (17.9) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทให้ความสำคัญกับปัจจัยในการเลือกใช้บริการสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ ต้องการประหยัดน้ำมัน (19) รองลงมาคือ ยานพาหนะที่ใช้เสียหรือไม่ว่าง (17.2) อันดับที่ 3 คือ ต้องการสะดวก และใช้บริการเพื่อไป/กลับยังสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือสนามบิน (16.4) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทให้ความสำคัญกับปัจจัยในการเลือกใช้บริการสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ ยานพาหนะที่ใช้เสียหรือไม่ว่าง (25.2) รองลงมาคือ ใช้บริการเพื่อไป/กลับยังสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือสนามบิน (18.9) และจะไปยังสถานที่ที่ไม่มีที่จอดรถ (18.2) ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 47 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

ความถี่ที่ใช้บริการสาธารณะ	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท	รายได้ 5,001-10,000 บาท	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ทุกวัน	6 6.1%	9 13.0%	3 3.7%
มากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	10 10.1%	8 11.6%	9 11.0%
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	5 5.1%	1 1.4%	7 8.5%
มากกว่าเดือนละ 1 ครั้ง	6 6.1%	4 5.8%	4 4.9%
เดือนละ 1 ครั้ง	3 3.0%	2 2.9%	5 6.1%
2-3 ครั้งต่อเดือน	8 8.1%	4 5.8%	10 12.2%
ไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น	60 60.6%	40 58.0%	44 53.7%
อื่น ๆ ได้แก่ เมื่อจำเป็น และวัน จันทร์ถึง	1	1	-
วันศุกร์	1.0%	1.4%	-
รวม	99	69	82

ตารางที่ 47 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทให้ความสำคัญกับความถี่

ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ ไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น (60.6) รองลงมาคือ มากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง (10.1) และ 2-3 ครั้งต่อเดือน (8.1) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทให้ความสำคัญกับความถี่ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ ไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น (58) รองลงมาคือ การใช้ทุกวัน (13) และมากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง (11.6) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทให้ความสำคัญกับความถี่ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ ไม่แน่นอนแล้วแต่ความจำเป็น (53.7) รองลงมาคือ 2-3 ครั้งต่อเดือน (12.2) และมากกว่าสัปดาห์ละ 1 ครั้ง (11) ตามลำดับ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 48 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

เกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกใช้บริการ สาธารณะ	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท	รายได้ 5,001-10,000 บาท	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ความสะดวกในการเรียกใช้บริการ	61 21.3%	53 28.5%	68 30.8%
มีอัตราค่าบริการชัดเจน ไม่ต้อง ต่อรอง	27 9.4%	14 7.5%	24 10.9%
ความปลอดภัยจากผู้ขับขี่	27 9.4%	14 7.5%	14 6.3%
ความรวดเร็วในการไปถึงจุดหมาย ปลายทาง	29 10.1%	22 11.8%	25 11.3%
สภาพรถสะอาด ใหม่ ปลอดภัย	27 9.4%	15 8.1%	16 7.2%
ความปลอดภัยจากการขับขี่	26 9.1%	16 8.6%	17 7.7%
ความสะดวกสบายในการนั่ง	25 8.7%	11 5.9%	16 7.2%
ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด	45 15.7%	32 17.2%	29 13.1%
นั่งได้หลายคน	18 6.3%	4 2.2%	12 5.4%
อื่นๆ ได้แก่ มารยาทผู้ขับ เจอคันไหน ก่อนไปก่อน ไม่มีเกณฑ์แน่นอน	2 0.7%	5 2.7%	- -

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนจาก รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท n = 99 ,รายได้
5,001-10,000 บาท n = 69 ,รายได้มากกว่า 10,001 บาท n = 82

ตารางที่ 48 พฤติกรรมการใช้บริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทมีเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ สะดวกในการเรียกใช้บริการ (21.3) รองลงมาคือ ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด (15.7) และความเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทาง (11.8) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทมีเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ สะดวกในการเรียกใช้บริการ (28.5) รองลงมาคือ ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด (17.2) และความเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทาง (31.9) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทมีเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการรถสาธารณะ 3 อันดับแรก คือ สะดวกในการเรียกใช้บริการ (30.8) รองลงมาคือ ค่าใช้จ่ายถูกที่สุด (13.1) และความเร็วในการไปถึงจุดหมายปลายทาง (11.3) ตามลำดับ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 49 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

ผู้มีอิทธิพลในการเลือกใช้บริการสาธารณะ	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท	รายได้ 5,001-10,000 บาท	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ตัวทำเอง	79 79.8%	59 85.5%	71 86.6%
บุคคลในครอบครัว	12 12.1%	6 8.7%	5 6.1%
เพื่อน	6 6.1%	2 2.9%	6 7.3%
อื่น ๆ ได้แก่ ตัดสินใจเอง บางครั้งและเป็นกรณีไป	2 2.0%	2 2.9%	- -
รวม	99	69	82

ตารางที่ 49 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทส่วนใหญ่เป็นผู้ตัดสินใจ
เลือกด้วยตัวเอง (79.8) รองลงมาคือ ได้รับอิทธิพลจากครอบครัว (12.1) และเพื่อน (6.1) ตามลำดับ
ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทส่วนใหญ่เป็นผู้ตัดสินใจ
เลือกด้วยตัวเอง (85.5) รองลงมาคือ ได้รับอิทธิพลจากครอบครัว (8.7) และเพื่อน (2.9) ตามลำดับ
ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทส่วนใหญ่เป็นผู้ตัดสินใจเลือกด้วย
ตัวเอง (86.6) รองลงมาคือ ได้รับอิทธิพลจากครอบครัว (6.1) และเพื่อน (7.3) ตามลำดับ

ตารางที่ 50 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อครั้ง	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน (ร้อยละ)	รายได้ 5,001-10,000 บาท จำนวน (ร้อยละ)	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท จำนวน (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 20 บาท	20 20.2%	11 15.9%	7 8.5%
20-30 บาท	52 52.5%	33 47.8%	48 58.5%
31-300 บาท	27 27.3%	25 36.2%	27 32.9%
รวม	99	69	82

ตารางที่ 50 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย
ระหว่าง 20-30 บาท (52.5) รองลงมาคือ มีค่าใช้จ่ายระหว่าง 31-300 บาท (27.3) และต่ำกว่า 20 บาท
(20.2) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทส่วนมากมีค่าใช้จ่ายอยู่
ระหว่าง 20-30 บาท (47.8) รองลงมาคือ มีค่าใช้จ่ายระหว่าง 31-300 บาท (27.3) และค่าใช้จ่ายต่ำ
กว่า 20 บาท (15.9) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายอยู่ระหว่าง 20-
300 บาท (58.5) รองลงมาคือ มีค่าใช้จ่ายระหว่าง 31-300 บาท (32.9) และค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 20 บาท
(8.5) ตามลำดับ

ตารางที่ 51 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

จำนวนผู้โดยสารต่อการใช้บริการ รถสาธารณะต่อครั้ง	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท	รายได้ 5,001-10,000 บาท	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
คนเดียว	54 54.5%	46 66.7%	62 75.6%
เพื่อน/ญาติ 2-3 คน	34 34.3%	14 20.3%	16 19.5%
เพื่อน/ญาติ 4-5 คน	10 10.1%	6 8.7%	2 2.4%
อื่น ๆ ได้แก่ ไม่นั่งนอน และไม่มีความคิดเห็น	1 1.0%	3 4.3%	2 2.4%
รวม	99	69	82

ตารางที่ 51 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทส่วนใหญ่ใช้บริการรถ
สาธารณะคนเดียว (54.5) รองลงมาคือ ใช้บริการรถสาธารณะร่วมกับเพื่อน/ญาติ 2-3 คน (34.3) และ
ใช้บริการรถสาธารณะร่วมกับเพื่อน/ญาติ 4-5 คน (10.1) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทส่วนใหญ่ใช้บริการรถ
สาธารณะคนเดียว (66.7) รองลงมาคือ ใช้บริการรถสาธารณะร่วมกับเพื่อน/ญาติ 2-3 คน (20.3) และ
ใช้บริการรถสาธารณะร่วมกับเพื่อน/ญาติ 4-5 คน (8.7) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทส่วนใหญ่ใช้บริการรถสาธารณะคน
เดียว (75.6) รองลงมาคือ ใช้บริการรถสาธารณะร่วมกับเพื่อน/ญาติ 2-3 คน (19.5) และใช้บริการรถ
สาธารณะร่วมกับเพื่อน/ญาติ 4-5 คน (2.4) ตามลำดับ

ตารางที่ 52 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้

แนวโน้มการใช้รถบริการ สาธารณะเพิ่มขึ้นหรือไม่	รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท	รายได้ 5,001-10,000 บาท	รายได้ มากกว่า 10,001 บาท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ใช้แน่นอน	26 26.3%	27 39.1%	40 48.8%
ยังไม่แน่ใจ	70 70.7%	35 50.7%	36 43.9%
ไม่ใช้	3 3.0%	7 10.1%	6 7.3%
รวม	99	69	82

ตารางที่ 52 พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่
จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจกับ
การหันมาใช้บริการรถสาธารณะเพิ่มขึ้นในสภาวะน้ำมันแพง (70.7) รองลงมาคือ มีแนวโน้มว่าจะ
ใช้แน่นอน (26.3) และสุดท้ายมีแนวโน้มว่าไม่ใช้ (3) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาทส่วนมากยังไม่แน่ใจกับการ
หันมาใช้บริการรถสาธารณะเพิ่มขึ้นในสภาวะน้ำมันแพง (50.7) รองลงมาคือ มีแนวโน้มว่าจะใช้
แน่นอน (39.1) และสุดท้ายมีแนวโน้มว่าไม่ใช้ (10.1) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 10,001 บาทส่วนมากมีแนวโน้มหันมาใช้บริการ
รถสาธารณะเพิ่มขึ้นในสภาวะน้ำมันแพง (48.8) รองลงมาคือ มีแนวโน้มว่ายังไม่แน่ใจกับการหันมา
ใช้บริการรถสาธารณะเพิ่มขึ้น (43.9) และสุดท้ายมีแนวโน้มว่าไม่ใช้ (7.3) ตามลำดับ

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะที่ผู้ใช้พบจากผู้ให้บริการรถบริการ
สาธารณะ

ตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อคิดเห็น
เกี่ยวกับจำนวนของรถบริการสาธารณะ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับจำนวนรถบริการสาธารณะ	จำนวน	ร้อยละ
เพียงพอแล้ว	107	42.8
ไม่แสดงความคิดเห็น	103	41.2
รถเมล์มีจำนวนน้อยเกินไป	25	10
ไม่เพียงพอ	15	6
รวม	250	100

หมายเหตุ : ลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

จากตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อคิดเห็น
เกี่ยวกับจำนวนของรถบริการสาธารณะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 42.8 มี
ความคิดเห็นว่า จำนวนของรถบริการสาธารณะเพียงพอแล้ว ร้อยละ 41.2 ไม่แสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ร้อยละ 10 มีความคิดเห็นว่า รถเมล์มีจำนวนน้อยเกินไป ตามลำดับ

4.1 รถสองแถวหรือสี่ล้อแดง

ตารางที่ 54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง

ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสี่ล้อแดง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ชอบขับรถวนหาลูกค้า ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง	128	65.0	1
การขับขี่หวาดเสียว อันตราย	115	58.4	2
ราคาแพงกว่าที่คิดไว้	87	44.2	3
บูครีราคา	71	36.0	4
ไปส่งไม่ถึงจุดหมายปล่อยลงกลางทางให้ไปต่อเอง	61	31.0	5
ผู้ขับขี่พูดจาไม่สุภาพ	57	28.9	6
สภาพรถดูแล้วไม่ปลอดภัย	56	28.4	7
ขับรถไม่ถูกกฎ ไม่มีมารยาทในการขับขี่	10	5.1	8
รับผู้โดยสารก่อน แต่ส่งทีหลังคนมาสุดท้าย	1	0.5	9
ไม่มีปัญหา	1	0.5	9
ถึงจุดหมายช้ากว่าที่คิด	1	0.5	9
คนขับรถไม่มีเงินทอน เปิดเพลงดัง รถสกปรก	1	0.5	9
กลัวรถเสีย	1	0.5	9
ขับรถแข่งกัน	1	0.5	9

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 197$

จากตารางที่ 54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 65 พบปัญหาในเรื่องชอบขับรถวนหาลูกค้า ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง รองลงมาคือ ร้อยละ 58.4 พบปัญหาในเรื่องการขับขี่หวาดเสียว อันตราย ร้อยละ 44.2 พบปัญหาในเรื่องราคาแพงกว่าที่คิดไว้

ปัญหาในเรื่องอื่น ๆ ได้แก่ ขับรถไม่ถูกกฎจราจร ไม่มีมารยาทในการขับขี่ รับผู้โดยสารก่อน แต่ไปส่งทีหลังคนมาสุดท้าย ถึงจุดหมายช้ากว่าที่คิด พนักงานขับรถไม่มีเงินทอน เปิดเพลงดัง รถสกปรก กลัวรถเสีย ขับรถแข่งกัน และไม่มีปัญหา

ตารางที่ 55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับสี่ล้อแดง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แสดงความคิดเห็น	91	46.2
ขับรถไม่มีมารยาท ไม่มีวินัยจราจร จอดรถไม่เป็นระเบียบ	53	26.9
คิดค่าโดยสารแพง อยากให้มีมาตรฐานด้านราคา	28	14.2
ปรับปรุงสภาพรถและการบริการ	22	11.2
ช่วงเย็นคนขับจะดื่มสุรา	2	1.0
มักวนหาลูกค้า ทำให้เสียเวลา	1	0.5
รวม	197	100.0

หมายเหตุ : ลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

จากตารางที่ 55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถสองแถวหรือสี่ล้อแดง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 46.2 ไม่แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ร้อยละ 26.9 มีความคิดเห็นว่าผู้เกี่ยวข้องควรดูแลเพราะขับรถไม่มีมารยาท ไม่มีวินัยจราจร และจอดรถไม่เป็นระเบียบ ร้อยละ 14.2 มีความคิดเห็นว่า คิดค่าโดยสารแพง อยากให้มีมาตรฐานด้านราคา และปรับปรุงสภาพรถและการบริการ ตามลำดับ

4.2 รถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

ตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถเมล์	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
เวลานานมากกว่าจะมา 1 คัน	76	71.0	1
เส้นทางเดินรถน่าจะมีความหลากหลายกว่านี้	50	46.7	2
ไม่ทราบว่าผ่านที่ไหนบ้าง อยากจะให้ระบุชัดเจนกว่านี้	43	40.2	3
ป้ายรถเมล์ไม่ชัดเจน	36	33.6	4
บริเวณรอบนอก(เมือง) ไม่มีจุดรถเมล์	31	29.0	5
พนักงานพูดจาไม่สุภาพ	14	13.1	6
ไม่เจอปัญหา	5	4.7	7
เรียกจอดไม่ตรงป้าย พนง.ค่า แต่ป้ายอยู่ไกลมาก	1	0.9	8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 107$

จากตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 71 พบปัญหาในเรื่องเวลานานกว่าจะมา 1 คัน รองลงมาคือ ร้อยละ 46.7 พบปัญหาในเรื่องเส้นทางเดินรถน่าจะมีความหลากหลายกว่านี้ ร้อยละ 40.2 พบปัญหาในเรื่องไม่ทราบว่าเส้นทางเดินรถผ่านที่ไหนบ้าง อยากจะให้ระบุชัดเจนกว่านี้

ตารางที่ 57 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับรถเมล์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แสดงความคิดเห็น	47	43.9
ควรมีปริมาณรถให้บริการมากกว่านี้	29	27.1
ควรระบุเส้นทางผ่านของรถเมล์ให้ชัดเจน	13	12.1
ควรมีการประชาสัมพันธ์และทำป้ายจอรถให้ชัดเจน	8	7.5
ควรเพิ่มเส้นทางบริการให้มากขึ้น และลดระยะทางให้สั้นลง	6	5.6
ความถี่น่าจะมากกว่านี้ ประมาณ 15 นาที/คัน	4	3.7
รวม	107	100.0

หมายเหตุ: ลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

จากตารางที่ 57 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถประจำทางปรับอากาศหรือรถเมล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 50 ไม่แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ร้อยละ 24.2 มีความคิดเห็นว่าควรมีปริมาณรถให้บริการมากกว่านี้ ร้อยละ 10.8 มีความคิดเห็นว่า ควรระบุเส้นทางผ่านของรถเมล์ให้ชัดเจน ตามลำดับ

4.3 รถแท็กซี่

ตารางที่ 58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถแท็กซี่

ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
หาจุดขึ้นยาก ไม่สามารถหาได้ทั่วไป	33	52.4	1
โก่งมิเตอร์ ไม่ซื้อสตั๊ย	30	47.6	2
ต้องรอคิวนานในบางช่วงเวลา	25	39.7	3
เลือกรับเฉพาะชาวต่างชาติ	23	36.5	4
จำนวนให้บริการน้อย	22	34.9	5
การไม่รู้จักเส้นทาง ไม่มีความแม่นยำในเส้นทาง	17	27.0	6
เสียเวลาในการเดินทาง	8	12.7	7
พนักงานขับรถพูดจาไม่สุภาพ	7	11.1	8
เรียกร้อยค่าทิป	6	9.5	9
ไม่คิดตามมิเตอร์ ทำให้ไม่มีอัตราค่าที่แน่นอน	3	4.8	10
มี service charge	1	1.6	11
พนักงานชอบตามตื้อจะให้ขึ้นตื้อๆ ที่ไม่มีเงิน	1	1.6	11
มีการขโมยทรัพย์สิน	1	1.6	11

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก n = 63

จากตารางที่ 58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 52.4 พบปัญหาในเรื่องหาจุดขึ้นยาก ไม่สามารถหาได้ทั่วไป รองลงมาคือ ร้อยละ 47.6 พบปัญหาในเรื่องการโก่งมิเตอร์ ไม่ซื้อสตั๊ย ร้อยละ 39.7 พบปัญหาในเรื่องต้องรอคิวนานในบางช่วงเวลา ตามลำดับ ปัญหาในเรื่องอื่น ๆ ได้แก่ ไม่คิดค่าโดยสารตามมิเตอร์ ทำให้ไม่มีอัตราค่าบริการที่แน่นอน ต้องจ่ายค่า Service charge ด้วย พนักงานขับรถชอบตามตื้อจะให้ขึ้น และมีการขโมยทรัพย์สิน

ตารางที่ 59 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถแท็กซี่

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แสดงความคิดเห็น	28	44.4
แพง อยากให้มีมาตรฐานด้านราคามากกว่านี้	20	31.7
ไม่กมิตอร์	7	11.1
โกงมิตอร์	5	7.9
เพิ่มจุดจอดรถให้บริการมากขึ้น	2	3.2
จำนวนให้บริการน้อย	1	1.6
รวม	63	100.0

หมายเหตุ : ลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

จากตารางที่ 59 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 44.4 ไม่แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ร้อยละ 31.7 มีความคิดเห็นว่า แพง อยากให้มีมาตรฐานด้านราคามากกว่านี้ และร้อยละ 11.1 มีความคิดเห็นว่า พนักงานขับรถไม่กมิตอร์ตามลำดับ

4.4 รถมสามล้อถีบ

ตารางที่ 60 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสามล้อถีบ

ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสามล้อถีบ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
จำนวนให้บริการน้อย มีเฉพาะที่	35	48.6	1
การแต่งกายของคนขับขี่ไม่เรียบร้อย	22	30.6	2
สภาพรถเก่า เห็นแล้วไม่อยากจะขึ้น	20	27.8	3
เสียเวลาในการเดินทาง	17	23.6	4
สงสารคนถีบเพราะแก่มาก	13	18.1	5
ไม่มีปัญหา	8	11.1	6
คนขับรถพูดจาไม่สุภาพ	6	8.3	7
ไม่รู้จักเส้นทาง หลง วนไปวนมาที่เดิม	3	4.2	8
มีการทุจริตราคาจนเกินไป	2	2.8	9

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / จำนวนร้อยละจาก $n = 72$

จากตารางที่ 60 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสามล้อถีบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากหรือร้อยละ 48.6 พบปัญหาในเรื่องจำนวนให้บริการน้อย มีเฉพาะที่ รองลงมาคือ ร้อยละ 30.6 พบปัญหาในเรื่องการแต่งกายของคนขับขี่ไม่เรียบร้อย ร้อยละ 27.8 พบปัญหาในเรื่องสภาพรถเก่า เห็นแล้วไม่อยากจะขึ้นตามลำดับ

ตารางที่ 61 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถสามล้อถีบ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับรถสามล้อถีบ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แสดงความคิดเห็น	45	62.5
แต่งกายให้เรียบร้อย	11	15.3
ลดภาวะโลกร้อน ประหยัดน้ำมัน	7	9.7
อยากให้อนุรักษ์ไว้ เป็นเอกลักษณ์เมืองเชียงใหม่	5	6.9
สงสารคนขับ	2	2.8
ปรับปรุงเรื่องการดื่มสุรา	1	1.4
ไม่นิยมในปัจจุบัน	1	1.4
รวม	72	100.0

หมายเหตุ: ลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

จากตารางที่ 61 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถสามล้อถีบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 62.5 ไม่แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ร้อยละ 15.3 มีความคิดเห็นว่าการแต่งกายให้เรียบร้อยกว่านี้ ร้อยละ 9.7 มีความคิดเห็นว่าเป็นการลดภาวะโลกร้อน ประหยัดน้ำมันตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

4.5 รถมสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ตารางที่ 62 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสามล้อเครื่อง	จำนวน	ร้อยละ	อันดับที่
ขับรถหวาดเสียว อันตราย	77	68.8	1
คิดค่าโดยสารแพง (บูตริตราคา)	53	47.3	2
คนขับรถพูดจาไม่สุภาพ	23	20.5	3
เลือกรับเฉพาะชาวต่างชาติ	21	18.8	4
จำนวนให้บริการน้อย มีเฉพาะที่	16	14.3	5
คนขับรถมาแล้วขับรถ	13	11.6	6
ไม่รู้จักเส้นทาง ก็บอกว่ารู้จักเส้นทาง ทำให้หลงทาง	9	8.0	7
เอาเปรียบชาวต่างชาติ	2	1.8	8
เหม็นควัน	1	0.9	9

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ / คำนวณร้อยละจาก $n = 112$

จากตารางที่ 62 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 68.8 พบปัญหาในเรื่องขับรถหวาดเสียว อันตราย รองลงมาคือ ร้อยละ 47.3 พบปัญหาในเรื่องการคิดค่าโดยสารแพง (บูตริตราคา) ร้อยละ 20.5 พบปัญหาในเรื่องคนขับรถพูดจาไม่สุภาพตามลำดับ

ตารางที่ 63 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับรถตุ๊กตุ๊ก	จำนวน	ร้อยละ
ไม่แสดงความคิดเห็น	60	53.6
ขับรถหวาดเสียว ไม่มีมารยาทและไม่มีวินัยจราจร	36	32.1
ราคาแพง อยากให้มีมาตรฐานด้านราคา	12	10.7
ปรับปรุงสภาพรถ (ควัน,เสียงดัง) และการให้บริการลูกค้า	3	2.7
อยากให้มีการจำกัดความเร็วและเส้นทาง	1	0.9
รวม	112	100.0

หมายเหตุ: ลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

จากตารางที่ 63 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการใช้บริการรถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 53.6 ไม่แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ร้อยละ 32.1 มีความคิดเห็นว่า ขับรถหวาดเสียว ไม่มีมารยาทและไม่มีวินัยจราจร ร้อยละ 10.7 มีความคิดเห็นว่า ราคาแพงอยากให้มีความมาตรฐานด้านราคา ตามลำดับ