

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร
ของผู้สูงอายุ : กรณีศึกษาขนส่งสาธารณะ

THE STUDY OF TRAVEL BEHAVIOR IN BANGKOK FOR ELDERLY
TRAVELERS : PUBLIC TRANSPORTATION CASE STUDY



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2562

KMITL-2019-EN-M-093-082

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร
ของผู้สูงอายุ : กรณีศึกษาขนส่งสาธารณะ

THE STUDY OF TRAVEL BEHAVIOR IN BANGKOK FOR ELDERLY
TRAVELERS : PUBLIC TRANSPORTATION CASE STUDY



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ.2562
KMITL-2019-EN-M-093-082

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE STUDY OF TRAVEL BEHAVIOR IN BANGKOK FOR ELDERLY
TRAVELERS : PUBLIC TRANSPORTATION CASE STUDY



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF ENGINEERING IN CIVIL ENGINEERING
FACULTY OF ENGINEERING
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2019
KMITL-2019-EN-M-093-082

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2019

FACULTY OF ENGINEERING

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ : กรณีศึกษาขนส่งสาธารณะ
นักศึกษา	นายชวลิต นรสาร
รหัสประจำตัว	57601366
ปริญญา	วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	วิศวกรรมโยธา
พ.ศ.	2562
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รศ.ดร.อุมา สีบุญเรือง

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป และกลุ่มวัยที่จะก้าวเข้าสู่ผู้สูงอายุ ที่มีอายุตั้งแต่ 45 ปี จนถึง 60 ปี โดยทำการสำรวจข้อมูลภาคสนาม จำนวน 204 ตัวอย่าง นำมาใช้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน โดยพิจารณาจากค่า χ^2 เท่ากับ 72.331 ที่ df เท่ากับ 58 ค่า χ^2/df เท่ากับ 1.247 ค่า CMIN-p เท่ากับ 0.098 ค่า GFI เท่ากับ 0.955 ค่า TLI เท่ากับ 0.993 ค่า CFI เท่ากับ 0.996 ค่า RMSEA เท่ากับ 0.035 และค่า SRMR เท่ากับ 0.021 พบว่าแบบจำลองมีความสอดคล้องกันดีกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการประเมินคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ สภาพความสมบูรณ์ของรถ การให้บริการของพนักงาน ตารางเวลาเดินรถ และลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการประเมินคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด คือ ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง เพราะมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากที่สุดเท่ากับ 0.914 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งได้แก่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ มีอาคารที่พักเพียงพอ มีห้องน้ำเพียงพอและสะอาด รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ ผลการศึกษานี้เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและกำหนดนโยบายให้เกิดความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และสามารถแก้ปัญหาในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันที่เป็นอยู่ได้อย่างเหมาะสมกับความจำเป็นของผู้สูงอายุ

Thesis	The Study of Travel Behavior in Bangkok for Elderly Travelers : Public Transportation Case Study
Student	Mr Chawalit Norasan
Student ID.	57601366
Degree	Master of Engineering
Program	Civil Engineering
Year	2019
Thesis Advisor	Assoc.Prof.Dr.Uma Seeboonruang

ABSTRACT

The research has investigated the traveling behavior of the elders in Bangkok. The elder travelers were classified in 2 groups, including those more than 60 years old and those whose age were between 45 and 60 years old. There were as many as 204 samples. The confirmatory factor analysis was carried out in the research. The results showed that the X^2/df , CMIN-p, GFI, TLI, CFI, RMSEA and SRMR were 1.247, 0.098, 0.955, 0.955, 0.993, 0.996, 0.035 and 0.021, respectively by using X^2 and df were assigned 72.331 and 58, respectively. The models were comparable with the empirical data. The most important factor for the evaluation of the public transport (i.e. vehicle condition, staff service, time schedule of the bus and physical appearance of the bus station) was the physical appearance of the bus station with the greatest composition was 0.914, statistically significant at the 0.01 level, these include: facilities for elders, adequate accommodation, enough bathroom and clean, including public relations. The results of the research can provide the planning of the policy in accordance with the population demands and can solve the current public transport system suitable for the elder travelers.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยความรู้จากอาจารย์ที่ปรึกษา รศ.ดร.อุมา สีบุญเรือง ที่ท่านได้ให้ความรู้ คำปรึกษา แนะนำแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล และแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่ทุกขั้นตอน เพื่อให้การเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ที่สุด

ขอขอบคุณ อ.อุษะ ศิริแก้ว ที่คอยให้คำปรึกษาและชี้แนะแนวทางในการทำแบบสอบถาม รวมถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลจนแล้วเสร็จ

ขอขอบคุณ คุณพ่อ และคุณแม่ของผู้ศึกษา ที่อยู่เบื้องหลังในความสำเร็จที่ได้ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนและให้กำลังใจตลอดมา

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ทุกคนที่ช่วยให้ออกกำลังกายและช่วยผลักดันให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

ท้ายสุดนี้ขอขอบคุณผู้ที่มีส่วนช่วยให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี และ กราบขออภัยบุคคลผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้กล่าวถึง ณ ที่นี้แต่ยังระลึกถึงตลอดไป

สำหรับคุณงามความดีอันใดที่เกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ข้าพเจ้าขอมอบให้กับบิดามารดา ซึ่งเป็นที่รักและเคารพยิ่ง ตลอดจนครูอาจารย์ที่เคารพทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และถ่ายทอดประสบการณ์ที่ดีให้แก่ข้าพเจ้า

ชวลิต นรสาร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VIII
สารบัญรูป.....	XII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
1.5 ขั้นตอนการทำงาน.....	3
บทที่ 2 วรรณกรรมปริทัศน์.....	4
2.1 ความหมายของผู้สูงอายุ.....	4
2.2 รัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ.....	6
2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560.....	6
2.2.2 พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2553 และแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560.....	6
2.2.3 ร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 (ฉบับเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ).....	7
2.2.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564).....	8
2.2.5 แผนผู้สูงอายุแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2545 - 2564) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2552.....	8
2.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการที่ใช้ในการขนส่ง สาธารณะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และแนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล.....	9
2.3.1 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522.....	10

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3.2 กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548.....	10
2.3.3 กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือ บริการในอาคาร สถานที่ หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและ ใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2555.....	10
2.3.4 กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือ บริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถ เข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556.....	12
2.3.5 แนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design).....	22
2.4 งานวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุและการเดินทาง	24
2.5 การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล.....	29
2.5.1 การสำรวจและเก็บข้อมูล.....	29
2.5.2 การเลือกประเภทของแหล่งท่องเที่ยว.....	30
2.5.3 การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation).....	33
2.5.4 การทดสอบข้อมูลความเชื่อมั่น สัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช	34
2.5.5 การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis).....	35
2.5.6 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA).....	36
2.5.7 การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติด้วยโปรแกรม AMOS.....	38
บทที่ 3 วิธีดำเนินงาน.....	42
3.1 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ	42
3.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ	42
3.1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ	43
3.2 การกำหนดพื้นที่และขอบเขตการสำรวจข้อมูล.....	44

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 การวางแผนและออกแบบการสำรวจ.....	45
3.3.1 จำนวนตัวอย่างและจุดสำรวจ.....	45
3.3.2 แบบสอบถาม	46
3.4 การสำรวจข้อมูลภาคสนาม	47
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	49
3.5.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistic).....	49
3.5.2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อคุณภาพ.....	49
3.5.3 การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic).....	49
3.5.4 การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis).....	49
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	51
4.1 ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ ..	51
4.1.1 ผลการศึกษาข้อมูลส่วนตัว คุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ	51
4.1.2 ผลการศึกษาระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยว และยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ	69
4.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ	82
4.2.1 ผลการศึกษาการเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ	82
4.2.2 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้างในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ....	89

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา.....	100
5.1 พฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ.....	100
5.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในมุมมองของผู้สูงอายุ.....	101
5.2.1 การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ.....	101
5.2.2 สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ.....	102
5.3 การนำไปใช้ประโยชน์.....	103
5.4 ข้อเสนอแนะ.....	104
บรรณานุกรม.....	105
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม.....	108
ภาคผนวก ข ข้อมูลสัมภาษณ์ผู้สูงอายุ.....	111
ภาคผนวก ค ภาพการสัมภาษณ์และสถานที่ท่องเที่ยว.....	141
ภาคผนวก ง ผลการ Run ข้อมูลจากโปรแกรม AMOS.....	144
ประวัติผู้เขียน.....	153

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 การจัดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้จําแนกตามประเภทของบริการขนส่ง	13
2.2 จำนวนที่นั่งสำหรับคนพิการหรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นคนพิการสำหรับบริการขนส่ง	15
2.3 จำนวนที่จอดรถสำหรับคนพิการสำหรับบริการขนส่ง.....	18
2.4 การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการสำรวจด้วยวิธี RP และวิธี SP.....	29
2.5 เกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช	35
2.6 การเปรียบเทียบการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจกับการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน	36
2.7 เกณฑ์การประเมินความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของโมเดล	39
3.1 ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล	43
3.2 สถานที่ท่องเที่ยวที่เก็บข้อมูลแบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยว.....	44
3.3 ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์.....	46
3.4 ข้อดีและข้อเสียของวิธีการทำสำรวจแบบต่าง ๆ.....	48
4.1 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามเพศ.....	52
4.2 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามอายุ	52
4.3 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามสถานภาพ.....	53
4.4 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามระดับการศึกษา	53
4.5 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามอาชีพ.....	54
4.6 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามรายได้ต่อเดือน.....	55
4.7 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามโรคประจำตัว.....	56
4.8 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามปัญหาทางด้านสายตา.....	56
4.9 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามปัญหาทางการเคลื่อนไหว	57
4.10 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามผู้ติดตามช่วยเหลือ	57
4.11 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามที่พักอาศัย	58
4.12 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามความถี่ในการท่องเที่ยว.....	58
4.13 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตามความชอบในการท่องเที่ยว....	59
4.14 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จําแนกตาม ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว	60

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.15 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม จำนวนครั้งที่เดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้.....	61
4.16 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม สิ่งที่ทำให้เลือกเดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้.....	62
4.17 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด.....	63
4.18 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงในการเดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด.....	64
4.19 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว.....	64
4.20 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวก ที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว.....	66
4.21 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่.....	69
4.22 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพของสถานที่.....	73
4.23 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ.....	74
4.24 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพของยานพาหนะสาธารณะ.....	76
4.25 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ.....	77
4.26 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจและทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ.....	79
4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยการไ้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	83
4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยการไ้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	83

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	84
4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	84
4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	85
4.32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	85
4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโรคประจำตัวกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	86
4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ติดตามช่วยเหลือกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	86
4.35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวกับการเลือกรูปแบบ การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	87
4.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความชอบในการท่องเที่ยวกับการเลือกรูปแบบ การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	87
4.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ.....	88
4.38 ชื่อตัวแปรและความหมายของตัวแปรแฝงได้ที่ใช้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบ เชิงยืนยันของทัศนคติที่มีต่อคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ.....	89
4.39 ชื่อตัวแปรและความหมายของตัวแปรสังเกตได้ที่ใช้ในการวิเคราะห์ องค์ประกอบเชิงยืนยันของทัศนคติที่มีต่อคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ.....	90
4.40 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปรในแบบจำลอง.....	91
4.41 เปรียบเทียบระหว่างค่าสถิติและเกณฑ์วัดระดับความกลมกลืนและผลการวิเคราะห์.....	93
4.42 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 1 ของแบบจำลอง การวิเคราะห์ข้อมูลทัศนคติที่มีต่อคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะ.....	95

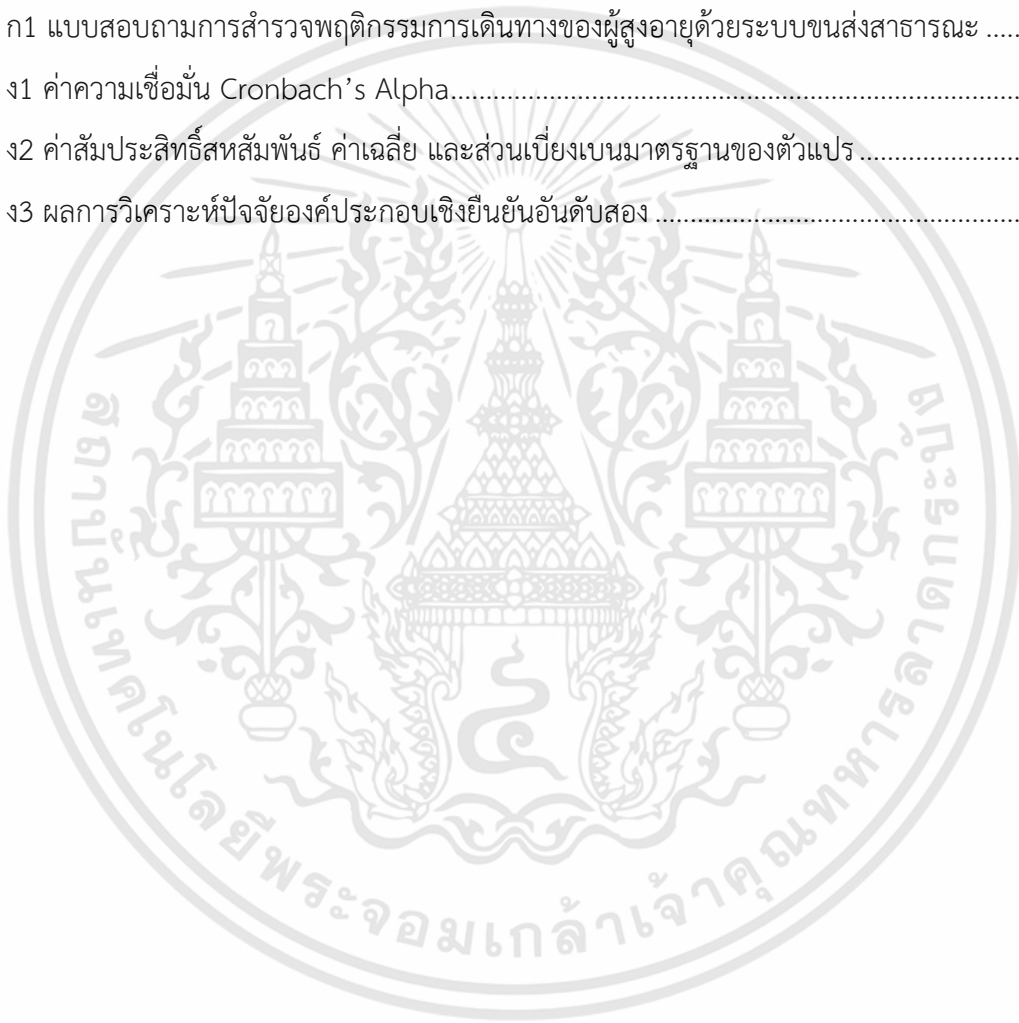
สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.43 ผลการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 2 ของแบบจำลอง การวิเคราะห์ห้องค์ประกอบด้านต่าง ๆ ที่มีต่อคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะ 97	
4.44 ค่าสถิติความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแต่ละคู่ในแบบจำลองสมการโครงสร้างการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ..... 98	
ข1 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง..... 111	
ข2 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง..... 118	
ข3 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง..... 123	
ข4 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง..... 129	
ข5 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง..... 135	



สารบัญรูปร่าง

รูปที่	หน้า
3.1 พื้นที่การศึกษาตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร	45
3.2 กรอบแนวคิดในการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะของผู้สูงอายุ	50
4.1 แบบจำลองวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยัน ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	92
ก1 แบบสอบถามการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	108
ง1 ค่าความเชื่อมั่น Cronbach's Alpha.....	144
ง2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปร	145
ง3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง	147



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แนวโน้มของสังคมโลกยุคปัจจุบัน พบว่าประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มีจำนวนประชากรสูงอายุเพิ่มมากขึ้นทุกปี และกำลังมีส่วนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั่วโลก โดยจะเห็นได้จากใน พ.ศ. 2559 โลกมีประชากรทั้งหมดประมาณ 7,433 ล้านคน ในจำนวนนี้มีประชากรสูงอายุจำนวน 929 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 12.5 ของประชากรทั้งหมด (สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย, 2559) ระดับประชาคมอาเซียน ซึ่งมีสมาชิก 10 ประเทศ มีประชากรสูงอายุเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ใน พ.ศ. 2559 มีจำนวน 3 ประเทศที่ก้าวเข้าสู่สังคมสูงอายุแล้ว ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 18.7 ประเทศไทยประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 16.5 และประเทศเวียดนาม ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 10.7 (สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย, 2559) โดยมีแนวโน้มว่าประชากรโลกจะมีอายุสูงขึ้นเรื่อย ๆ การสูงอายุของประชากรจึงเป็นปรากฏการณ์ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชากรทั่วโลกอยู่ในปัจจุบันและในอนาคตข้างหน้า

สำหรับประเทศไทยก้าวเข้าสู่สังคมสูงอายุมาตั้งแต่ พ.ศ. 2548 และกำลังจะก้าวเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) ระดับสมบูรณ์ใน พ.ศ. 2564 หมายถึง สังคมที่มีผู้สูงอายุมากกว่าร้อยละ 20 ของประชากรทั้งหมด โดยคาดการณ์ว่าใน พ.ศ. 2574 ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมสูงอายุระดับสุดยอด คือ มีผู้สูงอายุมากกว่าร้อยละ 28 ของประชากรทั้งหมด การเข้าสู่สังคมสูงอายุสาเหตุหนึ่งมาจากประเทศไทยประสบความสำเร็จในการวางแผนครอบครัว ในช่วง พ.ศ. 2515 - 2538 ทำให้ประชากรเพิ่มช้าลงอย่างมาก เมื่อ 50 ปีก่อนประชากรไทยเคยเพิ่มด้วยอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 3 ต่อปี แต่ปัจจุบันอัตราเพิ่มประชากรได้ลดต่ำลงเหลือเพียงร้อยละ 0.5 ต่อปี (สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย, 2559) นอกจากนี้ ระบบประกันสุขภาพถ้วนหน้าที่เกิดขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2544 ก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้อายุคาดเฉลี่ย (life expectancy) ของคนไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยอายุคาดเฉลี่ยเมื่อแรกเกิด (Life expectancy at birth) ของคนไทยเพิ่มสูงขึ้น ทั้งชายและหญิง โดยในช่วงปี พ.ศ. 2543 - 2548 ชายมีอายุคาดเฉลี่ยเมื่อแรกเกิด 68.15 ปี และหญิงมีอายุคาดเฉลี่ยเมื่อแรกเกิด 72.39 ปี ประกอบกับประชากรรุ่นเกิดล้าน (ประชากรที่เกิดในช่วงปี พ.ศ. 2506 - 2526 ซึ่งมีมากกว่า 1 ล้านคนในแต่ละปี) กำลังเคลื่อนเข้าสู่กลุ่มประชากรสูงอายุ (สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย, 2559)

ผู้สูงอายุของประเทศไทย ใน พ.ศ. 2560 มีจำนวนทั้งสิ้น 11,312,447 คน เป็นชายจำนวน 5,083,681 คน (ร้อยละ 44.94) และหญิง 6,228,766 คน (ร้อยละ 55.06) โดยจำแนกตามกลุ่มช่วงวัย โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยต้น (60 - 69 ปี) ร้อยละ 57.4 กลุ่มวัยกลาง (70 - 79 ปี) ร้อยละ 29 และกลุ่มวัยปลาย (80 ปีขึ้นไป) ร้อยละ 13.6 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2560)

ส่วนการท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของโลกในยุคปัจจุบัน เนื่องจากเป็นแหล่งที่มาของรายได้หลักของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย การเติบโตและการขยายตัวอย่างไม่หยุดยั้งของธุรกิจการท่องเที่ยว ได้สร้างโอกาสงานทั้งในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอย่างกว้างขวางอันก่อให้เกิดการกระจายรายได้ในพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย นอกจากนี้กิจกรรมที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) จัดขึ้น เพื่อต้องการปลุกตลาดการท่องเที่ยวในไทยภายใต้โครงการที่เรียกว่า โบนัสแห่งวัย เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยมีกลุ่มผู้สูงอายุ อายุตั้งแต่ 55 ปีขึ้นไป เป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญตามแนวทางการตลาดแบบ Segmentation ที่จะเริ่มขึ้นอย่างจริงจัง ซึ่งจำนวนหนึ่งเป็นผู้มีศักยภาพสูงมีเงินออมและเวลามากกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ

จากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงลักษณะของประชากรดังกล่าว มีผลกระทบทางบวกโดยตรงต่อการจัดการธุรกิจการท่องเที่ยวสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งกลุ่มประชากรผู้สูงอายุกลายเป็นคนกลุ่มใหญ่ที่มีบทบาทและความสำคัญที่ต้องได้รับการดูแล และจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินชีวิตประจำวันรองรับ รวมถึงการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย ตอบสนองต่อความต้องการในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในแต่ละวัน จึงทำให้เกิดการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ โดยจำเป็นต้องทราบถึงปัญหา ทศนคติ และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งที่เดินทางด้วยรถส่วนบุคคลและด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในระบบขนส่งสาธารณะนี้จะรวมถึง รถเมล์ แท็กซี่ เรือ รถไฟ และรถไฟฟ้า เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและกำหนดนโยบายให้เกิดความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสามารถแก้ปัญหาในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันที่เป็นอยู่ได้อย่างเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ต่อยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตด้านข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ โดยการเก็บข้อมูลสำรวจจากกลุ่มตัวอย่าง และการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากร

กำหนดขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ กลุ่มผู้สูงอายุ ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป และกลุ่มวัยที่จะก้าวเข้าสู่ผู้สูงอายุ ที่มีอายุตั้งแต่ 45 ปี จนถึง 60 ปี ที่เดินทางมาท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3.3 ขอบเขตด้านกระบวนการดำเนินการ

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) เพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพมหานคร

1.3.4 ขอบเขตด้านพื้นที่

กำหนดขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา ได้แบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Historical Attraction) (2) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) (3) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Attraction)

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับนักวางแผนด้านการขนส่ง ทราบถึงพฤติกรรมในการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุ ในพื้นที่ศึกษา รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งจะเกิดประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งในพื้นที่ ให้มีความสอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา

2) เป็นการศึกษาข้อมูลความต้องการพื้นฐานของการเดินทาง เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งระดับอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับการเดินทางของประชาชน ผู้สูงอายุ ลดภาระการพึ่งพา หรือสร้างความเสมอภาคในการเดินทางในทุกระดับอายุ และทำให้สังคมไทยเป็นสังคมแห่งความสุขของประชาชนทุกเพศ ทุกวัย ทุกฐานะ

1.5 ขั้นตอนการทำงาน

1.5.1 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ

1.5.2 กำหนดพื้นที่และขอบเขตการสำรวจข้อมูล

1.5.3 วางแผนและออกแบบการสำรวจ

1.5.4 ทำการสำรวจข้อมูลภาคสนาม โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์

1.5.5 วิเคราะห์ข้อมูล

1) วิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistic)

2) วิเคราะห์ความคิดเห็นต่อคุณภาพ

3) วิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic)

4) วิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA)

1.5.6 สรุปผลการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

วรรณกรรมปริทัศน์

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ โดยเน้นศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ และหาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ ซึ่งได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการทบทวนวรรณกรรม ตลอดจนงานวิจัยที่สอดคล้อง เพื่อที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยนี้ได้ การศึกษาครั้งนี้มีกรอบเนื้อหาในการทบทวนวรรณกรรม แบ่งออกเป็น 5 หัวข้อ คือ

- (1) ความหมายของผู้สูงอายุ
- (2) รัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ
- (3) กฎหมายที่เกี่ยวกับการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และแนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล
- (4) งานวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุและการเดินทาง
- (5) การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล

2.1 ความหมายของผู้สูงอายุ

ผู้สูงอายุโดยทั่วไป หมายถึง บุคคลที่มีชีวิตอยู่ในช่วงวัยสุดท้ายของชีวิต ซึ่งเป็นวัยเสื่อมทางด้านร่างกาย จิตใจและหน้าที่การงานทางสังคม ซึ่งแต่ละคนจะปรากฏอาการเสื่อมแตกต่างกัน นอกจากอาการเสื่อมดังกล่าวแล้วยังได้ใช้เกณฑ์อายุ 60 ปี เป็นเกณฑ์สากลเพื่อให้ทราบว่าคุณคนใดสมควรเป็นผู้สูงอายุสำหรับความหมายผู้สูงอายุในทางวิชาการนั้น มีผู้ให้ความหมายไว้หลากหลาย ดังนี้

องค์การสหประชาชาติ ซึ่งได้จัดสมัชชาโลกเกี่ยวกับผู้สูงอายุเมื่อปี พ.ศ.2525 ณ กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย ได้ให้ความหมายของคำว่า “ผู้สูงอายุ” คือ บุคคลทั้งเพศชายและเพศหญิงที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

ฝน แสงสิงแก้ว (2526) ได้ให้ความหมายของผู้สูงอายุไว้ว่า เป็นบุคคลในวัยสุดท้ายของวงจรชีวิต ซึ่งจะเริ่มต้นตั้งแต่วัยทารกวัยเด็กวัยหนุ่มสาวและวัยชราและกำหนดเกณฑ์ปลดเกษียณจากราชการคือ ตั้งแต่อายุ 60 ปีขึ้นไปเป็นการเริ่มต้นของวัยชรา

บรรลุ ศิริพานิช (2526) ได้ให้ความหมายของผู้สูงอายุไว้ว่า เป็นบุคคลที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป โดยนับอายุตามอายุในปีปฏิทิน ซึ่งเน้นเกณฑ์ที่องค์การระหว่างประเทศได้ประชุมตกลงกัน เป็นมาตรฐานสากลในการกำหนดความหมายของผู้สูงอายุทั้งชายและหญิง

กฤษยา ตันติผลาชีวะ (2528) ได้แยกระดับ คือ อายุระหว่าง 60 - 75 ปี เรียกว่า วัยเริ่มมีอายุ (Young old) และระยะที่ 2 อายุตั้งแต่ 75 ปีขึ้นไป เรียกว่า เป็นวัยที่มีอายุเต็มที่ (old หรือ really old)

กรมประชาสงเคราะห์ (2530) ได้ให้ความหมายคำว่า ผู้สูงอายุ หมายถึงการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องในระยะสุดท้ายของช่วงอายุของมนุษย์ความสูงอายุนี้จะเริ่มตั้งแต่เกิดมา และดำเนินการต่อเนื่องไปจนสิ้นสุดอายุขัยของสิ่งที่มีชีวิตนั้น และกำหนดให้บุคคลที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป เป็นผู้สูงอายุ

สมศักดิ์ศรีสันติสุข (2539) ได้ให้ความหมายของผู้สูงอายุไว้ว่า หมายถึง บุคคลที่สังคมได้กำหนดเกณฑ์อายุเมื่อมีชีวิตอยู่ในช่วงวัยสุดท้ายของชีวิต ซึ่งเป็นวัยแห่งการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกายจิตใจและสังคม ส่วนผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับผู้สูงอายุ (Gerontologists) ได้กำหนดหลักเกณฑ์ของความเป็นผู้สูงอายุไว้ 4 ประเภท คือ (Hall, 1976 อ้างถึงใน กชกร สังขชาติ, 2538)

1) การสูงอายุดตามวัย (Chronological aging) หมายถึงการนับจำนวนอายุจริงตามปีปฏิทิน โดยนับจากปีที่เกิดเป็นต้นไป

2) การสูงอายุดตามสภาพร่างกาย (Biological aging) หมายถึงการเปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เกิดขึ้นทั้งด้านสภาพ เช่น ผิวหนังเหี่ยวย่น ผมหงอกเป็นต้น และกระบวนการหน้าที่ ที่ปรากฏขณะที่มีอายุเพิ่มมากขึ้น

3) การสูงอายุดตามสภาพจิตใจ (Psychological aging) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงในหน้าที่ของการรับรู้แนวความคิด ความจำ การเรียนรู้ เซอร์ปัญญาและลักษณะบุคลิกภาพที่ ปรากฏในระยะต่าง ๆ ของชีวิตแต่ละคน เช่น เกิดความกลัวในการถูกทอดทิ้ง ความจำเสื่อม ใจน้อย เป็นต้น

4) การสูงอายุดตามสภาพสังคม (Sociological aging) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงบทบาทหน้าที่ สถานภาพของบุคคลในระบบสังคม เช่น ครอบครัว หน่วยงานของราชการ สโมสรและอื่น ๆ เป็นต้น

จะเห็นว่า มีผู้พยายามให้ความหมายของผู้สูงอายุไว้มากมาย ซึ่งเกณฑ์ที่กำหนดความเป็นผู้สูงอายุนั้นมีความหมายแตกต่างกันตามสังคม และระยะเวลาของผู้สูงอายุในการกำหนดผู้สูงอายุ ในสังคมดั้งเดิมนั้น แต่ละสังคมมักใช้บทบาทที่ผู้สูงอายุมีต่อสังคมเป็นเกณฑ์บทบาทต่าง ๆ นี้มักจะเป็นบทบาทที่แสดงถึงความเป็นผู้นำและมีความรับผิดชอบสูง ส่วนในสังคมสมัยใหม่มักจะใช้อายุ ตามปฏิทินเป็นเกณฑ์ในการกำหนดความเป็นผู้สูงอายุ จากความหมายของผู้สูงอายุดังกล่าวจึงพอสรุปได้ว่า ผู้สูงอายุ หมายถึง ผู้ที่อยู่ในวัยช่วงสุดท้ายของชีวิต เป็นผู้ที่มียุคคุณค่า และได้ทำประโยชน์ ให้แก่สังคมมาเป็นระยะเวลายาวนาน การกำหนดให้บุคคลเป็นผู้สูงอายุขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมแต่ละสังคม

2.2 รัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ (กรมกิจการผู้สูงอายุ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2562)

2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

บทบัญญัติที่บรรจุหลักการที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ จำนวน 2 หมวด ดังนี้
หมวด 3 สิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทย

มาตรา 27 วรรคสาม การเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคล ไม่ว่าด้วยเหตุความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานภาพของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมืองอันไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญหรือเหตุอื่นใด จะกระทำมิได้

วรรคสี่ มาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้สิทธิหรือเสรีภาพได้เช่นเดียวกับบุคคลอื่น หรือเพื่อคุ้มครองความสะดวกให้แก่ เด็ก สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาสย่อมไม่ถือว่าเป็นการเลือกปฏิบัติ

มาตรา 48 วรรคสอง บุคคลซึ่งมีอายุเกินหกสิบปีและไม่มีรายได้เพียงพอแก่การยังชีพ และบุคคลผู้ยากไร้ย่อมมีสิทธิได้รับความช่วยเหลือที่เหมาะสมจากรัฐตามที่กฎหมายบัญญัติ

หมวด 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ

มาตรา 71 วรรคสาม รัฐพึงให้ความช่วยเหลือแก่ เด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้ยากไร้ และผู้ด้อยโอกาสให้สามารถดำรงชีพได้อย่างมีคุณภาพ และคุ้มครองป้องกันมิให้บุคคลดังกล่าวถูกใช้ความรุนแรงหรือปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม รวมตลอดทั้งให้การบำบัด ฟื้นฟูและเยียวยาผู้ถูกกระทำการดังกล่าว

2.2.2 พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2553 และแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560

เหตุผลความจำเป็นในการตรากฎหมายฉบับนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเกี่ยวกับการคุ้มครอง การส่งเสริม และการสนับสนุนต่อสิทธิและประโยชน์ของผู้สูงอายุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และให้ผู้สูงอายุมีสิทธิได้รับความช่วยเหลือจากรัฐ โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- 1) นิยามผู้สูงอายุ หมายถึง บุคคลซึ่งมีอายุเกินหกสิบปีบริบูรณ์ขึ้นไป และมีสัญชาติไทย
- 2) ให้มีคณะกรรมการผู้สูงอายุแห่งชาติ (มาตรา 4) เป็นกลไกระดับชาติ เพื่อกำหนดนโยบาย และแผนหลัก แนวทางปฏิบัติ ตลอดจนประสานงาน ติดตาม และประเมินผลเกี่ยวกับการคุ้มครองส่งเสริม และการสนับสนุนสถานภาพ บทบาท และกิจกรรมของผู้สูงอายุ
- 3) สิทธิผู้สูงอายุ (มาตรา 11) ผู้สูงอายุมีสิทธิได้รับการคุ้มครอง การส่งเสริม และการสนับสนุน

(1) การบริการทางการแพทย์และการสาธารณสุขที่จัดไว้โดยให้ความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้สูงอายุเป็นกรณีพิเศษ

(2) การศึกษา การศาสนา และข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- (3) การประกอบอาชีพหรือฝึกอาชีพที่เหมาะสม
- (4) การพัฒนาตนเองและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางสังคม การรวมกลุ่มในลักษณะเครือข่ายหรือชุมชน
- (5) การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยโดยตรงแก่ผู้สูงอายุในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะหรือการบริการสาธารณะอื่น
- (6) การช่วยเหลือด้านค่าโดยสารยานพาหนะตามความเหมาะสม
- (7) การยกเว้นค่าเข้าชมสถานที่ของรัฐ
- (8) การช่วยเหลือผู้สูงอายุซึ่งได้รับอันตรายจากการถูกรังแกหรือถูกแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือถูกทอดทิ้ง
- (9) การให้คำแนะนำ ปรีกษาดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องในทางคดีหรือในทางการแก้ไขปัญหาคอครบครัว
- (10) การจัดที่พักอาศัย อาหารและเครื่องนุ่งห่มให้ตามความจำเป็นอย่างทั่วถึง
- (11) การจ่ายเงินเบี้ยยังชีพเป็นรายเดือนอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม
- (12) การสงเคราะห์ในการจัดการศพตามประเพณี
- (13) การอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

2.2.3 ร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 (ฉบับเสนอสถาบันนิติบัญญัติแห่งชาติ)

ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และเป้าหมายการพัฒนาประเทศข้างต้น จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาวจำนวน 6 ยุทธศาสตร์ โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนงานด้านผู้สูงอายุจำนวน 2 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อพัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่งและมีคุณภาพ โดยคนไทยมีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีพัฒนาการที่รอบด้านและมีสุขภาวะที่ดีในทุกช่วงวัย มีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่น มัธยัสถ์ อุดมอม โอบอ้อมอารี มีวินัย รักษาศีลธรรมและเป็นพลเมืองดีของชาติ มีหลักคิดที่ถูกต้อง มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ 21 มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่ 3 และอนุรักษ์ภาษาท้องถิ่น มีนิสัยรักการเรียนรู้และการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิตสู่การเป็นคนไทยที่มีทักษะสูง เป็นนวัตกรรม นวัตกรรม ผู้ประกอบการ เกษตรกรยุคใหม่ และอื่น ๆ โดยมีสัมมาชีพตามความถนัดของตนเอง

2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญที่ให้ความสำคัญการดึงเอาพลังของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคเอกชน ประชาสังคม ชุมชนท้องถิ่น มาร่วมขับเคลื่อน โดยการสนับสนุนการรวมตัวของประชาชนในการร่วมคิดร่วมทำเพื่อส่วนรวม การกระจายอำนาจและความรับผิดชอบต่อสกลไกบริหารราชการแผ่นดินในระดับท้องถิ่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการจัดการตนเอง และการเตรียมความพร้อมของประชากรไทยทั้งในมิติสุขภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมให้เป็นประชากรที่มีคุณภาพสามารถพึ่งตนเองและทำประโยชน์แก่ครอบครัว ชุมชน และสังคมให้นานที่สุด โดยรัฐให้หลักประกันการเข้าถึงบริการและสวัสดิการที่มีคุณภาพอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง

2.2.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

หลักการพัฒนาประเทศที่สำคัญในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” “การพัฒนาที่ยั่งยืน” และ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 - 11 และยึดหลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโตจากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรมยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านผู้สูงอายุ จำนวน 2 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

1) การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (1) ปรับเปลี่ยนค่านิยมคนไทยให้มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย จิตสาธารณะ และพฤติกรรมที่พึงประสงค์ (2) พัฒนาศักยภาพ คนให้มีทักษะ ความรู้ และความสามารถในการดำรงชีวิตอย่างมีคุณค่า (3) ยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีวิต (4) ลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพและให้ทุกภาคส่วนคำนึงถึงผลกระทบต่อสุขภาพ (5) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบสุขภาพ ภาครัฐและปรับระบบการเงินการคลังด้านสุขภาพ (6) พัฒนาระบบการดูแลและสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับสังคมสูงวัย (7) ผลักดันให้สถาบันทางสังคมมีส่วนร่วมพัฒนาประเทศอย่างเข้มแข็ง

2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (1) การเพิ่มโอกาสให้กับกลุ่มเปราะบางประชากรร้อยละ 40 ที่มีรายได้ต่ำสุดสามารถเข้าถึงบริการที่มีคุณภาพของรัฐและมีอาชีพ (2) การกระจายการให้บริการภาครัฐทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และสวัสดิการที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมและทั่วถึง (3) เสริมสร้างศักยภาพชุมชน การพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนและการสร้างความเข้มแข็งการเงินฐานรากตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองได้ มีสิทธิในการจัดการทุนที่ดินและทรัพยากรภายในชุมชน

2.2.5 แผนผู้สูงอายุแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2545 - 2564) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2552

แผนผู้สูงอายุแห่งชาติถือเป็นแผนยุทธศาสตร์หลักในการดำเนินงานด้านผู้สูงอายุ ในช่วง พ.ศ. 2545 - 2564 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 โดยแผนดังกล่าวได้ให้ความสำคัญต่อ “วงจรชีวิต” โดยมีวิสัยทัศน์ “ผู้สูงวัยเป็นหลักชัยของสังคม” ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ด้านการเตรียมความพร้อมของประชากรเพื่อวัยสูงอายุที่มีคุณภาพ ประกอบด้วย 3 มาตรการ คือ (1) หลักประกันด้านรายได้เพื่อวัยสูงอายุ (2) การให้การศึกษา

และการเรียนรู้ตลอดชีวิต (3) การปลูกจิตสำนึกให้คนในสังคมตระหนักถึงคุณค่าและศักดิ์ศรีของผู้สูงอายุ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมและพัฒนาผู้สูงอายุ ประกอบด้วย 6 มาตรการ คือ (1) ส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันการเจ็บป่วย และดูแลตนเองเบื้องต้น (2) ส่งเสริมการรวมกลุ่มและสร้างความเข้มแข็งขององค์กรผู้สูงอายุ (3) ส่งเสริมด้านการทำงานและการหารายได้ของผู้สูงอายุ (4) สนับสนุนผู้สูงอายุที่มีศักยภาพ (5) ส่งเสริมสนับสนุนสื่อทุกประเภทให้มีรายการเพื่อผู้สูงอายุและสนับสนุนให้ผู้สูงอายุได้รับความรู้และสามารถเข้าถึงข่าวสารและสื่อ (6) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้สูงอายุมีที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ด้านระบบคุ้มครองทางสังคมสำหรับผู้สูงอายุ ประกอบด้วย 4 มาตรการ คือ (1) คุ้มครองด้านรายได้ (2) หลักประกันด้านสุขภาพ (3) ด้านครอบครัว ผู้ดูแล และการคุ้มครอง (4) ระบบบริการและเครือข่ายการเกื้อหนุน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาทางด้านผู้สูงอายุอย่างบูรณาการระดับชาติและการพัฒนาบุคลากรด้านผู้สูงอายุ ประกอบด้วย 2 มาตรการ คือ (1) การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาทางด้านผู้สูงอายุอย่างบูรณาการระดับชาติ (2) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านผู้สูงอายุ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ด้านการประมวล พัฒนา และเผยแพร่องค์ความรู้ด้านผู้สูงอายุ และการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนผู้สูงอายุแห่งชาติ ประกอบด้วย 3 มาตรการ คือ (1) สนับสนุนและส่งเสริมการวิจัย และพัฒนาองค์ความรู้ด้านผู้สูงอายุสำหรับการกำหนดนโยบายและการพัฒนาการบริการ หรือการดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่ผู้สูงอายุ (2) ดำเนินการให้มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนผู้สูงอายุแห่งชาติที่มีมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง (3) พัฒนาระบบข้อมูลทางด้านผู้สูงอายุให้ถูกต้องและทันสมัย โดยมีระบบฐานข้อมูลที่สำคัญด้านผู้สูงอายุที่ง่ายต่อการเข้าถึงและสืบค้น

2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และแนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2558)

โครงการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ต้องดำเนินการออกแบบหรือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

(1) พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

(2) กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548 กระทรวงมหาดไทย

(3) กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2555 กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

(4) กฎกระทรวงกำหนดลักษณะหรือการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่งเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคม

2.3.1 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายแม่บทที่เกี่ยวกับอาคาร ทั้งการจัดสัดส่วนอาคาร คำนวณออกแบบ ก่อสร้าง (หรือปลูกสร้าง) และใช้งานอาคารครอบคลุมทั้งงานด้านสถาปัตยกรรมและงานวิศวกรรมที่เกี่ยวกับอาคารโดยกำหนดกรอบหรือหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ไว้ ดังนั้นอาคารทุกอาคารที่ทำการศึกษาในโครงการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ควรดำเนินการตามกฎหมายกระทรวงฯ ฉบับนี้

2.3.2 กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548 กระทรวงมหาดไทย

ในกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548 มีการกำหนดประเภทและลักษณะอาคารที่ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา ตามที่กำหนดในข้อที่ 3 ของกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2548 ฉบับนี้ในบริเวณที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไป (1) โรงพยาบาล สถานพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข สถานีอนามัย อาคารที่ทำการของราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย สถานศึกษา หอสมุด และพิพิธภัณฑ์สถานของรัฐ สถานีขนส่งมวลชน เช่น ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ สถานีรถ ท่าเทียบเรือ ที่มีพื้นที่ส่วนใดของอาคารที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไปเกิน 300 ตารางเมตร และมีการกำหนดรายละเอียดสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ 9 หมวด คือป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวก ทางลาดและลิฟต์ บันได ที่จอดรถ ทางเข้าอาคาร ทางเดินระหว่างอาคาร และทางเชื่อมระหว่างอาคาร ประตู ห้องส้วม พื้นผิวต่างสัมผัส และโรงมหรสพ หอประชุม และโรงแรม โดยสามารถใช้กับระบบขนส่งสาธารณะ 8 หมวด ได้ดังนี้ (1) ป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวก (2) ทางลาดและลิฟต์ (3) บันได (4) ที่จอดรถ (5) ทางเข้าอาคาร ทางเดินระหว่างอาคาร และทางเชื่อมระหว่างอาคาร (6) ประตู (7) ห้องส้วม (8) พื้นผิวต่างสัมผัส

2.3.3 กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2555 กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

ในกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2555 ฉบับนี้ มีการกำหนดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสำหรับคนพิการทั้งสิ้น 23 รายการ โดยสามารถใช้ร่วมกับกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548 กระทรวงมหาดไทย 8 รายการ ดังนั้นมีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการสำหรับคนพิการที่ต้องออกแบบหรือปรับปรุงตามกฎหมายกระทรวงฯ พ.ศ. 2555 ฉบับนี้ เพิ่มเติมทั้งสิ้น 15 รายการ ดังนี้

- 1) ที่นั่งสำหรับคนพิการ หรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นคนพิการ โดยจัดให้มีที่นั่งสำหรับคนพิการและมีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับการจอดรถเข็นคนพิการ ตามสัดส่วนที่เหมาะสม
- 2) บันไดเลื่อนสำหรับคนพิการ มีความกว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งาน มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 120 ซม.
- 3) ทางลาดเลื่อนหรือทางเลื่อนในแนวราบ กำหนดให้มีความกว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งาน โดยมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 120 ซม.
- 4) ราวกันตกรหรือผนังกันตก ทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคง แข็งแรงและไม่เป็นอันตราย มีความสูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 110 ซม.
- 5) ถังขยะแบบยกเคลื่อนที่ได้ กำหนดให้มีสี ซึ่งมีความแตกต่างไปจากสีในบริเวณข้างเคียง และที่พื้น ให้มีพื้นผิวต่างสัมผัส ฝาหรือช่องเปิดสำหรับทิ้งขยะควรหันหน้าเข้าทางเดินและเป็นแบบฝาพลิก โดยมีความสูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 70 ซม. และไม่เกิน 90 ซม.
- 6) สถานที่ติดต่อหรือประชาสัมพันธ์สำหรับคนพิการ อยู่ในตำแหน่งที่คนพิการสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและสังเกตได้ง่าย
- 7) โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการ บริเวณด้านหน้าโทรศัพท์มีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการ
- 8) จุดบริการน้ำดื่มสำหรับคนพิการ มีพื้นที่ว่างบริเวณจุดบริการน้ำดื่มไม่น้อยกว่า 150 x 150 ซม.
- 9) ตู้บริการเงินด่วนสำหรับคนพิการ บริเวณด้านหน้าตู้บริการเงินด่วนมีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก โดยมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 150 x 150 ซม.
- 10) สัญญาณเสียงและสัญญาณแสงขอความช่วยเหลือสำหรับคนพิการ สัญญาณขอความช่วยเหลือ ต้องแสดงผลบริเวณเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือบริเวณที่มีคนอยู่เป็นประจำ เพื่อให้สามารถช่วยเหลือคนพิการได้ทันการณ์
- 11) ตู้ไปรษณีย์สำหรับคนพิการ บริเวณด้านหน้าตู้ไปรษณีย์มีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการ โดยมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 150 x 150 ซม.
- 12) พื้นที่สำหรับหนีภัยของคนพิการ มีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการและอยู่ในบริเวณที่คนพิการสามารถออกจากสถานที่ได้สะดวกเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน มีอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทในกรณีเกิดอันตรายหรือเหตุฉุกเฉิน
- 13) การประกาศเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการเห็นและตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย โดยการประกาศควรมีเสียงดังและสามารถได้ยินอย่างชัดเจน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

14) การประกาศข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับคนพิการทางการเห็น และตัวอักษรไฟวิ่งหรือป้ายแสดงความหมายสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย

15) เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตรงกับความต้องการของคนพิการแต่ละประเภทอย่างน้อยหนึ่งคนเพื่อให้บริการคนพิการ ลักษณะของอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการ

2.3.4 กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคม

ในกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2556 ฉบับนี้ มีการกำหนดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง ทั้งสิ้น 3 หมวด โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หมวดทั่วไป กำหนดให้อุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้มีในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง ตามกฎกระทรวงนี้ ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการใช้งาน เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการพิเศษของคนพิการแต่ละประเภท และการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร หรือสถานที่เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวดยานพาหนะ กำหนดรายละเอียดการจัดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการ เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้สำหรับยานพาหนะ 6 ประเภท

หมวดบริการขนส่ง ได้แบ่งบริการขนส่งออกเป็น 6 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทที่ 1 สถานีขนส่งผู้โดยสาร

ประเภทที่ 2 ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน

ประเภทที่ 3 อาคารหรือสถานที่ในเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบททางหลวงสัมปทาน และทางพิเศษ

ประเภทที่ 4 สถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า

ประเภทที่ 5 ท่าเทียบเรือ

ประเภทที่ 6 ท่าอากาศยาน

รายละเอียดการจัดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการ เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้สำหรับบริการขนส่งตามกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคม ที่บริการขนส่งทั้ง 6 ประเภท ต้องจัดให้มีสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ มีรายละเอียดทั้งสิ้น 24 รายการ โดยมีเพียง 4 รายการที่บริการขนส่งทั้ง 6 ประเภทต้องจัดให้มีเหมือนกัน ได้แก่ ทางลาด พื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการเห็น โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการ และป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สะดวกสำหรับคนพิการ นอกจากนี้ ทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เสนอการจัดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการสำหรับคนพิการเพิ่มเติมจากที่กำหนดโดยกฎกระทรวงฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการอีกด้วย

สำหรับการจัดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการอื่น ๆ นั้น จำแนกตามประเภทของบริการขนส่ง ดังรายละเอียดในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 การจัดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้จำแนกตามประเภทของบริการขนส่ง

ลำดับ	อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับคนพิการ	ประเภท					
		สถานีขนส่งผู้โดยสาร	ทางหลวงฯ	อาคารหรือสถานที่ในเขตทาง	สถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า	ท่าเทียบเรือ	ท่าอากาศยาน
1	ประตูสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓		✓	✓		✓
2	ที่นั่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุหรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นสำหรับคนพิการ	✓		✓	✓	✓	✓
3	ทางลาด	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	บันไดและราวจับสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓		✓	✓		✓
5	พื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการเห็น	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	ช่องขายตั๋วโดยสารสำหรับคนพิการ และช่องเก็บตั๋วสำหรับคนพิการ	✓			✓		
7	อุปกรณ์นำพาคนพิการและผู้สูงอายุหรือรถเข็นคนพิการ ขึ้นและลงจากรถ	✓			✓	✓	✓
8	ราวกันตก ผนังกันตกหรือประตูอัตโนมัติกั้นระหว่างชานชาลาสถานีและรางรถไฟหรือรางรถไฟ				✓		
9	ห้องน้ำสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓		✓	✓		✓
10	ลิฟต์สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓			✓		✓
11	โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	ที่จอดรถสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓		✓	✓		✓
13	พื้นที่สำหรับหนีภัยของคนพิการ	✓			✓		✓
14	ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
15	แผนที่การเดินทางสำหรับคนพิการทางการเห็น	✓			✓		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 (ต่อ) การจัดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้จำแนกตามประเภทของบริการขนส่ง

ลำดับ	อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับคนพิการ	ประเภท					
		สถานีขนส่งผู้โดยสาร	ทางหลวงฯ	อาคารหรือสถานที่ในเขตทาง	สถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า	ท่าเทียบเรือ	ท่าอากาศยาน
16	จุดบริการให้ข้อมูลในการเดินทางสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ						✓
17	การประกาศเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการเห็นและตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย	✓			✓	✓	✓
18	การประกาศข้อมูลสำหรับคนพิการทางการเห็นและตัวอักษรไฟวิ่งหรือป้ายแสดงความหมายสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย	✓			✓	✓	✓
19	คู่มือการให้ความช่วยเหลือแก่คนพิการและผู้สูงอายุแต่ละประเภทสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำสถานี, ท่าเทียบเรือ, ท่าอากาศยาน	✓			✓	✓	✓
20	คู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำสถานี, ท่าเทียบเรือ, ท่าอากาศยานเพื่อใช้สื่อสารกับคนพิการ	✓			✓	✓	✓
21	เจ้าหน้าที่ประจำสถานีซึ่งผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตรงกับความต้องการของคนพิการแต่ละประเภทอย่างน้อยหนึ่งคนเพื่อให้บริการคนพิการ	✓			✓	✓	✓
22	ทางเท้าสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ		✓				
23	สัญญาณข้ามถนนและทางข้ามถนนสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ		✓				
24	สะพานลอยข้ามถนนสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ		✓				

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2558

รายละเอียดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสำหรับคนพิการ สำหรับบริการขนส่งตามกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2556 ฉบับนี้ ประกอบด้วย

1) ประตูลงสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประตูสามารถเปิดและปิดได้ง่าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ในกรณีที่ประตูเป็นแบบบานผลักหรือเลื่อน ต้องมีพื้นที่ว่างบริเวณที่ประตูเปิดออก โดยมีขนาดกว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการ
 - ประตูที่มีระบบเปิดและปิดแบบอัตโนมัติ ต้องมีปุ่มกดที่คนพิการสามารถควบคุมการเปิดและปิดประตูได้ด้วยตนเองทั้งภายในและภายนอก
 - ในกรณีที่ประตูเป็นกระจก ให้ติดตั้งเครื่องหมายหรือแถบสีที่สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน
- 2) ที่นั่งสำหรับคนพิการหรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้
- จัดให้มีที่นั่งสำหรับคนพิการ และมีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับการจอดรถเข็นคนพิการไว้ใกล้กับตำแหน่งที่นั่งสำหรับคนพิการ
 - ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งที่นั่งสำหรับคนพิการ มีขนาดและสัดส่วน ที่เหมาะสม โดยสัญลักษณ์และข้อความดังกล่าวให้ติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน
 - มีราวจับทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงและแข็งแรง
 - จำนวนที่นั่งสำหรับคนพิการหรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นคนพิการให้กำหนด ดังนี้

ตารางที่ 2.2 จำนวนที่นั่งสำหรับคนพิการหรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นคนพิการสำหรับบริการขนส่ง

จำนวนที่นั่ง	ที่นั่งสำหรับคนพิการหรือพื้นที่สำหรับจอดรถเข็นคนพิการ
4 – 25 ที่นั่ง	1 ที่
26 – 50 ที่นั่ง	2 ที่
51 – 300 ที่นั่ง	4 ที่
301 – 500 ที่นั่ง	6 ที่
500 ที่นั่งขึ้นไป	เพิ่ม 1 ที่ ต่อทุก 100 ที่นั่ง ที่เพิ่มขึ้น

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2558

- จัดที่นั่งสำหรับผู้ทำหน้าที่ล่ามภาษามือ โดยให้มีแสงสว่างเพียงพอที่คนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมายสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน
- 3) ทางลาด ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้
- มีทางลาดในบริเวณพื้นที่ต่างระดับ โดยพื้นผิวเป็นวัสดุที่ป้องกันการลื่นไถล และติดตั้งราวกันตก
 - ทางลาดด้านที่ไม่มีผนังกัน ให้ยกขอบสูงจากพื้นผิวของทางลาด
 - มีราวจับทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงและแข็งแรง
- 4) บันไดและราวจับสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้
- พื้นผิวของบันไดเป็นวัสดุที่ไม่ลื่น มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 150 ซม.
 - มีชานพักทุกระยะในแนวตั้งไม่เกิน 200 ซม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- บันไดมีลูกตั้งสูงไม่เกิน 15 ซม. โดยลูกตั้งต้องไม่มีช่องเปิดโล่ง และมีลูกนอนกว้างไม่น้อยกว่า 28 ซม.

- บริเวณที่ว่างใต้บันไดและทางลาดให้มีราวปิดกั้น เพื่อป้องกันการเข้าไปบริเวณดังกล่าว หรือมีขอบทางสัญจรกัน โดยมีพื้นผิวต่างสัมผัส

- ราวจับทำด้วยวัสดุผิวเรียบ มีลักษณะกลม มีเส้นผ่านศูนย์กลาง 3 ถึง 4 ซม. ติดตั้งสูงจากพื้น 80 ถึง 90 ซม. และในกรณีที่เป็นการกำแพงพื้นผิวเรียบ ให้ติดตั้งห่างจากผนังอย่างน้อย 5 ซม. โดยสูงจากจุดยึดอย่างน้อย 12 ซม.

5) พื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการเห็น ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ให้มีพื้นผิวที่มีผิวสัมผัสและสี ซึ่งมีความแตกต่างไปจากพื้นผิวและสีในบริเวณข้างเคียง ที่พื้นและบริเวณพื้นที่ต่างระดับดังต่อไปนี้

- ทางขึ้นและทางลงของทางลาดหรือบันได
- พื้นด้านหน้าและด้านหลังของประตูทางเข้าอาคาร
- พื้นด้านหน้าของประตูห้องน้ำ
- พื้นทางเข้าและทางออกของประตูลิฟต์
- พื้นบริเวณทางออกฉุกเฉิน
- บริเวณที่เป็นทางแยกหรือทางเลี้ยวในอาคาร

6) ช่องขายตั๋วโดยสารสำหรับคนพิการ และช่องเก็บตั๋วสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีพื้นที่กว้างสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก และพื้นเป็นวัสดุที่พื้นผิวไม่ลื่น
- มีความสูงจากพื้นในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้
- มีพื้นผิวต่างสัมผัสในบริเวณที่มีสิ่งกีดขวาง
- มีทางลาดในกรณีพื้นมีความต่างระดับ
- มีราวจับทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงและแข็งแรง

7) อุปกรณ์นำพาคนพิการหรือรถเข็นคนพิการขึ้นและลงจากพาหนะ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีแป้นยกที่สามารถนำพาคนพิการหรือรถเข็นคนพิการขึ้นและลงจากพาหนะ โดยต้องรับน้ำหนักคนพิการและรถเข็นคนพิการได้อย่างเหมาะสม และปลอดภัยเมื่อใช้งาน

- มีระบบป้องกันมิให้รถเข็นคนพิการเคลื่อนที่ในขณะที่อุปกรณ์กำลังทำงาน โดยต้องทำการยึดรถเข็นคนพิการไว้ก่อนที่แป้นยกจะทำงาน

- มีสัญญาณเสียงหรือสัญญาณไฟกระพริบแสดงในขณะที่ระบบกำลังทำงาน

8) ราวกันตก ผนังกันตก หรือประตูอัตโนมัติ กั้นระหว่างชานชาลาสถานีและรางรถไฟหรือรางรถไฟฟ้า ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงแข็งแรง และไม่เป็นอันตราย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 110 ซม.
- ราวกันตกควรติดตั้งต่อเนื่องกันไปโดยไม่มีช่องว่าง ในกรณีที่มีช่องว่างระหว่างราวกันตก ระยะห่างของช่องว่างต้องมีความกว้างสุทธิน้อยกว่า 10 ซม.
- ในกรณีที่ผนังกันตกทำเป็นลูกกรง ต้องเป็นลูกกรงในแนวตั้ง โดยระยะห่างของช่องว่างระหว่างลูกกรงต้องมีความกว้างสุทธิน้อยกว่า 10 ซม.
- ในกรณีที่เป็นประตูอัตโนมัติ ให้มีสัญญาณเสียงหรือสัญญาณไฟกระพริบเตือนเมื่อประตูใกล้จะปิดหรือเปิด

9) ห้องน้ำสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีพื้นที่กว้างสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก และมีพื้นที่ในการจัดเก็บรถเข็นคนพิการ
- มีทางลาดในกรณีที่มีพื้นที่ภายในห้องน้ำมีความต่างระดับกับพื้นที่ภายนอก
- มีราวจับทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงและแข็งแรง
- พื้นห้องน้ำเป็นวัสดุที่พื้นผิวไม่ลื่น สุขภัณฑ์และอุปกรณ์ในห้องน้ำควรมีลักษณะที่เหมาะสม

สำหรับคนพิการ

- ประตูห้องน้ำ ควรอยู่ในลักษณะที่เป็นการเปิดออกทางด้านนอกหรือเป็นประตูบานเลื่อน
- มีสัญญาณเสียงและสัญญาณไฟเพื่อขอความช่วยเหลือ
- มีสัญญาณเตือนภัยทั้งภายนอกและภายในห้องน้ำ

10) ลิฟต์สำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประตูลิฟต์และพื้นที่ภายในลิฟต์ ควรมีความกว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก โดยติดตั้งราวจับโดยรอบภายในลิฟต์

- มีระบบแสง เพื่อป้องกันไม่ให้ประตูหนีบผู้โดยสาร และมีปุ่มกดลิฟต์สำหรับคนพิการ โดยติดตั้งในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้โดยสะดวก รวมทั้งมีระบบเสียงแจ้งเตือนและบอกชั้นต่าง ๆ ภายในลิฟต์

- ในกรณีที่ลิฟต์ขัดข้อง ให้มีสัญญาณไฟเตือนภัยภายในลิฟต์สำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย โดยเป็นแสงไฟกระพริบสีแดง และในกรณีที่ผู้อยู่ภายนอกลิฟต์รับทราบแล้วและอยู่ระหว่างการให้ความช่วยเหลือให้ไฟกระพริบเปลี่ยนเป็นสีเขียว รวมทั้งให้มีสัญญาณเสียงเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการเห็น

- มีโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉินภายในลิฟต์ ซึ่งสามารถติดต่อกับภายนอก โดยที่แป้นโทรศัพท์มีอักษรสำหรับคนพิการทางการเห็น และติดตั้งในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้โดยสะดวก
- มีระบบเสียงและแสงเพื่อแจ้งข้อมูลทั้งบริเวณภายในและภายนอกลิฟต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11) โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ด้านหน้าโทรศัพท์ ควรมีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวกหรือมีพื้นที่กว้างอย่างน้อย 150 x 150 ซม. และไม่กีดขวางทางสัญจร รวมทั้งควรมีการติดตั้งที่นั่งแบบพับได้

- ความสูงของโทรศัพท์หรือชั้นวางโทรศัพท์ ควรอยู่ในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้อย่างสะดวก หรือมีระดับความสูงไม่เกิน 80 ซม. และบริเวณใต้โทรศัพท์หรือชั้นวางโทรศัพท์ที่มีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการเข้าประชิดได้โดยไม่มีสิ่งกีดขวาง

- ช่องหยอดเหรียญหรือที่เสียบบัตรโทรศัพท์และจอแสดงข้อมูล ควรอยู่ด้านหน้าและสูงจากระดับพื้นในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้อย่างสะดวกหรือมีความสูงไม่น้อยกว่า 80 ซม. และไม่เกิน 110 ซม.

- สายโทรศัพท์ควรมีความยาวเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวกหรือมีความยาวไม่น้อยกว่า 75 ซม.

- แป้นโทรศัพท์ควรเป็นแบบปุ่มกดและมีอักษรสำหรับคนพิการทางการเห็น

- ในกรณีเป็นตู้โทรศัพท์ ควรติดตั้งในตำแหน่งที่รถเข็นคนพิการสามารถเข้าไปใช้งานได้ทั้งทางตรงและทางขนาน และควรมีพื้นที่ภายในกว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก รวมทั้งพื้นที่บริเวณภายในและภายนอกควรเรียบเสมอกัน

- โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย ควรมีเครื่องช่วยฟังและเครื่องขยายความดังเสียง หรือติดตั้งในรูปแบบโทรศัพท์ข้อความ

- ในบริเวณที่มีบริการโทรศัพท์สาธารณะ ควรมีโทรศัพท์สำหรับคนพิการ และโทรศัพท์สำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมายอย่างน้อยหนึ่งเครื่อง

- ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งที่มีการให้บริการโทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการ โดยป้ายมีขนาดและสัดส่วนที่เหมาะสม รวมทั้งติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

12) ที่จอดรถสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ในกรณีมีที่จอดรถใหม่ี่จอดรถสำหรับคนพิการโดยกำหนดดังนี้

ตารางที่ 2.3 จำนวนที่จอดรถสำหรับคนพิการสำหรับบริการขนส่ง

จำนวนที่จอดรถ	จำนวนที่จอดรถสำหรับคนพิการ
10 – 50 คัน	อย่างน้อย 1 คัน
51 – 100 คัน	อย่างน้อย 2 คัน
100 คันขึ้นไป	อย่างน้อย 2 คัน+ เพิ่ม 1 คัน ต่อทุก 100 คัน ที่เพิ่มขึ้น เศษของ 100 คัน หากเกินกว่า 50 คัน ให้คิดเป็น 100 คัน

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2558

- ที่จอดรถสำหรับคนพิการให้จัดไว้ใกล้ทางเข้าและออกอาคารให้มากที่สุด มีพื้นผิวเรียบเสมอกัน มีสัญลักษณ์รูปคนพิการบนพื้นของที่จอดรถ และมีป้ายแสดงที่จอดรถของคนพิการในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน

13) พื้นสำหรับหนักรถของคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการ และอยู่ในบริเวณที่สามารถออกจากสถานีได้สะดวกเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

- มีอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภท

- ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงพื้นที่สำหรับหนักรถของคนพิการ โดยมีขนาดและสัดส่วนที่เหมาะสม รวมทั้งติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

- มีสัญญาณเสียงหรือสัญญาณไฟเพื่อขอความช่วยเหลือ

14) ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีสัญลักษณ์รูปคนพิการ เครื่องหมายแสดงทางไปสู่อุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวก และมีสัญลักษณ์หรือตัวอักษรแสดงประเภทของอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมีสีขาวและพื้นป้ายเป็นสีน้ำเงินหรือมีสีน้ำเงินและพื้นป้ายเป็นสีขาว

- ป้ายควรเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส โดยมีความชัดเจนมองเห็นได้ง่าย

- ติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และจัดให้มีแสงส่องสว่างเป็นพิเศษทั้งกลางวันและกลางคืน

15) แผนที่การเดินทางสำหรับคนพิการทางการเห็น ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- จัดทำในรูปแบบที่คนพิการทางการเห็นสามารถใช้งานได้

- มีข้อมูลเช่นเดียวกับแผนที่การเดินทางทั่วไป หรืออย่างน้อยต้องมีข้อมูลที่จำเป็นเบื้องต้นสำหรับการเดินทาง

16) จุดบริการให้ข้อมูลในการเดินทางสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีพื้นที่กว้างสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก และพื้นเป็นวัสดุที่พื้นผิวไม่ลื่น

- มีความสูงจากพื้นในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้

- มีพื้นผิวต่างสัมผัสในบริเวณที่มีสิ่งกีดขวาง

- มีทางลาดในกรณีพื้นมีความต่างระดับ

- มีการให้ข้อมูลการเดินทางและคู่มือแนะนำการใช้บริการอากาศยาน ที่สอดคล้องกับความต้องการของคนพิการแต่ละประเภท

17) การประกาศเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการเห็นและตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การประกาศควรมีเสียงดัง และสามารถได้ยินอย่างชัดเจนทุกบริเวณ ทั้งภายในสถานีและภายในห้องน้ำของสถานี

- ตัวอักษรไฟวิ่งหรือป้ายแสดงความหมาย ควรมีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับการมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งภายในสถานีและภายในห้องน้ำของสถานี และจัดให้มีแสงส่องสว่างเป็นพิเศษทั้งกลางวันและกลางคืน

- เฉพาะท่าเทียบเรือ ให้ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือคนพิการในกรณีเกิดอันตรายหรือเหตุฉุกเฉิน โดยติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมและสามารถใช้งานได้สะดวก

18) การประกาศข้อมูลสำหรับคนพิการทางการเห็น และตัวอักษรไฟวิ่งหรือป้ายแสดงความหมาย สำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เป็นการแจ้งเกี่ยวกับความล่าช้า การเปลี่ยนแปลงหรือการยกเลิกตารางเวลาการบิน การเปลี่ยนอากาศยาน การจัดเก็บและคืนสัมภาระ การให้บริการต่าง ๆ ข้อมูลเที่ยวบินในการเดินทาง หรือข้อมูลอื่นที่เป็นประโยชน์

- การประกาศควรมีเสียงดังและสามารถได้ยินอย่างชัดเจนทุกบริเวณ

- ตัวอักษรไฟวิ่งหรือป้ายแสดงความหมาย ควรมีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับการมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และจัดให้มีแสงส่องสว่างเป็นพิเศษทั้งกลางวันและกลางคืน

- เฉพาะท่าเทียบเรือ เพิ่มในกรณีที่เป็นการบอกเส้นทางและข้อมูลตารางการเดินทางเรือ ควรมีการแสดงผลสัญญาณแสงหรือให้สัญญาณเสียงเตือนการจอดเรือ เมื่อเรือมาถึงท่าเทียบเรือและเมื่อเรือออกจากท่าเทียบเรือ

- ในกรณีที่เรือเข้าเทียบท่า ควรมีการประกาศหรือแสดงป้ายเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทางเรือของเรือที่จะเข้าเทียบท่าเป็นการล่วงหน้า โดยให้มีระยะเวลาพอสมควรเพื่อให้คนพิการมีเวลาเตรียมตัวสำหรับการลงเรือ

19) คู่มือการให้ความช่วยเหลือแก่คนพิการแต่ละประเภทสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำสถานี, ท่าเทียบเรือ, ท่าอากาศยาน ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- คู่มือควรมีการให้คำแนะนำเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทเพื่อให้เจ้าหน้าที่ดูแลประจำสถานี, ท่าเทียบเรือ, ท่าอากาศยานสามารถช่วยเหลือคนพิการได้ในเบื้องต้น

- คู่มือควรมีเนื้อหาสาระครอบคลุมสำหรับการให้ความช่วยเหลือคนพิการทุกประเภท

- เฉพาะท่าอากาศยาน คู่มือควรมีโปรแกรมการฝึกอบรมและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน

20) คู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำสถานี, ท่าเทียบเรือ, อากาศยานเพื่อใช้สื่อสารกับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีคู่มือแปลภาษาที่สอดคล้องกับความต้องการพิเศษของคนพิการแต่ละประเภท เพื่อให้เจ้าหน้าที่เข้าใจและทราบถึงความต้องการของคนพิการ และสามารถสื่อความหมายกับคนพิการได้

- มีป้ายสัญลักษณ์ภาษาที่จำเป็นเพื่อใช้ในการสื่อสารกับคนพิการ โดยจัดทำในรูปแบบของป้ายตัวอักษรหรือป้ายสัญลักษณ์ที่สื่อความหมายให้คนพิการเข้าใจได้และมองเห็นได้อย่างชัดเจน

21) เจ้าหน้าที่ประจำสถานี, ท่าเทียบเรือ, ท่าอากาศยาน ซึ่งผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตรงกับความต้องการของคนพิการแต่ละประเภทอย่างน้อยหนึ่งคนเพื่อให้บริการคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ควรได้รับการฝึกอบรมในเบื้องต้น เกี่ยวกับการสื่อสารกับคนพิการแต่ละประเภทเพื่อให้สามารถสื่อสารกับคนพิการได้

- เจ้าหน้าที่ควรมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้งานอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เพื่อให้คำแนะนำในการใช้งานที่ถูกต้องสำหรับคนพิการ

- เจ้าหน้าที่ควรมีความสุภาพและใส่ใจในการให้บริการ

22) ทางเท้าสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- พื้นทางเท้าต้องเรียบ ไม่ลื่น มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 150 ซม.

- บ่อพักของท่อระบายน้ำให้มีฝาปิดสนิท ในกรณีที่ฝาปิดเป็นตะแกรงต้องมีซี่หรือรูเล็กขนาดกว้างไม่เกิน 1.30 ซม. เพื่อป้องกันมิให้ไม้เท้าค้ำยัน หรืออุปกรณ์ช่วยเดินอื่น ๆ หรือล้อรถเข็นคนพิการตกลงไป

- ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางที่จำเป็นบนทางเท้า เช่น ลวดชิงเสาไฟฟ้า ป้ายบอกทาง ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ หรือต้นไม้ ควรจัดให้อยู่ในแนวเดียวกัน และมีพื้นผิวต่างสัมผัสก่อนถึงสิ่งกีดขวางนั้น

- รางระบายน้ำที่ไม่มีฝาปิดให้อยู่นอกทางเท้า

- อุปกรณ์บังแดดหรือฝนของอาคารริมทางเท้าขณะใช้งาน ให้อยู่ในระดับที่สูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 200 ซม. และอุปกรณ์สำหรับยึดหรือชั่วคราวต้องไม่อยู่ในทางเท้า

- ให้มีทางลาดจากทางเท้าลงสู่พื้นถนนทางข้ามถนน ทางแยกถนน หรือซอย และเกาะกลางถนน

- ให้มีพื้นผิวต่างสัมผัสบริเวณที่มีสิ่งกีดขวางบริเวณจุดรับและส่ง บริเวณอันตราย บริเวณที่มีการหักมุม บริเวณที่มีทางแยก หรือบริเวณทางต่างระดับ

- พื้นผิวต่อเนื่องระหว่างพื้นถนนกับทางลาด ต้องเรียบและไม่ขรุขระ

- มีราวกันตกและที่หยุดล้อเลื่อนในบริเวณที่อันตราย เพื่อป้องกันอันตรายและป้องกันการลื่นไถลของรถเข็นคนพิการ

23) สัญญาณข้ามถนนและทางข้ามถนนสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- สัญญาณข้ามถนน ให้มีสัญญาณไฟสำหรับคนพิการทางการได้ยินและสื่อความหมาย และสัญญาณเสียงสำหรับคนพิการทางการเห็น โดยสัญญาณเสียงให้มีเสียงดังแตกต่างกันเป็นสองระยะ ในระยะแรกเป็นเสียงปกติ และระยะที่สองเป็นเสียงถี่ขึ้นเมื่อใกล้จะสิ้นสุดเวลาของสัญญาณให้ข้ามถนน

- ทางข้ามถนนที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรและมีพื้นผิวที่ต่างระดับกัน ให้มีพื้นผิวต่างสัมผัสและทางลาด

24) สะพานลอยข้ามถนนสำหรับคนพิการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ทางขึ้นและลงมีทางลาดหรือลิฟต์

- ในกรณีที่ เป็นทางลาด ให้มีลักษณะดังต่อไปนี้

- มีความยาวสุทธิช่วงละไม่เกิน 600 ซม. ความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 150 ซม. และความลาดชันไม่เกิน 1 ต่อ 12

- มีชานพักยาวไม่น้อยกว่า 150 ซม. คั่นระหว่างทางลาด

- ราวจับควรมีลักษณะกลม เรียบ และมีความมั่นคงแข็งแรง

- ติดตั้งราวกันตกและที่หยุดล้อเลื่อน เพื่อป้องกันการลื่นไถลของรถเข็นคนพิการ

- ในกรณีที่ เป็นลิฟต์ ให้มีลักษณะดังต่อไปนี้

- ประตูลิฟต์และพื้นที่ภายในลิฟต์ ควรมีความกว้างเพียงพอสำหรับรถเข็นคนพิการในการใช้งานได้อย่างสะดวก โดยติดตั้งราวจับโดยรอบภายในลิฟต์ มีระบบแสงเพื่อป้องกันไม่ให้ประตูหนีบผู้โดยสาร และมีปุ่มกดลิฟต์สำหรับคนพิการ โดยติดตั้งในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้โดยสะดวก รวมทั้งมีระบบเสียงแจ้งชั้นต่าง ๆ ภายในลิฟต์

- ในกรณีที่ ลิฟต์ขัดข้อง ให้มีสัญญาณไฟเตือนภัยภายในลิฟต์สำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย โดยเป็นแสงไฟกระพริบสีแดง และในกรณีที่ผู้อยู่ภายนอกลิฟต์รับทราบแล้วและอยู่ระหว่างการให้ความช่วยเหลือให้ไฟกระพริบเปลี่ยนเป็นสีเขียว รวมทั้งให้มีสัญญาณเสียงเตือนภัยสำหรับคนพิการทางการเห็น

- มีโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉินภายในลิฟต์ ซึ่งสามารถติดต่อกับภายนอก โดยที่แป้นโทรศัพท์มีอักษรสำหรับคนพิการทางการเห็น และติดตั้งในระดับที่รถเข็นคนพิการสามารถใช้งานได้โดยสะดวก

- มีระบบเสียงและแสงเพื่อแจ้งข้อมูลทั้งบริเวณภายในและภายนอกลิฟต์

2.3.5 แนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design)

การออกแบบเพื่อคนทั้งมวล เป็นแนวความคิดสากลที่องค์การสหประชาชาติได้พยายามเผยแพร่และส่งเสริมจากแนวความคิดเดิม เพื่อให้คนพิการได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำรงชีวิตในอาคารและสิ่งแวดล้อมตามโครงการ Promotion of Non-Handicapping Physical Environment for Disabled Persons และได้มีการพัฒนาตามลำดับเป็น Accessible Design, Adaptable Design และ Barrier Free Design ซึ่งในที่สุดก็เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในหลักการของการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล

Universal Design มีผู้แปลเป็นภาษาไทยไว้ในหลายความหมาย ได้แก่

สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ (2552) ได้ให้นิยามของคำว่า Universal Design ว่าเป็น “การออกแบบที่เป็นสากล” หมายถึง การออกแบบผลิตภัณฑ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพแวดล้อมโปรแกรมและบริการที่ทุกคนสามารถใช้ได้ในขอบเขตมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้โดยไม่จำเป็นต้องดัดแปลงหรือออกแบบเป็นพิเศษ ทั้งนี้ในกรณีที่มีความต้องการจำเป็น “การออกแบบที่เป็นสากล” จะต้องไม่กั้นออกไป ซึ่งอุปกรณ์เครื่องช่วยคนพิการเฉพาะกลุ่ม

ทิพวัลย์ ทองอาจ (2553) ได้ให้นิยามของคำว่า Universal Design ว่าเป็น “การออกแบบเพื่อมวลชน” เป็นแนวคิดในการออกแบบสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่รวมไปถึงสิ่งของเครื่องใช้ทั่วไปในสังคม โดยมีหลักในการออกแบบเพื่อการใช้งานที่สะดวกสบาย ปลอดภัย ครอบคลุมสำหรับทุกคนและไม่ต้องมีการดัดแปลงพิเศษหรือเฉพาะเจาะจงเพื่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง

และในโครงการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ให้นิยามของคำว่า Universal Design ว่าเป็น “การออกแบบเพื่อคนทั้งมวล” ตามสมาคมสถาปนิกแห่งสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสน และหมายถึง การออกแบบสภาพแวดล้อมไปจนถึงผลิตภัณฑ์ที่ทุกคนสามารถใช้งานได้อย่างสะดวกปลอดภัย โดยไม่ต้องดัดแปลงหรือออกแบบเฉพาะ เพื่อให้คนทุกคนในสังคมไม่ว่าจะเป็นใครก็ตาม ทุกเพศ ทุกวัย และทุกสภาพร่างกาย สามารถดำรงชีวิตได้อย่างเสมอภาคกัน โดยองค์ประกอบและหลักการของการออกแบบเพื่อคนทั้งมวลประกอบด้วยหลักพื้นฐาน 7 ประการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) ทุกคนใช้ได้อย่างเท่าเทียมกัน (Equitable Use)

- การออกแบบที่สามารถสร้างความเท่าเทียมกันในการใช้สอยของผู้ใช้ที่ต่างวัยและต่างความสามารถ เช่น การออกแบบที่จับประตูตู้เย็นที่ยาวตลอด ผู้ใช้ที่ต่างวัยสามารถใช้งานอย่างเท่าเทียมกัน
- หลีกเลี่ยงการแบ่งแยกกลุ่มผู้ใช้
- คำนึงถึงความสะดวก ปลอดภัย และความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้
- งานออกแบบที่ดึงดูด น่าสนใจจากผู้ใช้ทุกกลุ่ม

2) ปรับเปลี่ยนการใช้ได้ (Flexible Use)

- การออกแบบสามารถรองรับการใช้สอยจากผู้ใช้ที่หลากหลาย โดยอาจมีหลายทางเลือกที่สามารถใช้งานได้

- สะดวกทั้งการใช้งานมือขวาหรือมือซ้าย

- อำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้สามารถปรับการใช้งาน เมื่อต้องการความถูกต้องแม่นยำ

- สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ตามความต้องการของผู้ใช้

3) ใช้งานง่าย (Simple and Intuitive Use)

- การออกแบบควรง่ายต่อการเข้าใจ โดยไม่คำนึงถึงประสบการณ์ ความรู้ ภาษา หรือระดับความชำนาญของผู้ใช้ เป็นการออกแบบที่เรียบง่าย

- ผู้ใช้งานสามารถใช้งานได้โดยง่าย จากสามัญสำนึก

- มีข้อแนะนำการใช้ที่สำคัญ โดยไม่คำนึงถึงการรู้หรือไม่รู้หนังสือหรือความหลากหลายทาง

ภาษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ผู้ใช้งานสามารถประเมินผลการใช้งาน และให้คำแนะนำหลังจากใช้งานได้
- 4) การสื่อความหมายเป็นที่เข้าใจง่าย (Perceptible Information)
 - งานออกแบบสามารถสื่อสารข้อมูลที่จำเป็นกับผู้ใช้งานได้ โดยปราศจากข้อจำกัดของผู้มีความบกพร่องทางประสาทสัมผัส เช่น การใช้พื้นผิวต่างสัมผัสหรือสีที่ตัดกัน
 - งานออกแบบควรมีป้ายบอกเป็นสัญลักษณ์ที่มีขนาดใหญ่ ชัดเจน สื่อความหมายเข้าใจง่าย
 - มีคำแนะนำการใช้งานหลากหลายสื่อ (เช่น มีทั้งสัญลักษณ์ อักษรเบรลล์ ประกอบกัน)
- 5) การออกแบบที่เผื่อการใช้งานที่ผิดพลาดได้ (Tolerance for Error)
 - การออกแบบควรลดอันตราย หรืออุบัติเหตุต่าง ๆ อันอาจจะเกิดขึ้นได้โดยไม่ตั้งใจ
 - การออกแบบที่ป้องกันการเข้าถึงในส่วนที่เป็นอันตราย โดยมีการออกแบบการเตือนอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นไว้ เช่น มีพื้นผิวต่างสัมผัสเตือน (Warning Block) ไว้ก่อนถึงทางลาด หรือบันได 30 ซม.
 - การออกแบบที่เตรียมอุปกรณ์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยไว้ เช่น ราวจับในที่ต่าง ๆ ซึ่งต้องยื่นเลยจากจุดเริ่มต้น/สิ้นสุด 30 ซม.
- 6) ใช้แรงน้อย (Low Physical Effort)
 - การออกแบบที่มีความสะดวกต่อการใช้งานง่ายด้วยท่าทางปกติ โดยใช้กำลังตามปกติ ไม่ต้องออกแรงมาก หรือต้องพยายามใช้งานหลายครั้ง
- 7) มีขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมกับการเข้าถึงและใช้งาน (Size and Space for Approach and Use)
 - ขนาดและพื้นที่ใช้งานที่เหมาะสม สามารถใช้งานได้สะดวกทั้งการเอื้อม การจับต้อง โดยปราศจากเงื่อนไขของข้อจำกัดทางร่างกาย หรือการเคลื่อนไหว
 - อุปกรณ์หรือการออกแบบในจุดที่สำคัญต้องสามารถมองเห็นชัดเจน ไม่ว่าจะมองขณะยืนหรือนั่งในรถเข็นคนพิการ
 - มีพื้นที่ใช้งานที่เหมาะสมกับการเข้าถึงและใช้สอย โดยคำนึงถึงบุคคลทั่วไป และบุคคลที่ต้องมีผู้ดูแล หรือมีอุปกรณ์ช่วยเหลือต่าง ๆ เช่น รถเข็นคนพิการ ไม้เท้า เป็นต้น

2.4 งานวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุและการเดินทาง

การเดินทาง หมายถึง การเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง (สุกัญญา ชัยพงษ์, 2544) ซึ่งได้มีงานวิจัยศึกษาความต้องการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ (รัชพินธุ์ เชนจิตร, 2549) พบว่า คุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้สูงอายุและคุณลักษณะของครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่างกันในกลุ่มผู้สูงอายุด้วยกัน นอกจากนี้การเดินทางยังขึ้นอยู่กับปัจจัยเหล่านี้ (Bruton, 1975 อ้างถึงใน อนนต์ศรี วงษ์ชัยสุวรรณ, 2552) (1) ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง และวัตถุประสงค์การเดินทาง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยระยะทางซึ่งสามารถวัดออกมาในรูปของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง หากเดินทางระยะไกล ย่อมมีผลต่ออัตราของเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการเลือกรูปแบบการเดินทาง ส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทาง พบว่าการเดินทางที่มีจุดต้นทางที่บ้าน โดยทั่วไปจะใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการเดินทางที่ไม่มีจุดต้นทางที่บ้าน (2) ลักษณะของคนที่ใช้การเดินทาง ได้แก่ สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง โดยตัวแปรที่เกี่ยวข้องคือ รายได้ การถือครองรถยนต์ ขนาดของครัวเรือน ความหนาแน่นของที่พักอาศัย ประเภทของงาน และสถานที่ทำงาน ซึ่งรายได้จะเป็นตัวกำหนดการเลือกรูปแบบ ส่วนที่ที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นน้อยจะมีผลต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะน้อย ทำให้ไม่คุ้มค่ากับการจัดหาระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากพื้นที่มีแนวโน้มเป็นเขตที่ที่พักอาศัยของประชากรที่มีรายได้สูง (3) ลักษณะของระบบขนส่ง ได้แก่ เวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึง ความสะดวกสบาย โดยจากการเปรียบเทียบปัจจัยค่าใช้จ่ายกับระยะเวลาในการเดินทาง พบว่า การลดระยะเวลาในการเดินทาง มีผลต่อจำนวนผู้มาใช้บริการมากกว่าการลดอัตราค่าโดยสาร สำหรับปัจจัยด้านความสะดวกสบาย ทั้งที่นั่ง และการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยทั้ง 3 ปัจจัย ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยภายนอกทั้งสิ้น

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาปัจจัยภายในของผู้เดินทางที่มีผลต่อการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (กฤติยาภรณ์ เทพาศักดิ์, 2553) โดยมีการวิเคราะห์ปัจจัยภายในของผู้เดินทาง ได้แก่ (1) ทักษะคิดและการยึดติดต่อรถยนต์ส่วนบุคคล (2) ทักษะคิดและภาพลักษณ์ต่อระบบขนส่งสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล (3) พฤติกรรมที่ตอบสนองต่อมาตรการในการควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พบว่า ปัจจัยทั้ง 3 กลุ่ม มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถประจำทางสาธารณะมาตรฐานสูง โดยที่ปัจจัยทักษะคิดและภาพลักษณ์ต่อรถยนต์ขนส่งสาธารณะ มีความสัมพันธ์สูงที่สุดต่อการเลือกใช้รถประจำทางสาธารณะมาตรฐานสูง ซึ่งตัวแปรภาพลักษณ์ด้านการดึงดูดให้ใช้ มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะมากที่สุด การศึกษาของ (Brian Caulfield et al., 2015) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดินทางของผู้สูงอายุ ซึ่งศึกษาถึงปัจจัยทางจิตวิทยาที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดินทางอีกด้วย และการศึกษาของ (Carreira et al., 2014) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะให้ความสำคัญจากประสบการณ์ในการเดินทางที่ผ่านมา แล้วนำข้อมูลมาสร้างเป็นโมเดลสมการโครงสร้าง เพื่อศึกษาภาพรวมของประสบการณ์ในการเดินทางที่เป็นแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองภายในของผู้โดยสารเกิดจากประสบการณ์ สภาพแวดล้อมทางสังคมในที่จอดรถหรือสถานีขนส่ง และช่วงเวลาทั้งหมดในการเดินทาง ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงลึกจากความคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่มีต่อการบริการขนส่งของผู้ให้บริการ พบว่า มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 7 กลุ่ม คือ พื้นที่ใช้สอยของแต่ละบุคคลบนรถโดยสาร ข้อมูลหรือรายละเอียดการให้บริการ ความสามารถและลักษณะของพนักงานผู้ให้บริการ สภาพแวดล้อมทางสังคม การบำรุงรักษายานพาหนะ สิ่งอำนวยความสะดวกที่สถานี และการบริการในการซื้อตั๋วโดยสาร

ทฤษฎีการเกิดการเดินทางเป็นขั้นตอนหนึ่งซึ่งทำให้รูปแบบการเดินทางมีความแตกต่างกัน ซึ่งการเกิดการเดินทางมาจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่ (Bruton, 1975 อ้างถึงใน อนนต์ศรี วงษ์ชัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สุวรรณ, 2552) (1) รูปแบบการใช้ที่ดินและการพัฒนาในพื้นที่ สภาพและลักษณะการใช้ที่ดินที่สัมพันธ์กับการเกิดการเดินทาง คือ ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน ลักษณะของการใช้ที่ดิน และการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่ตั้งกิจกรรม โดยความหนาแน่นการใช้ที่ดิน มักแสดงในรูปของที่อยู่อาศัยต่อพื้นที่ ส่วนตัวแปรของลักษณะการใช้ที่ดิน ได้แก่ รายได้และการเป็นเจ้าของรถยนต์ของครัวเรือน ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ครัวเรือนที่มีจำนวนรถยนต์มากกว่า 1 คัน มีแนวโน้มการเกิดการเดินทางมากกว่าครัวเรือนที่มีรถยนต์เพียงคันเดียว นอกจากนี้ความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวยังสัมพันธ์กับขนาดครัวเรือน โดยครัวเรือนที่มีขนาดใหญ่จะมีระดับของความเป็นเจ้าของรถยนต์สูงกว่า ส่งผลต่อการเดินทางที่มีมากขึ้นสำหรับตัวแปรของที่ตั้งกิจกรรมการใช้ที่ดินได้แก่ การกระจายตัวของการใช้ที่ดิน และลักษณะการใช้ที่ดินโดยตัวแปรทั้งหมดจะสะท้อนถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางที่เพิ่มขึ้น (2) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางในพื้นที่นั้น ๆ สภาพเศรษฐกิจและสังคมของประชากร ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ เป็นต้น สภาพดังกล่าวจะมีผลต่อการเดินทาง เช่น เมื่อประชากรมีรายได้สูง ก็มีโอกาสเป็นเจ้าของรถ ส่งผลต่ออัตราการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น (3) ลักษณะขอบเขต และความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ ลักษณะ ขนาด และประสิทธิภาพของระบบขนส่ง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร จำนวนการจราจร ทิศทางการจราจร ชนิดผิวทาง ความเร็วเฉลี่ยบนเส้นทาง ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางที่แตกต่างกัน

Warnes (1981 อ้างถึงใน ไพฑูรย์ เกียรติการ, 2532) ได้กล่าวถึงจุดประสงค์ของการเดินทางว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเดินทางขึ้นในเมืองและมักมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินในเมือง โดยจุดประสงค์ของการเดินทางในเมืองมี 2 แบบ ได้แก่ (1) จุดประสงค์เดียว เป็นการเดินทางที่มีจุดประสงค์ของการเดินทางเพียงประเภทเดียว ได้แก่ การเดินทางเพื่อไปเรียน ไปทำงาน ไปซื้อของ ไปพักผ่อน เป็นต้น (2) หลายจุดประสงค์ เป็นการเดินทางที่มีจุดประสงค์มากกว่าหนึ่งอย่างขึ้นไป โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางเช่นเดียวกับแบบจุดประสงค์เดียว แต่มีการหยุดระหว่างทางเนื่องจากมีหลายจุดประสงค์

การเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางที่บ้าน หรือคิดเป็น 80 – 90 % ของการเกิดการเดินทางทั้งหมด (Bruton, 1975 อ้างถึงใน อนนต์ศรี วงษ์ชัยสุวรรณ, 2552) ดังนั้นหากเกิดการแบ่งการเดินทางออกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ สามารถจัดได้ 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มที่การเดินทางมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางที่บ้าน (Home-Based) และ (2) กลุ่มที่การเดินทางนั้นมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางนอกเหนือจากที่พัก (Non Home Based) โดยการเกิดการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นที่บ้านได้แยกย่อยการเดินทางออกเป็นตามวัตถุประสงค์ของการเดินทางดังนี้ (พนิต ภูจินดา, 2550) โดยวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ลักษณะของการเดินทางที่ใช้วัตถุประสงค์เป็นเกณฑ์ในการจัดแบ่งประเภท จะระบุเพียงต้นทางหรือปลายทางเพียงด้านเดียวเท่านั้น เพราะเป็นที่เข้าใจกันโดยทั่วไปว่าต้นทางหรือปลายทางที่ไม่ได้ระบุ คือ ที่พักอาศัย สามารถจำแนกออกได้เป็น ดังนี้ (1) Work Trip คือ การเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานหรือแหล่งงาน (2) Shopping Trip คือ การเดินทางเพื่อไปยังร้านค้า โดยปกติแล้วจะไม่พิจารณาถึงขนาดของร้านค้าและการจับจ่ายซื้อสินค้าจริง หรือหมายความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ว่าการเดินทางเพื่อไปยังร้านค้าเพื่อชมสินค้าแต่ไม่ซื้อสินค้าก็ถือว่าเป็น Shopping Trip เช่นกัน (3) Social or Recreation Trip คือ การเดินทางเพื่อไปยังสถานบันเทิงหรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เช่น โบสถ์ วัด โรงละคร โรงภาพยนตร์ สนามกีฬา รวมไปถึงการเดินทางเพื่อไปเยี่ยมคนรู้จักด้วย (4) Business Trip คือ การเดินทางในระหว่างเวลางานเพื่อไปทำงานนอกสถานที่ทำงานหลัก และ (5) School Trip คือ การเดินทางไปสถานศึกษา ซึ่งงานวิจัยนี้ได้เก็บข้อมูลของผู้สูงอายุที่เดินทางเพื่อไปยังสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ (Recreation Trip) โดยแยกเป็น 3 กลุ่ม ซึ่งได้แก่ (1) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Historical Attraction) (2) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) (3) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Attraction)

การเลือกแหล่งท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ ในงานวิจัยศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกแหล่งท่องเที่ยวของผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานคร (ภัททิศรี โชคอนันต์ตระกูล, 2553) พบว่า ส่วนใหญ่ชอบไปท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีวัตถุประสงค์หลักในการท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติ/เพื่อน ใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางท่องเที่ยว โดยเดินทางท่องเที่ยวกับครอบครัว/ญาติ ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 5-6 วันต่อครั้ง ไปท่องเที่ยว 3-4 ครั้งต่อปี ในวันหยุดนักขัตฤกษ์ และเลือกพักแรมที่โรงแรม ปัจจัยด้านสถานที่ซึ่งทางการจัดจำหน่าย เป็นปัจจัยที่มีผลมากที่สุด ต่อการเลือกแหล่งท่องเที่ยวของผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพมหานคร และเมื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกแหล่งท่องเที่ยวของผู้สูงอายุที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน พบว่า ไม่แตกต่างกัน งานวิจัยศึกษาอุปสงค์การเลือกรูปแบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สุริดา จัดสม, 2557) โดยศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งสาธารณะ 4 รูปแบบ คือ รถโดยสารประจำทาง รถไฟ เครื่องบิน และอื่น ๆ พบว่า ปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญมากที่สุด คือ ช่วงเวลาในการเดินทาง ขณะที่ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสาธารณะ คือ ความปลอดภัย วัฒนธรรมประเพณี และตารางการเดินทาง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถไฟ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การดูแล และต้นทุนโดยตรงของผู้โดยสาร และปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้เครื่องบิน คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ช่วงเวลาในการเดินทาง ความบันเทิง และการส่งเสริมการตลาดของผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารต่างประเภทกัน และการศึกษาแบบจำลองสมการโครงสร้างของอุปสงค์การท่องเที่ยว (ชุตินา อู่ประเสริฐ, 2556) พบว่า ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยทางด้านสังคมและการเมือง มีอิทธิพลทางบวกต่ออุปสงค์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น

ลักษณะการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เพ็ญวดี ชีวพงศ์พันธุ์, 2547) มีปัญหาจราจรติดขัดมาหลายพื้นที่มานานหลายปี ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนนิยมเดินทางโดยรถส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก ซึ่งรัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการส่งเสริมให้ประชาชนเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา ผลจากการศึกษา พบว่า ในปี พ.ศ. 2546 กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีปริมาณการเดินทางทั้งสิ้น 13.6 ล้านเที่ยวต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนของระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งส่วนบุคคล ร้อยละ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

34 และ ร้อยละ 51 ตามลำดับ โดยรถประจำทางสีแดงมีบทบาทสำคัญที่สุด กล่าวคือ มีปริมาณการใช้ร้อยละ 25-30 เกือบทุกพื้นที่ ในขณะที่พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นนอก มีการใช้รถประจำทางเล็กในชอยมากที่สุด ร้อยละ 20 และพื้นที่ปริมณฑล มีการใช้รถตู้ ร้อยละ 20 นอกจากนี้ยังพบด้วยว่า ผู้เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ มีการเปลี่ยนต่อรถประมาณ 2 ครั้งต่อเที่ยว มากกว่าร้อยละ 75 ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 20 นาทีต่อเที่ยว โดยเวลาที่ใช้ในการเดินทางบนรูปแบบการเดินทางหลัก มีค่าสูงกว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางรูปแบบการเดินทางเสริมถึง 5 เท่าสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินทางหลัก มีค่าสูงกว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางบนรูปแบบการเดินทางเสริมถึง 5 เท่า สำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินทางพบว่า มากกว่าร้อยละ 80 เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่า 20 บาทต่อเที่ยว ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8 ของระดับรายได้ประชากรและร้อยละ 3 ของรายได้ครัวเรือน โดยค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนรูปแบบการเดินทางเสริม มีค่าน้อยกว่าบนรูปแบบการเดินทางหลักถึง 0.7 เท่า ในส่วนของแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะ การเดินทางระหว่างปี พ.ศ. 2538 และ พ.ศ. 2546 พบว่าปริมาณการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะลดลงจากร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 27 ขณะที่การเดินทางโดยระบบขนส่งส่วนบุคคลกลับเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 42 เป็นร้อยละ 51 งานวิจัยของ (Ona et al., 2013) ได้ศึกษาและประเมินผลคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะในประเทศสเปนด้วยโมเดลสมการโครงสร้าง (Structural equation modeling) ระหว่างการบริการและคุณภาพการให้บริการโดยรวม พบว่า คุณลักษณะของคุณภาพการให้บริการประกอบด้วย การบริการ ความสะอาดสบาย และพฤติกรรมของคนขับ

นอกจากระบบขนส่งสาธารณะแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงอาคาร สถานที่ ก็มีความสำคัญอย่างยิ่งในการศึกษา เพื่อการพัฒนาและปรับปรุง การศึกษาของ (กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2557) พบว่าให้มีการปรับปรุงทางเท้า ทางลาด เพื่อความสะดวกในการเดินทางของผู้สูงอายุ การศึกษาถึงความจำเป็นของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว ผู้สูงอายุและผู้สูงอายุ (จักรกฤษณ์ แสนพรหม, 2556) พบว่า ให้มีป้ายแจ้งข้อมูลและแผนที่ภายในวัด อยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ส่วนสำหรับผู้สูงอายุในพื้นที่ ให้มีที่จอดรถ และการเปรียบเทียบผู้ที่เป็นโรค มีความจำเป็นในการติดตั้งราวในห้องน้ำ

จากการที่ผู้วิจัยทำการรวบรวมเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีการศึกษาเรื่องปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากแต่ปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ยังไม่ครอบคลุมในหลาย ๆ ด้าน โดยส่วนมากการศึกษาที่ผ่านมาจะเน้นการศึกษาในบริบทของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองของนักท่องเที่ยวเพียงสองถึงสามเมืองและการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทั่ว ๆ ไปโดยมิได้เน้นไปยังรูปแบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพมหานคร หรืออาจกล่าวได้ว่ายังไม่มีการวิจัยขึ้นใหม่ที่ศึกษาปัจจัยและพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพมหานคร จึงเป็นที่มาของการศึกษาวิจัยครั้งนี้

2.5 การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล

2.5.1 การสำรวจและเก็บข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองการวิเคราะห์ความต้องการ การตัดสินใจและพฤติกรรมของผู้บริโภค มักจะได้อาจมาจากการสอบถามกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพหรือแนวโน้มในการตัดสินใจเลือกตามผู้วิจัยสนใจศึกษา ซึ่งสามารถแยกวิธีการสำรวจและเก็บข้อมูลได้ 2 แบบ คือ

1) การสำรวจและเก็บข้อมูลโดยวิธี Reveled Preference (RP) คือ การสำรวจข้อมูลการตัดสินใจเลือกในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เช่น การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน ซึ่งได้เกิดขึ้นแล้วเมื่อวานนี้ เป็นต้น

2) การสำรวจและเก็บข้อมูลโดยวิธี Stated Preference (SP) คือ การสำรวจข้อมูลการตัดสินใจเลือกภายใต้สถานการณ์ที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นแต่ถูกสมมติขึ้นมา ใช้ศึกษาพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่จะมีต่อทางเลือกใหม่หรือในสถานการณ์ใหม่ที่ยังไม่เคยมีหรือเกิดขึ้นมาก่อน และสามารถกำหนดและควบคุมค่าของตัวแปรได้โดยตรง

ลำดับขั้นของการวิเคราะห์โดยวิธี Stated Preference (SP) โดยปกติการศึกษาพฤติกรรมและการตัดสินใจด้วยวิธี SP ควรจะมีลำดับขั้นตอนการดำเนินงานโดยสังเขป ดังนี้ (1) การออกแบบวิธีการสำรวจข้อมูล ซึ่งจะต้องกำหนดรายละเอียดที่สำคัญ คือ สถานการณ์และทางเลือกที่จะให้กลุ่มเป้าหมายพิจารณาเลือก กลุ่มเป้าหมาย ตัวอย่างในการสำรวจข้อมูลและวิธีการสำรวจ แนวทางและวิธีการการนำเสนอทางเลือก และวิธีวัดความคิดเห็นและการตัดสินใจของกลุ่มเป้าหมาย (2) การสำรวจข้อมูลในสนาม (3) การพัฒนาแบบจำลองจากข้อมูลที่สำรวจได้ (4) การตรวจสอบความถูกต้องและความแม่นยำของแบบจำลอง และอาจรวมถึงการนำแบบจำลองที่ผ่านการตรวจสอบไปใช้ในการพยากรณ์

ตารางที่ 2.4 การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการสำรวจด้วยวิธี RP และวิธี SP

วิธี Reveled Preference	วิธี Stated Preference
ใช้ศึกษาเฉพาะพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่จะมีผลต่อทางเลือกที่มีอยู่แล้วจริง	ใช้ศึกษาพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่จะมีต่อทางเลือกใหม่ ๆ หรือในสถานการณ์ใหม่ๆที่ยังไม่เคยมีหรือเกิดขึ้นมาก่อน
ไม่สามารถควบคุมการกำหนดและการวัดค่าของตัวแปรที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางได้อันอาจก่อให้เกิดปัญหาดังต่อไปนี้ - ความผิดพลาดในการวัดค่า (Measurement Error) - ตัวแปรอาจมีความผันแปรน้อย (Variations) จนยากที่จะศึกษาผลของการเปลี่ยนแปลงของตัวแปร	สามารถกำหนดและควบคุมค่าของตัวแปรได้โดยตรง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4 (ต่อ) การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการสำรวจด้วยวิธี RP และวิธี SP

วิธี Revealed Preference	วิธี Stated Preference
- ตัวแปรมีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์สูง (Correlations) อาจทำให้ไม่สามารถแยกอิทธิพลออกจากกันได้อย่างถูกต้อง	
ได้รับข้อมูลการตัดสินใจในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานการณ์ปัจจุบัน	ได้รับข้อมูลความคิดเห็นหรือการตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่สมมติขึ้น ซึ่งไม่สามารถมั่นใจได้ว่ากลุ่มเป้าหมายจะกระทำตามที่ได้แสดงไว้ หากสถานการณ์เหล่านั้นเกิดเป็นจริงขึ้นมาในภายหลัง

ที่มา: ประพัทธ์พงษ์ อุปลา, 2553

ซึ่งงานวิจัยนี้จะใช้การสำรวจและเก็บข้อมูลโดยวิธี Reveled Preference (RP) เป็นการเก็บข้อมูลภาคสนามจากสถานการณ์จริง โดยเก็บข้อมูลการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง และทัศนคติของผู้เดินทางของผู้สูงอายุที่เดินทางมาท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

2.5.2 การเลือกประเภทของแหล่งท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยแบ่งตามความสำคัญ และสภาพแวดล้อม ได้ 12 ประเภทดังนี้

1) แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco Tourism) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีลักษณะทางธรรมชาติที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะท้องถิ่น โดยอาจมีเรื่องราวทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดการการท่องเที่ยวในแหล่งนั้น จะต้องมีการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศนั้น มีการจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

2) แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการ (Arts and Sciences Educational Attraction Standard) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมที่สามารถตอบสนองความสนใจพิเศษของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีรูปแบบของการท่องเที่ยวที่ชัดเจนเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวแบบใหม่ที่เกิดขึ้น แหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้สามารถเพิ่มเติมได้อีกมากมายตามความนิยมของคนในแต่ละยุคสมัย เมื่อมีการระบุดว่ากิจกรรมนั้น ๆ สามารถให้ความรู้และดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ ปัจจุบันมีปรากฏอยู่หลายๆ แห่ง ตัวอย่างเช่น พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์ อุทยานธรรมชาติและ MICE (Meeting & Incentives & Conventions & Exhibitions) เป็นต้น

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Historical Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญและคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนา รวมถึงสถานที่หรืออาคารสิ่งก่อสร้างที่มีอายุเก่าแก่หรือเคยมีเหตุการณ์ สำคัญเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ เช่น โบราณสถาน อุทยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติศาสตร์ ชุมชนโบราณ กำแพงเมือง คูเมือง พิพิธภัณฑสถาน วัด ศาสนสถาน และสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าทางศิลปะและสถาปัตยกรรม

4) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (Natural Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ อาจจะเป็นความงดงามตามสภาพธรรมชาติ ความแปลกตาของสภาพธรรมชาติ สัตว์หายากที่สำคัญทางธรณีวิทยาและภูมิศาสตร์อันเป็นเอกลักษณ์หรือเป็นสัญลักษณ์ ของท้องถิ่นนั้น ๆ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษ (Special Environmental Features) หรือสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางวิชาการก็ได้

5) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อการพักผ่อนและเสริมสร้างสุขภาพ ให้ความสนุกสนาน รื่นรมย์ บันเทิง และการศึกษาหาความรู้ แม้ไม่มีความสำคัญในแง่ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศาสนาศิลปวัฒนธรรม แต่มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวร่วมสมัย ตัวอย่างเช่น ย่านบันเทิงหรือสถานบันเทิง สวนสัตว์ สวนสนุก และสวนสาธารณะลักษณะพิเศษ สวนสาธารณะ และสนามกีฬา

6) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทาง ศิลปะ และขนบธรรมเนียมประเพณีที่บรรพบุรุษได้สร้างสมและถ่ายทอดเป็นมรดกสืบทอดกันมา แหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้ประกอบด้วย งานประเพณี วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คน การแสดง ศิลปวัฒนธรรม สินค้าพื้นเมือง การแต่งกาย ภาษา ขนเฝ้า เป็นต้น ตัวอย่างของแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทยในประเภทนี้ ได้แก่ ตลาดน้ำดำเนินสะดวก งานแสดงของช้างจังหวัดสุรินทร์ งานร่มบ่อสร้าง ประเพณีลอยกระทง ประเพณีสงกรานต์ เป็นต้น

7) แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ ในการจัดทำเกณฑ์มาตรฐานสำหรับแหล่งท่องเที่ยว น้ำพุร้อนธรรมชาติ มีจุดประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการจัดการแหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำพุร้อนธรรมชาติอย่างชัดเจน โดยเน้นในด้านการกำหนดมาตรฐานที่จำเป็นสำหรับการบริการต่าง ๆ เนื่องจากการท่องเที่ยวประเภทนี้จะต้องคำนึงถึงด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเป็นสำคัญ และต้องไม่ส่งผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากน้ำพุร้อนจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติประเภทหนึ่ง ซึ่งหากไม่มีการกำหนดมาตรฐานที่ชัดเจน การดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวใด ๆ อาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำพุร้อนธรรมชาติได้ นอกจากนี้ การจัดทำเกณฑ์มาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ ยังมีเป้าหมายเพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลแหล่งท่องเที่ยวได้นำไปใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวของตน และยังสามารถใช้เป็นข้อมูล ที่สำคัญเพื่อประกอบการตัดสินใจ ของนักท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นการเพิ่มมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติของประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8) แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด (Beach Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีชายหาดเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นบริเวณชายหาด ได้แก่ การเล่นน้ำ การอาบแดด กีฬาทางน้ำ การนั่งพักผ่อน รับประทานอาหาร เป็นต้น

9) แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีน้ำตกเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในแหล่งน้ำตก ได้แก่ การว่ายน้ำ การนั่งพักผ่อน รับประทานอาหาร การเดินสำรวจน้ำตก การล่องแก่ง การดูนก และการตกปลา เป็นต้น

10) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีถ้ำเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในแหล่งท่องเที่ยวประเภทถ้ำ ได้แก่ การเข้าชมบรรยากาศและหินงอกหินย้อยภายในถ้ำ การศึกษาด้านโบราณคดีของมนุษย์ยุคต่าง ๆ ที่เคยอาศัยในถ้ำ การนมัสการพระพุทธรูป การให้อาหารสัตว์ การปิกนิก และรับประทานอาหาร เป็นต้น

11) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะ การประเมินมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวประเภทเกาะสามารถแบ่งได้เป็น 3 องค์ประกอบ ซึ่งมีจำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด 47 ตัวชี้วัด โดยแต่ละตัวชี้วัดมีค่าคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5 คะแนน จึงมีค่าคะแนนรวมทั้งสิ้น 235 คะแนน โดยการให้คะแนนจะให้ความสำคัญกับองค์ประกอบคุณค่าด้านการท่องเที่ยวและความเสี่ยงต่อการถูกทำลายมากที่สุด เนื่องจากเป็นแรงดึงดูดใจสำคัญสำหรับให้นักท่องเที่ยวเข้าไปเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยว ส่วนองค์ประกอบด้านการบริหารจัดการมีความสำคัญของคะแนนรองลงมา และองค์ประกอบด้านศักยภาพในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมีความสำคัญของคะแนนน้อยที่สุด

12) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทแก่ง หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีแก่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน และมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติ โดยมีกิจกรรมการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ การล่องแก่ง การพายเรือ การพักผ่อน และการเดินป่า ซึ่งอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาธรรมชาติ เข้าไปด้วย ได้แก่ การดูนก การสำรวจธรรมชาติ การศึกษาพันธุ์พืชต่าง ๆ เป็นต้น

โดยทางผู้วิจัยได้เลือกพื้นที่การศึกษาโดยแบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครมา 3 แหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ (1) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ซึ่งได้เก็บข้อมูลภาคสนามที่ วัดอรุณราชวราราม วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม วัดไตรมิตรวิทยาราม วัดสุทัศน์เทพวราราม และวัดหัวลำโพง (2) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ ซึ่งได้เก็บข้อมูลภาคสนามที่

สวนจตุจักร และสวนหลวง ร.9 (3) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ซึ่งได้เก็บข้อมูลภาคสนามที่ตลาดน้ำขวัญเรียม

2.5.3 การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation)

ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) เป็นสถิติที่ใช้หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร เช่น หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างเจตคติวิชาคณิตศาสตร์กับผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างขวัญและกำลังใจในการทำงานกับประสิทธิภาพในการทำงาน เป็นต้น ซึ่งค่าสหสัมพันธ์ที่คำนวณได้ เรียกว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient) ซึ่งสถิติสำหรับการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีหลายชนิด ซึ่งการเลือกใช้แบบใดนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหลายประการ

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองตัว (Bivariate Correlation) บางครั้งเราเรียกว่าตัวแปรอิสระว่า ตัวแปรทำนาย (Predictor variable) และเรียกตัวแปรอีกตัวว่าตัวแปรเกณฑ์ (Criterion variable) (Diekhoff, 1992) ซึ่งโดยปกติจะเป็นตัวแปรตาม อย่างไรก็ตามการที่จะทราบว่าตัวแปรทำนายตัวแปรใดเป็นตัวแปรเกณฑ์ ขึ้นอยู่กับงานวิจัยนั้น ๆ ในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ถ้าหากทั้งสองตัวแปรมีการวัดอันตรภาค (Interval scale) หรืออัตราส่วน (Ratio scale) จะเรียกว่าการวิเคราะห์โดยใช้พารามетริก (Parametric procedure) แต่ถ้ามีการวัดมาตรานามบัญญัติ (Nominal scale) หรือมาตราเรียงอันดับ (Ordinal scale) จะเรียกว่าการวิเคราะห์แบบไม่ใช้พารามетริก (Nonparametric procedure)

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) หรือบางครั้งเรียกว่า สหสัมพันธ์อย่างง่าย (Simple Correlation) โดยใช้สัญลักษณ์ r ข้อมูลหรือระดับการวัดของตัวแปรแต่มาตราอันตรภาคถึงมาตราอัตราส่วน โดยการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรนั้นมักจะใช้สัญลักษณ์ของตัวแปรเป็นตัวแปร X และ Y โดยค่าสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) จะมีคุณสมบัติ

- 1) ถ้า r เป็นการวัดความสัมพันธ์เชิงเส้น
- 2) ถ้า r จะอยู่ระหว่าง -1 ถึง 1
- 3) ถ้า r จะมีลักษณะเหมือนความชันของเส้นการถดถอย
- 4) ถ้า r จะไม่เปลี่ยนแปลงเมื่อตัวแปรอิสระ (X) และตัวแปรตาม (Y) เปลี่ยนไปแบบเดียวกัน
- 5) ถ้า r จะไม่เปลี่ยนแปลงถ้าค่าสเกล (Scale) ของตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งเปลี่ยนไป (ค่าของตัวแปร X หรือ Y)

- 6) ถ้า r มีการแจกแจงแบบเดียวกันกับที (Student t distribution)

ทิศทางของความสัมพันธ์ (Direction of the Relationship) ในการหาลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรนั้นเราสามารถสร้างแผนภาพกระจาย (Scatterplot) เพื่อดูทิศทางของความสัมพันธ์ได้ โดยมีลักษณะความสัมพันธ์ 3 แบบ คือ

- 1) สหสัมพันธ์ทางบวก (Positive Correlations) ซึ่งหมายความว่าเมื่อตัวแปรตัวหนึ่งเพิ่มหรือลดลงอีกตัวแปรหนึ่งก็จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) สหสัมพันธ์ทางลบ (Negative Correlations) หมายถึงเมื่อตัวแปรตัวหนึ่งมีค่าเพิ่มขึ้นหรือลดลงอีกตัวหนึ่งจะมีค่าเพิ่มหรือลดลงตรงข้ามเสมอ

3) สหสัมพันธ์เป็นศูนย์ (Zero Correlations) หมายถึงตัวแปรสองตัวไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

ซึ่งงานวิจัยนี้ใช้การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation) ด้วยการค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) จากโปรแกรม SPSS ดังในภาคผนวก ง เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างกัน โดยตัวแปรมีนัยสำคัญทางสถิติ

2.5.4 การทดสอบข้อมูลความเชื่อมั่น สัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach's Alpha)

การตรวจสอบความเชื่อถือ (Reliability) ของเครื่องมือ โดยใช้วิธีทางสถิติในการวัดค่าโดยใช้วิธีการวัดความสอดคล้องกันภายในชุดของข้อความ โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach's Alpha) ซึ่งใช้วัดความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ค่าสัมประสิทธิ์อยู่ในช่วง 0 ถึง 1 โดยค่าสัมประสิทธิ์ที่ดีควรวัดได้มากกว่า 0.7 (บุญใจ ศรีสถิตนรากุล, 2556) ในกรณีที่ข้อความน้อย และค่าที่วัดได้มีค่าต่ำกว่า 0.7 ควรใช้วิธีการเก็บแบบสอบถามเพิ่ม และในกรณีที่ข้อความมีจำนวนมาก และค่าที่วัดได้มีค่าต่ำกว่า 0.7 อาจจะต้องตัดคำถามบางข้อที่ส่งผลกระทบต่อค่าสัมประสิทธิ์ทิ้ง การหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช เหมาะสำหรับข้อความที่ใช้ถามความคิดเห็นทัศนคติ การจัดลำดับ หรือแบบทดสอบประเมินค่า เป็นต้น

การหาความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach's Alpha Coefficient)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right) \quad (2.1)$$

โดย

α คือค่าความสอดคล้องภายใน

n คือจำนวนข้อความในแบบสอบถาม

$\sum S_i^2$ คือผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนรายข้อ

S_t^2 คือความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งฉบับ

การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาได้มีการพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช ดังนี้

ตารางที่ 2.5 เกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช

ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α)	การแปลความหมายระดับความเที่ยง
มากกว่า 0.9	ดีมาก
มากกว่า 0.8	ดี
มากกว่า 0.7	พอใช้
มากกว่า 0.6	ค่อนข้างพอใช้
มากกว่า 0.5	ต่ำ
น้อยกว่า หรือ เท่ากับ 0.5	ไม่สามารถรับได้

ที่มา: ศิริชัย กาญจนวาสี, 2544

ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ทดสอบข้อมูลความเชื่อมั่น สัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach's Alpha) โดยใช้เกณฑ์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α) มากกว่า 0.7 ตามที่อ้างถึงในบุญใจ ศรีสถิตนรากุล และศิริชัย กาญจนวาสี ซึ่งเป็นค่าความเชื่อมั่นที่ยอมรับได้

2.5.5 การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis)

การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) เป็นเทคนิคทางสถิติที่อธิบายทิศทางและความสัมพันธ์เชิงเหตุผลตามแบบจำลองที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นมาจากหลักการ แนวคิด หรือทฤษฎีเป็นหลัก โดยผลของการศึกษาจะทำให้ทราบขนาดและทิศทางของผลทางตรง (Direct effect) และผลทางอ้อม (Indirect effect) ระหว่างตัวแปรคัดสรรที่เกิดขึ้นตามช่วงเวลา (Chronological order) หรือตามเหตุการณ์ (Event) ที่เกิดขึ้นก่อนหลังในแบบจำลองนั้น ๆ

การวิเคราะห์เส้นทาง เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรในเชิงเหตุและผล เป็นวิธีที่มีพื้นฐานทางสถิติมาจากการวิเคราะห์การถดถอย (Regression analysis) โดยอาศัยแผนภาพและสมการโครงสร้างของแผนภาพเป็นหลักในการนำมาวิเคราะห์และอธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรเหตุที่มีต่อตัวแปรผลทั้งในด้านขนาดและทิศทาง อีกทั้งยังสามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ทั้งความสัมพันธ์ทางตรงและทางอ้อม (1) เป็นการศึกษาอิทธิพลระหว่างตัวแปรต่าง ๆ เพื่อความีอิทธิพลทางตรงและอิทธิพลทางอ้อมของตัวแปรที่สันนิษฐานว่าเป็นสาเหตุต่อตัวแปรที่เป็นผลหรือไม่ (2) สัมประสิทธิ์เส้นทาง เป็นค่าที่บ่งบอกถึงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรที่เป็นสาเหตุที่ทำให้อีกตัวหนึ่งเปลี่ยนแปลงไป เพื่อหาความสัมพันธ์และพยากรณ์และศึกษาอิทธิพลเชิงสาเหตุ (Path Analysis) (3) การวิจัยที่มุ่งแสวงหาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ (Causal Analysis)

ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ทำการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) ทำกรอบแนวคิดในการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ โดยแสดงคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ แบ่งออกเป็น 4 หมวด ดังแสดงในรูปที่ 3.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5.6 การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis)

การวิเคราะห์องค์ประกอบเป็นการวิเคราะห์ทางสถิติที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณข้อมูลหรือลดจำนวนตัวแปรในการวิจัย โดยอาศัยการรวมตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันมาสร้างเป็นองค์ประกอบ (Factor) ที่อยู่เบื้องหลังตัวแปรเหล่านั้น ซึ่งส่งผลให้นักวิจัยเข้าใจโครงสร้างระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ดี และนอกจากนี้คุณสมบัติเด่นอีกประการหนึ่งของปัจจัยที่วิเคราะห์ได้คือ ลดความคลาดเคลื่อนในการวัด (Measurement Error) ซึ่งเป็นประโยชน์ในการนำไปวิจัยที่วิเคราะห์ได้ทำการศึกษาต่อไป

การวิเคราะห์องค์ประกอบแบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Explorative Factor Analysis: EFA) และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ซึ่งการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจเป็นการวิเคราะห์องค์ประกอบที่นักวิจัยมุ่งศึกษาโมเดลการวัด (Measurement Model) โดยที่ไม่มีสมมติฐานกำหนดไว้ แต่ใช้ข้อมูลทางสถิติเป็นเครื่องมือในการระบุความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Variable) กับองค์ประกอบ (Factor) ดังนั้นผู้วิจัยจึงไม่ทราบล่วงหน้าว่าองค์ประกอบที่จะได้ควรมีจำนวนเท่าใดและองค์ประกอบแต่ละด้านมีชื่ออะไร เนื่องจากข้อมูลความสัมพันธ์ดังกล่าวมาจากการคำนวณ ไม่ได้มาจากทฤษฎี ส่วนการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันเป็นการวิเคราะห์องค์ประกอบที่นักวิจัยได้สร้างโมเดลการวัดเอาไว้แล้ว และรู้ว่าจำนวนองค์ประกอบเท่าใด แต่ละองค์ประกอบชื่ออะไรและประกอบไปด้วยตัวแปรใดบ้าง นักวิจัยจึงใช้สถิติเพื่อเป็นการพิสูจน์ความถูกต้องของโมเดลการวัด จากที่กล่าวมาจะแสดงให้เห็นว่าการวิเคราะห์องค์ประกอบทั้ง 2 ด้านมีความแตกต่างกันในรากเหง้าที่มาและปรัชญาโดยเฉพา ทฤษฎีที่อยู่เบื้องหลังที่โมเดลการวัด ความแตกต่างระหว่างการวิเคราะห์องค์ประกอบทั้งสองชนิดสามารถสรุปดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 การเปรียบเทียบการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจกับการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ	การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน
- ตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ยังไม่มีทฤษฎีเบื้องหลังชัดเจน	- กรอบความคิดชัดเจน มีทฤษฎีที่เข้มแข็งหรือหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนอยู่เบื้องหลัง
- หว่า้องค์ประกอบมีจำนวนเท่าใด	- จำนวนองค์ประกอบถูกกำหนดไว้ล่วงหน้า
- ค้นหาแบบแผนความสัมพันธ์ระหว่างตัวประกอบกับตัวแปรสังเกตได้	- ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบกับตัวแปรสังเกตได้ถูกกำหนดไว้ก่อนการวิเคราะห์
- ตัวแปรสังเกตได้สามารถสัมพันธ์กับตัวประกอบใดก็ได้	- ตัวแปรสังเกตได้สัมพันธ์กับบางตัวประกอบเท่านั้น

ที่มา: ไชยันต์ สกฤษรีประเสริฐ, 2556

ในปัจจุบันการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันได้รับความนิยมมากขึ้นและเข้ามาแทนที่การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ ทั้งนี้เป็นเพราะการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจมีข้อจำกัดหลายประการ เช่น มีรูปแบบการวิเคราะห์ที่หลากหลายส่งผลให้ผลการวิเคราะห์ที่ได้ไม่สอดคล้องกันบ่อยครั้งที่พบว่าองค์ประกอบที่ได้แปลความหมายค่อนข้างยาก เพราะองค์ประกอบประกอบด้วยตัวแปรสังเกตได้ที่มีเนื้อหาไม่ค่อยสอดคล้องกัน เนื่องจากการพิจารณาว่าองค์ประกอบ (Factor) ใดควรประกอบด้วยตัวแปรสังเกต (Observed Variable) ได้ตัวใดด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจนั้น เป็นการจับกลุ่มตามค่าทางสถิติมากกว่าเนื้อหาทฤษฎี นอกจากนี้ข้อตกลงเบื้องต้นบางประการของการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจยังค่อนข้างเข้มงวดและไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เช่น ตัวแปรที่สังเกตได้ทุกตัวเป็นผลมาจากองค์ประกอบร่วมทุกตัว หรือความคลาดเคลื่อนของตัวแปรสังเกตได้ไม่มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสามารถแก้ปัญหาของการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจได้เกือบหมด

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน เป็นวิธีที่ใช้ในการยืนยันความถูกต้องของโครงสร้างปัจจัยที่ถูกสร้างขึ้นมา ซึ่งในงานวิจัยนี้จะนำมาตรวจสอบระหว่างโครงสร้างปัจจัยที่สร้างขึ้นมาจากความเชื่อกับโครงสร้างปัจจัยที่สร้างขึ้น ว่ามีความเหมาะสมหรือสามารถนำไปใช้ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร และโครงสร้างปัจจัยแบบใดมีความเหมาะสมกว่ากันโดยในการวิจัยนี้ทำการวิเคราะห์ CFA โดยจะต้องเริ่มจากการวาดรูปแบบกราฟิกโมเดลสมการโครงสร้างใน AMOS ซึ่งจะแสดงออกมาในรูปแบบ Diagram ที่แสดงถึงเส้นความสัมพันธ์หรือเส้นทางที่ส่งอิทธิพลระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ของงานวิจัยขั้นตอนนี้นับว่าเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมาก เพราะผู้วิจัยจะพบเจอหัวข้อคำถามมากมายหลายข้อ เช่น จะให้เป็นเส้นความสัมพันธ์หรือเส้นที่ส่งผลอิทธิพลจะใช้ลูกศรหัวเดียวหรือสองหัวเส้นลูกศรแต่ละเส้นจะกำหนดให้เดินทางไปในลักษณะใด หรือจะชี้จากตัวแปรแฝงตัวใดไปหาตัวแปรแฝงตัวใด เป็นต้น คำถามดังกล่าวข้างต้นจำเป็นต้องมีการเรียนรู้หลักการวิจัยและหลักสถิติที่แม่นยำ ที่สำคัญมากกว่านั้นต้องมีการศึกษาเอกสารต่าง ๆ เพื่อนำมาสนับสนุนว่ารูปแบบโมเดลสมการโครงสร้างที่มีความเหมาะสมควรแสดงออกมาในลักษณะใด

สำหรับงานวิจัยส่วนใหญ่นิยมกำหนดเส้นทางไว้ 2 แบบ คือ (1) การทดสอบความสัมพันธ์ซึ่งวาดเส้นเชื่อมระหว่างตัวแปรแฝงด้วยกันที่มีหัวลูกศรทั้งสองข้าง (2) การทดสอบอิทธิพลระหว่างตัวแปรแฝงด้วยกัน ซึ่งวาดเชื่อมโดยหัวลูกศรด้านเดียว โดยกำหนดให้หัวลูกศรชี้เข้าไปตัวแปรแฝงที่ได้รับอิทธิพลส่วนปลายอีกด้านคือตัวแปรแฝงที่ส่งอิทธิพล ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของการวิจัย

ในการวิเคราะห์ดังกล่าวจะมีลักษณะคล้ายกับการวิเคราะห์การถดถอยกล่าวคือ เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยย่อยที่ CFA ที่เรียกใหม่ว่า “ตัวแปรเชิงสังเกต” ว่ามีความสัมพันธ์หรือไม่ และระหว่างกลุ่มปัจจัยที่ CFA ที่เรียกใหม่ว่า “ตัวแปรแฝงหรือตัวแปรองค์ประกอบ”

ตัวแปรเชิงสังเกต (Observed Variable) คือ ตัวแปรที่ได้มาจากการเก็บข้อมูลจริง

ตัวแปรแฝงหรือตัวแปรองค์ประกอบ (Latent Variable) คือ ตัวแปรที่รวบรวมมาจากข้อมูลจากตัวแปรสังเกตขึ้นมาเป็นตัวแปรใหม่ โดยตัวแปรแฝงแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(1) ตัวแปรแฝงภายใน (Endogenous Latent Variable) หมายถึง ตัวแปรแฝงที่ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรแฝงตัวใดตัวหนึ่ง โดยจะมีสัญลักษณ์หัวลูกศรถูกชี้เข้าหา (2) ตัวแปรแฝงภายนอก (Exogenous Latent Variable) หมายถึง ตัวแปรแฝงที่ส่งอิทธิพลไปยังตัวแปรแฝงตัวอื่นโดยตัวเองไม่ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรแฝงใด ๆ

ในการปรับโมเดลใหม่เป็นอีกขั้นตอนหนึ่ง ในการพิสูจน์ว่าโมเดลเป็นที่ยอมรับหรือไม่ยอมรับซึ่งประกอบด้วย 3 วิธี คือ (1) การลดจำนวนตัวแปร (Data Reduction) หรือการปรับแต่งองค์ประกอบ โดยการตัดตัวแปรเชิงสังเกตที่มีค่าไม่เหมาะสมออก เพื่อให้องค์ประกอบหรือตัวแปรแฝงที่ปรับใหม่นี้สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์สมบูรณ์มากที่สุด การตัดตัวแปรจะพิจารณาตัดทีละตัว (2) การรวมตัวแปร (Item Parceling) เพื่อสร้างปัจจัยแฝงใหม่ ซึ่งอาจจะเลือกใช้วิธีการรวมตัวแปรในคู่ที่มีความสัมพันธ์ต่อกันสูง จึงควรยุบรวมเป็นตัวแปรเดียวกัน (3) การเชื่อมลูกศร วิธีการเพิ่มเส้นลูกศรแบบสองหัวเชื่อมระหว่างค่าความคลาดเคลื่อนคู่ที่มีความสัมพันธ์สูงมากที่สุด เพราะการเพิ่มเส้นลูกศรแต่ละเส้นจะทำให้ค่าพารามิเตอร์เพิ่มขึ้นตามด้วยทุกครั้ง

ซึ่งงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลมากที่สุดต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ต่อยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ

2.5.7 การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติด้วยโปรแกรม AMOS

โปรแกรม AMOS (Analysis of Moment Structures) จัดเป็นโปรแกรมสำหรับงานวิจัยที่ต้องการวิเคราะห์ตัวแปรที่มีปริมาณมาก ๆ หลายตัวในคราวเดียวกัน ซึ่งเรียกว่าการวิเคราะห์ตัวแปรเชิงพหุ (Multivariate Analysis) เช่น การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น (Linear Regression Analysis) การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) การวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA) การวิเคราะห์ความแปรปรวนพหุ (MANOVA) การวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมพหุ (MANCOVA) การวิเคราะห์ตัวแบบโครงสร้างความสัมพันธ์ร่วม (Covariance Structure Model) รวมถึงการทดสอบสมมติฐานต่าง ๆ สำหรับการวิเคราะห์ตัวแปรเชิงพหุ

โปรแกรม AMOS สามารถอ่านและนำข้อมูลเข้าได้ทั้งจากฐานข้อมูลของโปรแกรม Microsoft Excel, Microsoft Access และ SPSS เป็นโปรแกรมที่สามารถทำงานได้ทั้งในรูปแบบกราฟิก (AMOS Graphics) และตัวอักษร ข้อความ หรือตารางรายงานผล (AMOS Text Output) ผู้ใช้สามารถเขียนตัวแบบการวิเคราะห์โมเดลได้ด้วยตนเองบนหน้าจอ ตามจำนวนตัวแปรที่จะทำการวิเคราะห์ จากนั้นเมื่อทำการวิเคราะห์แล้ว โปรแกรม AMOS จะเสนอผลการวิเคราะห์ทั้งในรูปแบบกราฟิกหรือโมเดล พร้อมกับแสดงค่าสถิติกำกับไว้ให้ทุกจุด ในขณะเดียวกัน โปรแกรมก็จะทำการ

เสนอผลการวิเคราะห์ที่เป็นข้อความอยู่ในรูปของตารางรายงานผล ซึ่งทำให้ผู้ใช้โปรแกรมได้รับความสะดวก และง่ายต่อการทำความเข้าใจ

การพัฒนาโมเดลให้มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์หรือที่เป็นที่นิยมเรียกกันว่า “Model Fit” ซึ่งเป็นโมเดลที่ได้ปรับแต่งจนมีความสมบูรณ์เป็นที่ยอมรับและน่าเชื่อถือตามหลักของขบวนการวิจัย ผู้วิจัยจำเป็นต้องคำนึงถึงตัวเกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการประเมินและปรับแต่งโมเดลก็ต้องเป็นที่ยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ Arbuckle (2011, pp. 55-614) ผู้เขียนคู่มือการใช้โปรแกรม AMOS ให้กับบริษัท IBM ผู้ถือลิขสิทธิ์โปรแกรม AMOS ได้แนะนำเกณฑ์การประเมินโมเดลที่ควรต้องนำมาใช้พิจารณาไว้ ดังตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7 เกณฑ์การประเมินความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของโมเดล

การประเมินความสอดคล้องของโมเดล Evaluating the Data-Model Fit	เกณฑ์ Criteria	การพิจารณา
ค่าไคสแควร์สัมพัทธ์ (Relative Chi-square: CMID/df หรือ X^2/df)	< 3	ค่า X^2/df ต้องน้อยกว่า 3 ค่า X^2/df เข้าใกล้ 0 ยิ่งดี
ค่าระดับความน่าจะเป็นของไคสแควร์ (Chi-square Probability Level: CMIN- <i>p</i>)	<i>p</i> > 0.05	ค่า <i>p</i> ต้องมากกว่า 0.05 ค่า <i>p</i> ยิ่งมากยิ่งขึ้นดี
ค่าดัชนีวัดระดับความสอดคล้อง (Goodness of Fit Index: GFI)	> 0.90	ค่า GFI ต้องมากกว่า 0.90 ค่า GFI เข้าใกล้ 1 ยิ่งดี
ค่าดัชนี Tucker-Lewis Index: TLI หรือที่เรียกว่า Non-Normed Fit Index (NNFI)	≥ 0.95	ค่า NNFI ต้องมากกว่า 0.95 ค่า NNFI เข้าใกล้ 1 ยิ่งดี
ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนเปรียบเทียบ (Comparative Fit Index: CFI)	≥ 0.95	ค่า CFI ต้องมากกว่า 0.95 ค่า CFI เข้าใกล้ 1 ยิ่งดี
ค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของการประมาณค่าความคลาดเคลื่อน (Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA)	< 0.08	ค่า RMSEA ต้องน้อยกว่า 0.08 ค่า RMSEA เข้าใกล้ 0 ยิ่งดี
ค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือมาตรฐาน (Standardized Root Mean Square Residual: SRMR)	≤ 0.08	ค่า SRMR ต้องน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.08 ค่า SRMR เข้าใกล้ 0 ยิ่งดี

ที่มา : Arbuckle, 2011

จากตารางที่ 2.7 เกณฑ์การประเมินโมเดลที่สำคัญของโปรแกรม AMOS ซึ่งผู้วิจัยต้องดำเนินการปรับแต่งโมเดลของงานวิจัยให้ผ่านเกณฑ์ดังกล่าวนี้ทั้งหมด จึงถือได้ว่าโมเดลนั้นมีความสมบูรณ์เป็นที่ยอมรับและน่าเชื่อถือตามหลักของขบวนการวิจัย โมเดลมีความกลมกลืนสอดคล้องระหว่างตัวแปรเชิงทฤษฎี (ตามเดลดั้งเดิม) ที่ได้พัฒนาขึ้นกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งถือได้ว่าเป็น Model Fit ความหมายของตัวเกณฑ์การพิจารณา มีดังต่อไปนี้

1) ค่าไคสแควร์สัมพัทธ์ (Relative Chi-square: $CMID/df$ หรือ X^2/df) หากรูปแบบที่สร้างขึ้นมีค่าความน่าจะเป็นที่คำนวณได้ มากกว่าหรือเท่ากับ 0.05 แสดงว่าโมเดลที่สร้างขึ้นมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์แบบสมบูรณ์ ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ยากที่จะหาโมเดลที่มีความกลมกลืนอย่างสมบูรณ์ได้ จึงนิยมใช้สัดส่วนค่าไคสแควร์/ค่าชั้นแห่งความเป็นอิสระ (X^2/df) แทนค่า X^2/df มีค่าน้อยกว่า 3 แสดงว่าโมเดลมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ (Hair., et al., 2010)

2) ค่าระดับความน่าจะเป็นของไคสแควร์ (Chi-square Probability Level: $CMIN-p$) จะต้องมามีค่า $p > 0.05$ จึงจะถือว่าตัวแบบมีความกลมกลืนสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ การที่ค่าระดับความน่าจะเป็นของไคสแควร์มากกว่า 0.05 แปลความได้ว่าโมเดลต้นแบบกับโมเดลที่ได้มาจากข้อมูลจริง หรือข้อมูลเชิงประจักษ์นั้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงสรุปได้ว่าโมเดลต้นแบบมีความกลมกลืนสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

3) ค่าดัชนีวัดระดับความสอดคล้อง (Goodness of Fit Index: GFI) มีค่าระหว่าง 0-1 หากค่าของ GFI เข้าใกล้ 1 มากเท่าไร (ควรมีค่าตั้งแต่ 0.90 ขึ้นไป) แสดงว่าโมเดลที่ใช้ในการทดสอบมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์มาก (Brown & Cudeek, 1993)

4) ค่าดัชนี Tucker-Lewis Index: TLI หรือที่เรียกว่า Non-Normed Fit Index (NNFI) เป็นดัชนีเปรียบเทียบความกลมกลืนของข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยการคำนวณหาปริมาณที่เปลี่ยนแปลงจากการเปรียบเทียบระหว่างโมเดลสมมติฐาน (Hypothesized Model) กับโมเดลว่างหรือไร้เงื่อนไข (Null Model) ต่อจำนวนองศาอิสระ (Degree of Freedom) หากด้วยโมเดลอิสระ (Independence Model) มีค่าระหว่าง 0-1 หากค่าของ TLI เข้าใกล้ 1 มากเท่าไร (ควรมีค่าตั้งแต่ 0.95 ขึ้นไป) แสดงว่าโมเดลสมมติฐานมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

5) ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนเปรียบเทียบ (Comparative Fit Index: CFI) เป็นดัชนีเปรียบเทียบความกลมกลืนของข้อมูลเชิงประจักษ์ระหว่างโมเดลสมมติฐาน (Hypothesized Model) กับโมเดลอิสระ (Independence Model) มีค่าระหว่าง 0-1 หากค่าของ CFI เข้าใกล้ 1 มากเท่าไร (ควรมีค่าตั้งแต่ 0.95 ขึ้นไป) แสดงว่าโมเดลสมมติฐานมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ (Hu & Betler, 1999)

6) ค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของการประมาณค่าความคลาดเคลื่อน (Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA) เป็นค่าดัชนีที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตามองศาอิสระ โดยค่า RMSEA น้อยกว่า 0.05 แสดงว่าโมเดลมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์มาก (Close fit) หากค่า RMSEA มีค่าใกล้เคียงหรือไม่เกิน 0.08 ถือว่าโมเดลที่ใช้ในการทดสอบมีความกลมกลืนกับข้อมูล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เชิงประจักษ์ที่อยู่ในระดับยอมรับได้ แต่ถ้าสูงมากกว่านี้ถือว่าโมเดลที่ใช้ในการทดสอบไม่กลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ (Arbuckle, 1995)

7) ค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือมาตรฐาน (Standardized Root Mean Square Residual: SRMR) เป็นค่าดัชนีที่วัดค่าเฉลี่ยส่วนที่เหลือจากการเปรียบเทียบขนาดของความแปรปรวนและความแปรปรวนร่วมระหว่างตัวแปรของ ประชากรกับการประเมินค่า ซึ่งดัชนีจะใช้ได้ดีเมื่อตัวแปรสังเกตทั้งหมดเป็นตัวมาตรฐาน (Standard Variables) โดยที่ค่า SRMR ใกล้ศูนย์มาก (ควรน้อยกว่า 0.80) แสดงว่าโมเดลมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ (Bollen, 1989)

ซึ่งงานวิจัยนี้ได้วิเคราะห์ข้อมูลสถิติด้วยโปรแกรม AMOS วิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่ 1 และวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่ 2 ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ได้ผลวิเคราะห์ออกมาแล้วได้ประเมินความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ตามเกณฑ์ของ Arbuckle ทั้งหมด คือ ค่า X^2/df , ค่า CMIN- p , ค่า GFI, ค่า TLI, ค่า CFI, ค่า RMSEA และค่า SRMR



บทที่ 3

วิธีดำเนินงาน

ในการดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ เริ่มต้นด้วยการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการทบทวนวรรณกรรม ตลอดจนงานวิจัยที่สอดคล้อง โดยงานวิจัยนี้ใช้แบบสำรวจเก็บตัวอย่างแบบสุ่มคัดเลือกผู้สูงอายุ กำหนดขอบเขตพื้นที่ท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ และหาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งวิธีดำเนินงานไว้ 5 หัวข้อ คือ

- (1) การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ
- (2) การกำหนดพื้นที่และขอบเขตการสำรวจข้อมูล
- (3) การวางแผนและออกแบบการสำรวจ
- (4) การสำรวจข้อมูลภาคสนาม
- (5) การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ

ในการดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ เริ่มต้นด้วยการศึกษาข้อมูลจากนิตยสาร สิ่งตีพิมพ์ งานวิจัย เอกสารทางวิชาการ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เพื่อกำหนดประเภทของข้อมูล ลักษณะของข้อมูลและแหล่งข้อมูล ซึ่งข้อมูลที่ใช้สำหรับการวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ตามลักษณะการได้มาซึ่งข้อมูล ลักษณะของข้อมูล ตลอดจนมีที่มาของแหล่งข้อมูลแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิได้จากการทำสำรวจข้อมูลภาคสนาม โดยการออกแบบ แบบสอบถาม สัมภาษณ์ผู้สูงอายุ ที่เดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ข้อมูลที่ต้องการประกอบด้วยไปด้วย ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว รูปแบบการเดินทาง และข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ดังแสดงในตารางที่ 3.1 ข้อมูลที่ต้องการจากการสำรวจนี้ ประกอบไปด้วยตัวแปรต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทาง และการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง เพื่อสำหรับการนำไปวิเคราะห์ผลข้อมูล ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบไปด้วยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน โรคประจำตัว มีผู้ติดตามช่วยเหลือ ที่พักอาศัย และความถี่ในการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยว ประกอบไปด้วยลำดับความสำคัญเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว ประกอบไปด้วยสถานที่ที่เดินทางมาท่องเที่ยว จำนวนที่ เดินทางมาท่องเที่ยว สิ่งที่ทำให้เลือกเดินทางมาท่องเที่ยว พร้อมกับให้ระดับความคิดเห็นในเรื่อง สถานที่แห่งนี้

ส่วนที่ 4 รูปแบบการเดินทาง ประกอบไปด้วย รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยวครั้งนี้ ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวและยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุง

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทาง ท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย ลำดับความสำคัญเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ในเรื่องของสิ่งที่จำเป็นที่สุด รวมถึงสิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด

ส่วนที่ 6 ทศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ ซึ่งจะมีคำถามทั้งหมด 17 ข้อ ให้แสดงระดับความพึงพอใจ จากมากที่สุด ไปน้อยที่สุด

3.1.2 ข้อมูลทฤษฎีภูมิ

ข้อมูลทฤษฎีภูมิได้จากการรวบรวมจากฐานข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ได้ทำการ สืบค้นและรวบรวมข้อมูลได้แล้ว ข้อมูลที่ได้ประกอบไปด้วย ข้อมูลและความคิดเห็นเกี่ยวกับการ พัฒนามาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ แหล่งที่มาของข้อมูล ดังแสดงใน ตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูล	แหล่งของข้อมูล
ข้อมูลปฐมภูมิ	
- ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	การสำรวจข้อมูลภาคสนาม
- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยว	การสำรวจข้อมูลภาคสนาม
- ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	การสำรวจข้อมูลภาคสนาม
- รูปแบบการเดินทาง	การสำรวจข้อมูลภาคสนาม
- ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะ สาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	การสำรวจข้อมูลภาคสนาม
- ทศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเดินทาง	การสำรวจข้อมูลภาคสนาม

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูล	แหล่งของข้อมูล
ข้อมูลทฤษฎี	
- มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

3.2 การกำหนดพื้นที่และขอบเขตการสำรวจข้อมูล

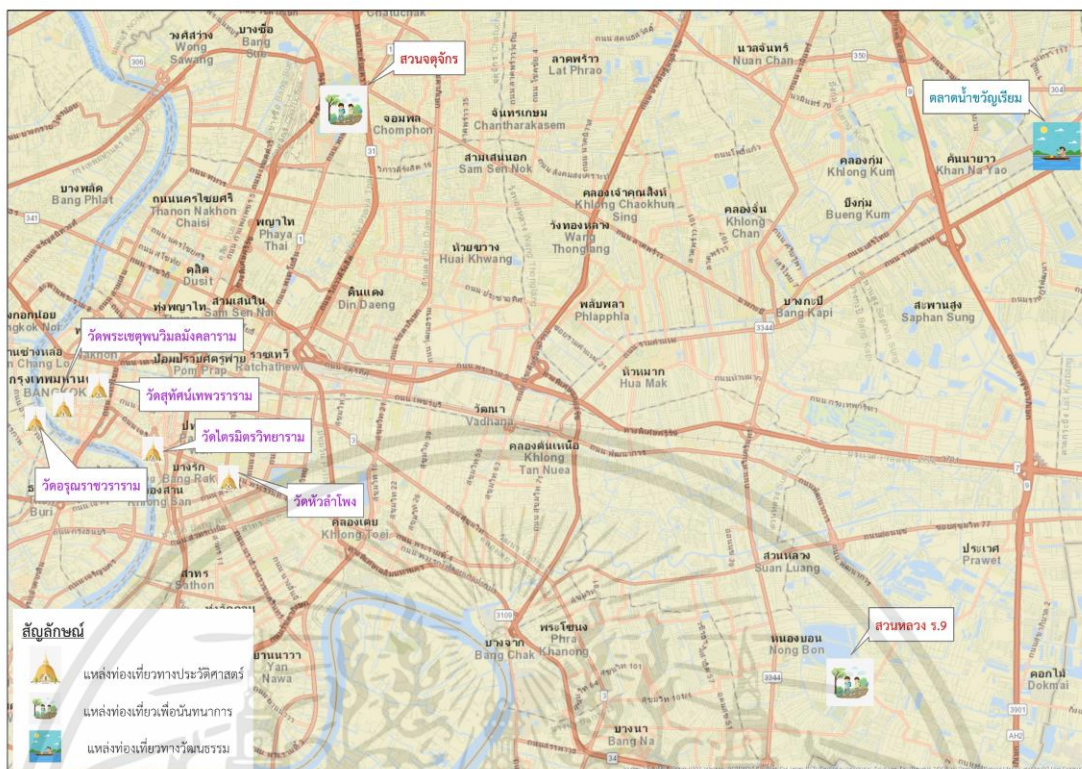
ขอบเขตของการวิจัย มุ่งเน้นที่จะศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มประชากร “ผู้สูงอายุ” หรือประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปี บริบูรณ์ขึ้นไป และกลุ่มวัยที่จะก้าวเข้าสู่ผู้สูงอายุ ที่มีอายุตั้งแต่ 45 ปี จนถึง 60 ปี ที่เดินทางมาเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในการเลือกพื้นที่การศึกษานี้ได้แบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- 1) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ได้แก่ ข้อมูลภาคสนามที่ วัดอรุณราชวราราม วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม วัดไตรมิตรวิทยาราม วัดสุทัศน์เทพวราราม และวัดหัวลำโพง
- 2) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ ได้แก่ ข้อมูลภาคสนามที่ สวนจตุจักร และสวนหลวง ร.9
- 3) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ได้แก่ ข้อมูลภาคสนามที่ ตลาดน้ำขวัญเรียม

ตารางที่ 3.2 สถานที่ท่องเที่ยวที่เก็บข้อมูลแบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยว

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยวที่เก็บข้อมูล
1. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์	- วัดอรุณราชวราราม - วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม - วัดไตรมิตรวิทยาราม - วัดสุทัศน์เทพวราราม - วัดหัวลำโพง
2. แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	- สวนจตุจักร - สวนหลวง ร.9
3. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม	- ตลาดน้ำขวัญเรียม

ซึ่งในการเลือกพื้นที่การศึกษานี้ได้กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ดูได้จากรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 พื้นที่การศึกษาตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

3.3 การวางแผนและออกแบบการสำรวจ

3.3.1 จำนวนตัวอย่างและจุดสำรวจ

เพื่อให้การทำสำรวจครอบคลุมเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย และเพื่อให้ง่ายต่อการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัยนี้ได้ทำการสำรวจโดยอาศัยหลักการเก็บตัวอย่างแบบหาจำนวนตัวอย่างโดยใช้สูตรกรณีไม่ทราบขนาดประชากรที่แท้จริง ดังสมการที่ 3.1 การสำรวจภาคสนามทำโดยส่งกลุ่มผู้สัมภาษณ์เข้าไปสำรวจข้อมูลตามจำนวนตัวอย่างที่ต้องการ ณ จุดที่สำรวจที่ได้กำหนดไว้ตามขอบเขตการศึกษา ดังแสดงในตารางที่ 3.2 และการเลือกสัมภาษณ์ผู้สูงอายุในแหล่งท่องเที่ยว ใช้วิธีการเก็บตัวอย่างแบบสุ่ม (Random Sampling) โดยจะสุ่มคัดเลือกผู้สูงอายุคนใดคนหนึ่งจากกลุ่มเดินทางของเขาเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเพียงคนเดียวและจะพยายามสำรวจให้ทั่วบริเวณเพื่อการกระจายของข้อมูลที่ดี

$$n = \frac{p(1-p)Z^2}{e^2} \tag{3.1}$$

โดยที่

n คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

p คือ สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยกำหนดจะสุ่ม ในที่นี้ใช้ 50%

Z คือ ระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนด มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

e คือ ความผิดพลาดสูงสุดที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ α เท่ากับ 0.05
แทนค่าในสมการ 3.1 จะได้

$$n = \frac{0.05(1-0.05)1.96^2}{0.05^2} = 384.16$$

นั่นคือ ต้องใช้ตัวอย่างอย่างน้อย 385 ตัวอย่าง แต่ในการเก็บสำรวจข้อมูลภาคสนามมีปัจจัยหลายอย่างในการเก็บข้อมูล มีผู้สูงอายุไม่มากนัก ทำให้เมื่อเก็บข้อมูลแล้ว ผู้วิจัยเก็บข้อมูลไม่ได้ตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ระบุข้างต้น โดย Comrey และ Lee, 1992 ระบุใน ธานินทร์ ศิลป์จารุ ได้ให้ข้อเสนอแนะขนาดตัวอย่างที่เหมาะสม ว่าควรมีหน่วยตัวอย่างไม่น้อยกว่า 200 ราย ตามตารางที่ 3.3 และนอกจากนี้ยังมีนักสถิติ และนักวิจัยที่มีชื่อเสียงอีกหลายท่าน เช่น Hair, et al, 2010 ได้แนะนำถึงงานวิจัยประเภทนี้ว่าควรใช้ขนาดตัวอย่างระหว่าง 10-20 เท่าของจำนวนตัวแปรเชิงสังเกตในงานวิจัยเรื่องนั้น ๆ เช่น งานวิจัยเรื่องหนึ่งมีข้อความถามที่ลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ซึ่งใช้เป็นตัวแปรเชิงสังเกตอยู่จำนวน 17 ข้อ ขนาดตัวอย่างที่เหมาะสมของงานวิจัยนี้ก็ควรอยู่ระหว่าง 170 ถึง 340 คน ซึ่งในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวน 204 คน เมื่อเทียบจากตารางที่ 3.3 แล้ว ถือว่านำไปวิเคราะห์ข้อมูล มีความเหมาะสมพอใช้ได้

ตารางที่ 3.3 ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์

ขนาดกลุ่มตัวอย่าง	ความเหมาะสมของการวิเคราะห์
100 ราย	แย่ (poor)
200 ราย	พอใช้ได้ (fair)
300 ราย	ดี (good)
500 ราย	ดีมาก (very good)
1,000 ราย	ดีที่สุด (as excellent)

ที่มา: ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2556

การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยมีการแบ่งเก็บข้อมูลตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยว ในหัวข้อ 3.2 ซึ่งแบ่งเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เก็บข้อมูล 80 คน แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการและแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เก็บข้อมูลแหล่งละ 62 คน รวมทั้งหมด 204 คน

3.3.2 แบบสอบถาม

แบบสอบถามได้จัดทำขึ้นหลังจากพิจารณาเลือกตัวแปรต่าง ๆ ที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทางและพฤติกรรมการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางของผู้เดินทาง รูปแบบของแบบสอบถามสำหรับการสัมภาษณ์ ดังแสดงในรูปที่ ก1 ในภาคผนวก แบบฟอร์มประกอบด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบไปด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน โรคประจำตัว มีผู้ติดตามช่วยเหลือ ที่พักอาศัย และความถี่ในการท่องเที่ยว ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check List) โดยให้เลือกตอบเพียง 1 คำตอบจากหลายคำตอบ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว ประกอบไปด้วยลำดับความสำคัญเกี่ยวกับปัจจัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยว ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบให้ลำดับความสำคัญ 3 ลำดับแรกจากหลายคำตอบ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว ประกอบไปด้วยสถานที่ที่เดินทางมาท่องเที่ยว จำนวนที่เดินทางมาท่องเที่ยว และสิ่งที่ทำให้เลือกเดินทางมาท่องเที่ยว ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบให้ลำดับความสำคัญ 3 ลำดับแรกจากหลายคำตอบ พร้อมทั้งให้ระดับความคิดเห็นในเรื่องสถานที่แห่งนี้ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบประเมินค่า(Rating Scale) ตามแบบ Liker Scale โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยกำหนดคะแนนดังนี้

ระดับมากที่สุด	มีค่าเท่ากับ	5	คะแนน
ระดับมาก	มีค่าเท่ากับ	4	คะแนน
ระดับปานกลาง	มีค่าเท่ากับ	3	คะแนน
ระดับน้อย	มีค่าเท่ากับ	2	คะแนน
ระดับน้อยที่สุด	มีค่าเท่ากับ	1	คะแนน

ส่วนที่ 4 รูปแบบการเดินทาง ประกอบไปด้วย รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยวครั้งนี้ ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวและยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุง ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบคำถามปลายเปิด (ไม่ระบุคำตอบ)

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย ลำดับความสำคัญเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ในเรื่องของสิ่งที่จำเป็นที่สุด รวมถึงสิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบให้ลำดับความสำคัญ 3 ลำดับแรกจากหลายคำตอบ

ส่วนที่ 6 ทศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ ซึ่งจะมีคำถามทั้งหมด 17 ข้อ ให้แสดงระดับความพึงพอใจ จากระดับมากที่สุด ไประดับน้อยที่สุด

3.4 การสำรวจข้อมูลภาคสนาม

ในการวางแผนและออกแบบวิธีการสำรวจครั้งนี้เป็นการสำรวจ Revealed Preference (RP) เนื่องจากการสำรวจข้อมูลที่เป็นสถานการณ์จริง ซึ่งวิธีการสำรวจนี้ สามารถทำได้ 3 รูปแบบ คือ

การสัมภาษณ์ตัวต่อตัว การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ และการตอบแบบสอบถามทางไปรษณีย์ โดยแต่ละวิธีการมีข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 3.4 ในการวิจัยนี้ได้เลือกใช้วิธีการสัมภาษณ์ตัวต่อตัวเป็นหลัก เนื่องจากเป็นวิธีที่ผู้ถูกสัมภาษณ์จะได้รับรายละเอียดเกี่ยวกับคำถามและเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เปิดโอกาสให้ซักถามตอบโต้กับผู้สัมภาษณ์ได้ ทำให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องมากที่สุด อันทำให้สามารถได้ข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและมีคุณภาพมากกว่าวิธีอื่น

ตารางที่ 3.4 ข้อดีและข้อเสียของวิธีการทำสำรวจแบบต่าง ๆ

วิธีการสำรวจ	ข้อดี	ข้อเสีย
1. วิธีการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัว	<ul style="list-style-type: none"> - มีความยืดหยุ่นในการสัมภาษณ์ สามารถปรับปรุงคำพูดในการสัมภาษณ์ได้และผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถซักถามข้อสงสัยได้โดยตรง - สามารถควบคุมการสัมภาษณ์ได้และแน่ใจว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ได้ตอบคำถามครบแล้ว 	<ul style="list-style-type: none"> - การสัมภาษณ์ต้องการใช้ค่าใช้จ่ายและเวลาในการสัมภาษณ์สูง - บางครั้งเกิดความลำเอียงในการสัมภาษณ์โดยที่ผู้ตอบทำการตอบแบบเอาใจหรือให้สัมภาษณ์ยินดีหรือบางครั้งจะตอบแบบขอไปที
2. วิธีการสัมภาษณ์ทางไปรษณีย์	<ul style="list-style-type: none"> - เสียค่าใช้จ่ายน้อยเพราะไม่ต้องใช้ผู้สัมภาษณ์ - ลดความลำเอียงในการสัมภาษณ์ที่เกิดขึ้นจากการพูดคุยกันระหว่างการสัมภาษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> - จะต้องสร้างแบบสอบถามที่ง่าย ผู้ตอบสามารถเข้าใจได้ชัดเจน - ผู้สัมภาษณ์ไม่สามารถถามเหตุผล ข้อมูลเพิ่มเติมได้ - การได้คืนแบบสอบถามค่อนข้างต่ำ
3. วิธีการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์	<ul style="list-style-type: none"> - สะดวกสามารถทำได้ตลอดเวลา - ผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถซักถามข้อสงสัยได้โดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - เสียค่าใช้จ่ายค่อนข้างมาก - การให้ความร่วมมือค่อนข้างน้อยและบางครั้งผู้ถูกสัมภาษณ์อาจหยุดการสัมภาษณ์กลางคัน

ที่มา: ณรงค์ศักดิ์ ศรีสวัสดิ์, 2542

การสำรวจข้อมูลภาคสนามได้ทำเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2560 โดยแบ่งผู้สัมภาษณ์ออกเป็นทีม ซึ่งแต่ละทีมจะมีจำนวนสมาชิกตามสัดส่วนของจำนวนตัวอย่างที่จะต้องสำรวจตามสถานที่ดังกล่าว เนื่องจากการสำรวจนี้เป็นการสัมภาษณ์ที่ต้องการข้อมูลที่มีคุณภาพ จึงคัดเลือกใช้สัมภาษณ์นักศึกษาปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นจำนวน 9 คน เข้ารับการอบรมหลักการสำรวจข้อมูลแก่ผู้สัมภาษณ์ เมื่อจบการอบรมมีการให้ผู้สัมภาษณ์ได้ฝึกซ้อมทำสำรวจ (Pilot Survey) ก่อนการสำรวจจริง เพื่อทราบถึงปัญหาในการสำรวจ และหาทางป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากความผิดพลาดต่าง ๆ ได้ โดยก่อนที่ผู้สัมภาษณ์จะออกไปทำการสำรวจได้รับการซักถามถึงความเข้าใจกระบวนการสำรวจครั้งนี้ด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมแบบสอบถามทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูลแล้ว ผู้ควบคุมทั้งหมดจะทำการจัดระเบียบของข้อมูลแยกตามหมายเลขแบบสอบถามของกลุ่มข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการนำเข้าสู่ข้อมูลในรูปแบบของฐานข้อมูลทางระบบคอมพิวเตอร์ (Coding Data) แล้วจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยนำมาประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ ซึ่งในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

3.5.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistic)

การวิเคราะห์เชิงพรรณนา ใช้วิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มประชากร ของแบบสอบถาม โดยใช้วิธีแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละเพื่ออธิบายถึง เพศ อายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา และพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ

3.5.2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อคุณภาพ

การวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อคุณภาพของสถานที่ท่องเที่ยว ยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ โดยเกณฑ์การจัดลำดับค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยได้แปลค่าเฉลี่ยเป็นช่วง (บุญส่ง นิลแก้ว, 2546) ดังนี้ระดับค่าเฉลี่ย ระดับคุณภาพการให้บริการ

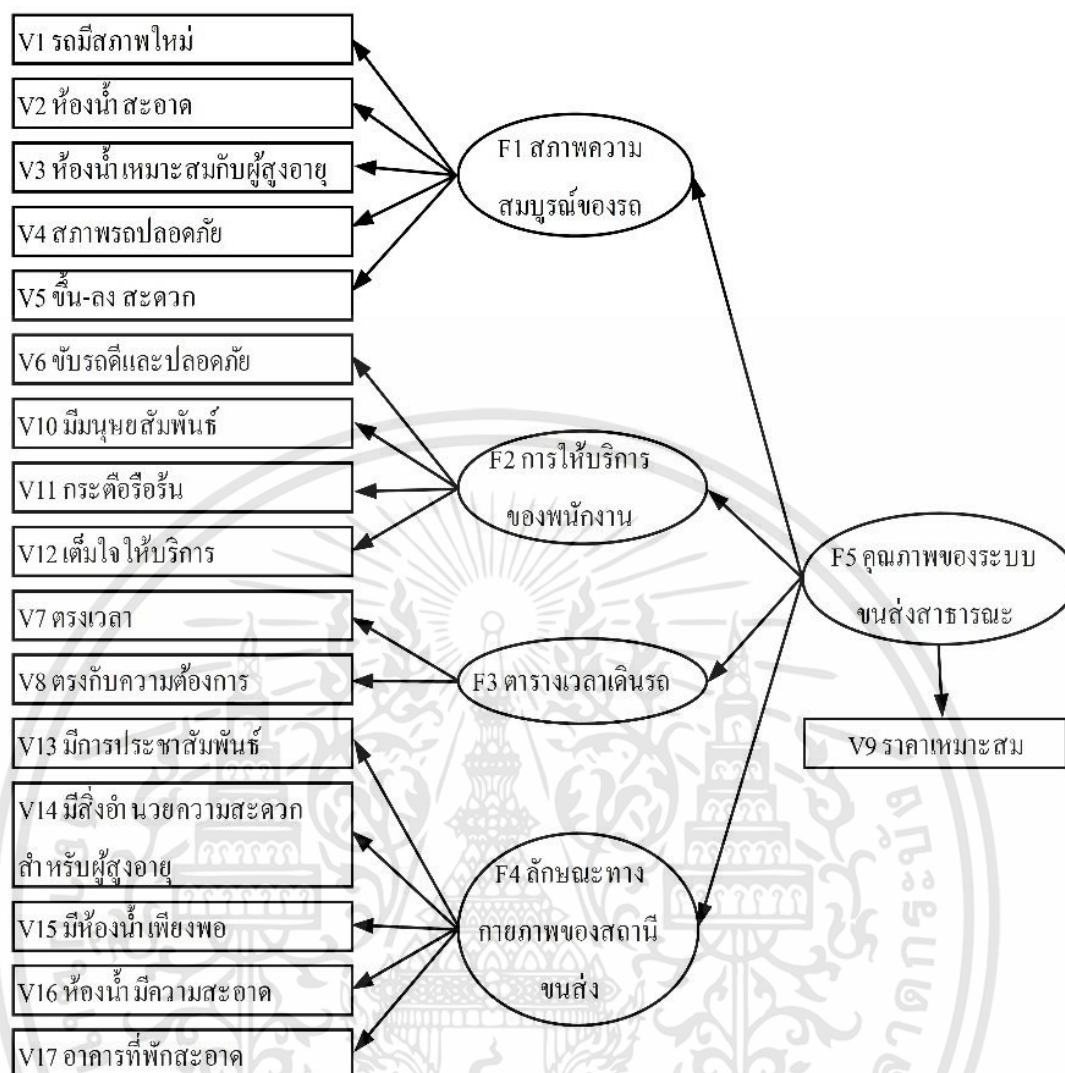
3.67 – 5.00	หมายถึง	ระดับสูง
2.34 – 3.66	หมายถึง	ระดับปานกลาง
1.00 – 2.33	หมายถึง	ระดับต่ำ

3.5.3 การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic)

การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน เป็นการทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ ของผู้สูงอายุ เช่น อายุ สุขภาพ วัตถุประสงค์ของการเดินทาง เป็นต้น โดยใช้โปรแกรม SPSS

3.5.4 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA)

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่ 1 และอันดับที่ 2 นำมาวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ โดยได้แสดงการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) ดังแสดงในรูปที่ 3.2 เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ ซึ่งคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ สามารถแบ่งออกเป็น 4 หมวด ได้แก่ สภาพความสมบูรณ์ของรถ การให้บริการของพนักงาน ตารางเวลาเดินทาง และลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง โดยทั้งหมด 4 หมวด ก็แยกเป็นตัวแปร ทั้งหมด 17 ตัวแปร



รูปที่ 3.2 กรอบแนวคิดในการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง
ด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 แหล่ง ตามแหล่งประเภทการท่องเที่ยว ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เก็บข้อมูล 80 คน แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เก็บข้อมูลแหล่งละ 62 คน รวมแล้วสามารถเก็บแบบสอบถามได้ทั้งหมด 204 คน ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว รูปแบบการเดินทาง ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ และทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเดินทาง ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งได้ 2 หัวข้อใหญ่ ๆ ดังนี้

- (1) ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ
- (2) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

4.1 ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ จากการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม โดยการสุ่มตัวอย่างในแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร 3 กลุ่มแหล่งท่องเที่ยว โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

- 1) ผลการศึกษาข้อมูลส่วนตัว คุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ
- 2) ผลการศึกษาระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยว และยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ

4.1.1 ผลการศึกษาข้อมูลส่วนตัว คุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ

ในการศึกษาข้อมูลส่วนตัว คุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวในรูปแบบของตารางแสดงความถี่และร้อยละของข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ชาย	35	43.75	30	48.39	45	72.58
หญิง	45	56.25	32	51.61	17	27.42
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 45 คน (ร้อยละ 56.25) เพศชาย จำนวน 35 คน (ร้อยละ 43.75) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 32 คน (ร้อยละ 51.61) เพศชาย จำนวน 30 คน (ร้อยละ 48.39) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 45 คน (ร้อยละ 72.58) เพศหญิง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 27.42)

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
45 – 59 ปี	34	42.50	38	61.29	29	46.77
60 – 69 ปี	35	43.75	16	25.81	29	46.77
70 – 79 ปี	9	11.25	8	12.90	2	3.23
80 ปีขึ้นไป	2	2.50	0	0.00	2	3.23
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุ 60 – 69 ปี จำนวน 35 คน (ร้อยละ 43.75) อายุ 45 – 59 ปี จำนวน 34 คน (ร้อยละ 42.50) อายุ 70 – 79 ปี จำนวน 9 คน (ร้อยละ 11.25) และอายุ 80 ปี ขึ้นไป จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุ 45 – 59 ปี จำนวน 38 คน (ร้อยละ 61.29) อายุ 60 – 69 ปี จำนวน 16 คน (ร้อยละ 25.81) อายุ 70 – 79 ปี จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) และอายุ 80 ปี ขึ้นไป จำนวน 0 คน (ร้อยละ 0.00) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุ 45 – 59 ปี และอายุ 60 – 69 ปี จำนวน 29 คนเท่ากัน (ร้อยละ 46.77) อายุ 70 – 79 ปี และอายุ 80 ปี ขึ้นไป จำนวน 2 คนเท่ากัน (ร้อยละ 3.23)

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สมรส	59	73.75	44	70.97	50	80.65
โสด	12	15.00	8	12.90	4	6.45
หม้าย	8	10.00	8	12.90	8	12.90
หย่าร้าง	1	1.25	2	3.23	0	0.00
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ สถานภาพสมรส จำนวน 59 คน (ร้อยละ 73.75) โสด จำนวน 12 คน (ร้อยละ 15.00) หม้าย จำนวน 8 คน (ร้อยละ 10.00) และหย่าร้าง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.25) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สถานภาพสมรส จำนวน 44 คน (ร้อยละ 70.97) โสดและหม้าย จำนวน 8 คน เท่ากัน (ร้อยละ 12.90) และหย่าร้าง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สมรส จำนวน 50 คน (ร้อยละ 80.65) หม้าย จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) โสด จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) และหย่าร้าง จำนวน 0 คน (ร้อยละ 0.00)

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ประถมศึกษา	9	11.25	8	12.90	9	14.52
มัธยมศึกษา	15	18.75	6	9.68	13	20.97
ปวช./ปวส.	9	11.25	8	12.90	10	16.13
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	4	5.00	2	3.23	4	6.45
ปริญญาตรี	37	46.25	34	54.84	16	25.80
สูงกว่าปริญญาตรี	6	7.50	4	6.45	10	16.13
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 37 คน (ร้อยละ 46.25) มัธยมศึกษา จำนวน 15 คน (ร้อยละ 18.75) ประถมศึกษาและปวช./ปวส. จำนวน 9 คนเท่ากัน (ร้อยละ 11.25) สูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 6 คน (ร้อยละ 7.50) และอนุปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 4 คน (ร้อยละ 5.00) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 34 คน (ร้อยละ 54.84) ประถมศึกษาและปวช./ปวส. จำนวน 8 คนเท่ากัน (ร้อยละ 12.90) มัธยมศึกษา จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.68) สูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) และอนุปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 16 คน (ร้อยละ 25.80) มัธยมศึกษา จำนวน 13 คน (ร้อยละ 20.97) ปวช./ปวส.และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 10 คนเท่ากัน (ร้อยละ 16.13) ประถมศึกษาจำนวน 9 คน (ร้อยละ 14.52) และอนุปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45)

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
	เกษตรกร	2	2.50	0	0.00	2
ข้าราชการเกษียณ	18	22.50	6	9.68	8	12.90
ค้าขาย	17	21.25	18	29.03	12	19.35
ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	15	18.75	24	38.71	10	16.13
รับจ้างทั่วไป	16	20.00	10	16.13	4	6.45
อาชีพอื่น ๆ	12	15.00	4	6.45	26	41.94
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพข้าราชการเกษียณ จำนวน 18 คน (ร้อยละ 22.50) ค้าขาย จำนวน 17 คน (ร้อยละ 21.25) รับจ้างทั่วไป จำนวน 16 คน (ร้อยละ 20.00) ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ จำนวน 15 คน (ร้อยละ 18.75) อาชีพอื่น ๆ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 15.00) และเกษตรกร จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ จำนวน 24 คน (ร้อยละ 38.71) ค้าขาย จำนวน 18 คน (ร้อยละ 29.03) รับจ้างทั่วไป จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.13) ข้าราชการเกษียณ จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.68) อาชีพอื่น ๆ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) และเกษตรกร จำนวน 0 คน (ร้อยละ 0.00) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อาชีพอาชีพอื่น ๆ จำนวน 26 คน (ร้อยละ 41.94) ค้าขาย จำนวน 12 คน (ร้อยละ 19.35) ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.13) ข้าราชการเกษียณ จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) รับจ้างทั่วไป จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) และเกษตรกร จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23)

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,001 บาท	11	13.75	4	6.45	13	20.97
10,001-20,000 บาท	25	31.25	20	32.26	14	22.58
20,001-30,000 บาท	17	21.25	9	14.52	10	16.13
30,001-40,000 บาท	8	10.00	9	14.52	9	14.52
40,001-50,000 บาท	11	13.75	4	6.45	9	14.52
มากกว่า 50,000 บาท	8	10.00	16	25.81	7	11.29
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.6 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 25 คน (ร้อยละ 31.25) 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 17 คน (ร้อยละ 21.25) ต่ำกว่า 10,001 บาทและ 40,001 – 50,000 บาท จำนวน 11 คนเท่ากัน (ร้อยละ 13.75) 30,001 – 40,000 บาทและ มากกว่า 50,000 บาท จำนวน 8 คนเท่ากัน (ร้อยละ 10.00) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26) มากกว่า 50,000 บาท จำนวน 16 คน (ร้อยละ 25.81) 20,001 – 30,000 บาทและ 30,001 – 40,000 บาท จำนวน 9 คนเท่ากัน (ร้อยละ 14.52) ต่ำกว่า 10,001 บาทและ 40,001 – 50,000 บาท จำนวน 4 คนเท่ากัน (ร้อยละ 6.45) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 14 คน (ร้อยละ 22.58) ต่ำกว่า 10,001 บาท จำนวน 13 คน (ร้อยละ 20.97) 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.13) 30,001 – 40,000 บาทและ 40,001 – 50,000 บาท จำนวน 9 คนเท่ากัน (ร้อยละ 14.52) และมากกว่า 50,000 บาท จำนวน 7 คน (ร้อยละ 11.29)

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามโรคประจำตัว

โรคประจำตัว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
มีโรคประจำตัว	26	32.50	14	22.58	20	32.26
ไม่มีโรคประจำตัว	54	67.50	48	77.42	42	67.74
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.7 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว จำนวน 54 คน (ร้อยละ 67.50) มีโรคประจำตัว จำนวน 26 คน (ร้อยละ 32.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว จำนวน 48 คน (ร้อยละ 77.42) มีโรคประจำตัว จำนวน 14 คน (ร้อยละ 22.58) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว จำนวน 42 คน (ร้อยละ 67.74) มีโรคประจำตัว จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26)

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัญหาทางด้านสายตา

ปัญหาทางด้านสายตา	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
มีปัญหาทางด้านสายตา	34	42.50	18	29.03	11	17.74
ไม่มีปัญหาทางด้านสายตา	46	57.50	44	70.97	51	82.26
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.8 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางด้านสายตา จำนวน 46 คน (ร้อยละ 57.50) มีปัญหาทางด้านสายตา จำนวน 34 คน (ร้อยละ 42.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางด้านสายตา จำนวน 44 คน (ร้อยละ 70.97) มีปัญหาทางด้านสายตา จำนวน 18 คน (ร้อยละ 29.03) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางด้านสายตา จำนวน 51 คน (ร้อยละ 82.26) มีปัญหาทางด้านสายตา จำนวน 11 คน (ร้อยละ 17.74)

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัญหาทางการเคลื่อนไหว

ปัญหาทางการเคลื่อนไหว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว	6	7.50	4	6.45	3	4.84
ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว	74	92.50	58	93.55	59	95.16
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.9 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 74 คน (ร้อยละ 92.50) มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 6 คน (ร้อยละ 7.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 58 คน (ร้อยละ 93.55) มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 59 คน (ร้อยละ 95.16) มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 3 คน (ร้อยละ 4.84)

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามผู้ติดตามช่วยเหลือ

ผู้ติดตามช่วยเหลือ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	9	11.25	8	12.90	5	8.06
เดินทางได้ด้วยตนเอง	71	88.75	54	87.10	57	91.94
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.10 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางได้ด้วยตนเอง จำนวน 71 คน (ร้อยละ 88.75) มีผู้ติดตามช่วยเหลือ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 11.25) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางได้ด้วยตนเอง จำนวน 54 คน (ร้อยละ 87.10) มีผู้ติดตามช่วยเหลือ จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางได้ด้วยตนเอง จำนวน 57 คน (ร้อยละ 91.94) มีผู้ติดตามช่วยเหลือ จำนวน 5 คน (ร้อยละ 8.06)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามที่พักอาศัย

ที่พักอาศัย	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
กทม.	65	81.25	58	93.55	32	51.61
นครปฐม	0	0.00	0	0.00	2	3.23
นนทบุรี	2	2.50	2	3.23	3	4.84
ปทุมธานี	0	0.00	0	0.00	3	4.84
สมุทรปราการ	0	0.00	0	0.00	3	4.84
สมุทรสาคร	1	1.25	0	0.00	0	0.00
จังหวัดอื่น ๆ	12	15.00	2	3.23	19	30.65
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.11 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พักอาศัยที่ กทม. จำนวน 65 คน (ร้อยละ 81.25) จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 15.00) นนทบุรี จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.50) และสมุทรสาคร จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.25) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พักอาศัยที่ กทม. จำนวน 58 คน (ร้อยละ 93.55) นนทบุรีและจังหวัดอื่น ๆ จำนวน 2 คนเท่ากัน (ร้อยละ 3.23) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พักอาศัยที่ กทม. จำนวน 32 คน (ร้อยละ 51.61) จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 30.65) นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ จำนวน 3 คนเท่ากัน (ร้อยละ 4.84) และนครปฐม จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23)

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในการท่องเที่ยว

ความถี่ในการท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่าเดือนละครั้ง	30	37.50	10	16.13	27	43.55
เดือนละครั้ง	24	30.00	20	32.26	8	12.90
2 สัปดาห์ครั้ง	10	12.50	6	9.68	12	19.35
สัปดาห์ละครั้ง	12	15.00	18	29.03	3	4.84
มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	4	5.00	8	12.90	12	19.35
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.12 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความถี่ในการท่องเที่ยววันน้อยกว่าเดือนละครั้ง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 37.50) เดือนละครั้ง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 30.00) สัปดาห์ละครั้ง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 15.00) 2 สัปดาห์ครั้ง จำนวน 10 คน (ร้อยละ 12.50) และมากกว่าสัปดาห์ละครั้ง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 5.00) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความถี่ในการท่องเที่ยวเดือนละครั้ง จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26) สัปดาห์ละครั้ง จำนวน 18 คน (ร้อยละ 29.03) น้อยกว่าเดือนละครั้ง จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.13) มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) และ 2 สัปดาห์ครั้ง จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.68) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความถี่ในการท่องเที่ยววันน้อยกว่าเดือนละครั้ง จำนวน 27 คน (ร้อยละ 43.55) 2 สัปดาห์ครั้งและมากกว่าสัปดาห์ละครั้ง จำนวน 12 คนเท่ากัน (ร้อยละ 19.35) เดือนละครั้ง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) และสัปดาห์ละครั้ง จำนวน 3 คน (ร้อยละ 4.84)

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความชอบในการท่องเที่ยว

ความชอบในการท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ชอบท่องเที่ยว	66	82.50	46	74.20	49	79.03
ไม่ชอบท่องเที่ยว	8	10.00	8	12.90	13	20.97
ไม่ระบุ	6	7.50	8	12.90	0	0.00
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.13 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความชอบในการท่องเที่ยว จำนวน 66 คน (ร้อยละ 82.50) ไม่ชอบท่องเที่ยว จำนวน 8 คน (ร้อยละ 10.00) และไม่ระบุความชอบ จำนวน 6 คน (ร้อยละ 7.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความชอบในการท่องเที่ยว จำนวน 46 คน (ร้อยละ 74.20) ไม่ชอบท่องเที่ยวและไม่ระบุความชอบ จำนวน 8 คนเท่ากัน (ร้อยละ 12.90) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความชอบในการท่องเที่ยว จำนวน 49 คน (ร้อยละ 79.03) ไม่ชอบท่องเที่ยว จำนวน 13 คน (ร้อยละ 20.97) และไม่ระบุความชอบ จำนวน 0 คน (ร้อยละ 0.00)

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยว

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
มีเวลาเยอะ						
ลำดับที่ 1	10	4.35	10	5.38	13	7.74
ลำดับที่ 2	11	4.78	10	5.38	2	1.19
ลำดับที่ 3	11	4.78	22	11.83	16	9.52
เพื่อหาเพื่อน						
ลำดับที่ 1	6	2.61	2	1.08	3	1.79
ลำดับที่ 2	3	1.30	8	4.30	6	3.57
ลำดับที่ 3	7	3.04	4	2.15	9	5.36
เพราะไปกับครอบครัว						
ลำดับที่ 1	33	14.35	24	12.90	14	8.33
ลำดับที่ 2	14	6.09	18	9.68	15	8.93
ลำดับที่ 3	8	3.48	0	0.00	2	1.19
เพื่อพักผ่อน						
ลำดับที่ 1	11	4.78	22	11.83	22	13.10
ลำดับที่ 2	31	13.48	20	10.75	20	11.90
ลำดับที่ 3	24	10.43	14	7.53	9	5.36
มีความชอบส่วนตัว						
ลำดับที่ 1	13	5.65	6	3.23	8	4.76
ลำดับที่ 2	15	6.52	6	3.23	11	6.55
ลำดับที่ 3	24	10.43	20	10.75	16	9.52
เหตุผลอื่น ๆ						
ลำดับที่ 1	6	2.61	0	0.00	0	0.00
ลำดับที่ 2	2	0.87	0	0.00	0	0.00
ลำดับที่ 3	1	0.43	0	0.00	2	1.19
รวม	230	100.00	186	100.00	168	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.14 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกเพราะไปกับครอบครัว จำนวน 33 คน (ร้อยละ 14.35) มีความชอบส่วนตัว จำนวน 13 คน (ร้อยละ 5.65) เพื่อพักผ่อน จำนวน 11 คน (ร้อยละ 4.78) มีเวลาเยอะ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 4.35) เพื่อหาเพื่อนและเหตุผลอื่น ๆ จำนวน 6 คนเท่ากัน (ร้อยละ 2.61) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกเพราะไปกับครอบครัว จำนวน 24 คน (ร้อยละ 12.90) เพื่อพักผ่อน จำนวน 22 คน (ร้อยละ 11.83) มีเวลาเยอะ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 5.38) มีความชอบส่วนตัว จำนวน 6 คน (ร้อยละ 3.23) และเพื่อหาเพื่อน จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.08) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกเพื่อพักผ่อน จำนวน 22 คน (ร้อยละ 13.10) เพราะไปกับครอบครัว จำนวน 14 คน (ร้อยละ 8.33) มีเวลาเยอะ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 7.74) มีความชอบส่วนตัว จำนวน 8 คน (ร้อยละ 4.76) และเพื่อหาเพื่อน จำนวน 3 คน (ร้อยละ 1.79)

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนครั้งที่เดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้

จำนวนครั้งที่เดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
1 – 2 ครั้ง	38	47.50	14	22.58	22	35.48
3 – 5 ครั้ง	17	21.25	15	24.19	10	16.13
มากกว่า 5 ครั้ง	18	22.50	31	50.00	24	38.71
ไม่ระบุ	7	8.75	2	3.23	6	9.68
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.15 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยว 1 – 2 ครั้ง จำนวน 38 คน (ร้อยละ 47.50) มากกว่า 5 ครั้ง จำนวน 18 คน (ร้อยละ 22.50) 3 – 5 ครั้ง จำนวน 17 ครั้ง (ร้อยละ 21.25) และไม่ระบุ จำนวน 7 คน (ร้อยละ 8.75) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยว มากกว่า 5 ครั้ง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 50.00) 3 – 5 ครั้ง จำนวน 15 ครั้ง (ร้อยละ 24.19) 1 – 2 ครั้ง จำนวน 14 คน (ร้อยละ 22.58) และไม่ระบุ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยว มากกว่า 5 ครั้ง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 38.71) 1 – 2 ครั้ง จำนวน 22 ครั้ง (ร้อยละ 35.48) 3 – 5 ครั้ง จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.13) และไม่ระบุ จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.68)

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งที่ทำให้เลือกเดินทาง มาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้

สิ่งที่ทำให้เลือก เดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทาง วัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อ นันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สถานที่ดี						
ลำดับที่ 1	38	17.12	24	13.48	41	23.16
ลำดับที่ 2	18	8.11	18	10.11	11	6.21
ลำดับที่ 3	13	5.86	10	5.62	7	3.95
การเดินทางสาธารณะทั่วถึง						
ลำดับที่ 1	10	4.50	6	3.37	6	3.39
ลำดับที่ 2	24	10.81	24	13.48	14	7.91
ลำดับที่ 3	15	6.76	8	4.49	13	7.34
ความชอบส่วนตัว						
ลำดับที่ 1	5	2.25	12	6.74	8	4.52
ลำดับที่ 2	27	12.16	10	5.62	22	12.43
ลำดับที่ 3	18	8.11	14	7.87	9	5.08
ราคาไม่แพง						
ลำดับที่ 1	12	5.41	14	7.87	4	2.26
ลำดับที่ 2	3	1.35	12	6.74	12	6.78
ลำดับที่ 3	18	8.11	18	10.11	24	13.56
เหตุผลผลอื่น ๆ						
ลำดับที่ 1	13	5.86	2	1.12	0	0.00
ลำดับที่ 2	1	0.45	2	1.12	0	0.00
ลำดับที่ 3	7	3.15	4	2.25	6	3.39
รวม	222	100.00	178	100.00	177	100.00

จากตารางที่ 4.16 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งที่ทำให้เดินทางมาท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกสถานที่ดี จำนวน 38 คน (ร้อยละ 17.12) เหตุผลอื่น ๆ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 5.86) ราคาไม่แพง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 5.41) การเดินทางสาธารณะทั่วถึง จำนวน 10 คน (ร้อยละ 4.50) และความชอบส่วนตัว จำนวน 5 คน (ร้อยละ 2.25) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งที่ทำให้เดินทางมาท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกสถานที่ดี จำนวน 24 คน (ร้อยละ 13.48) ราคาไม่แพง จำนวน 14 คน (ร้อยละ 7.87) ความชอบส่วนตัว จำนวน 12 คน (ร้อยละ 6.74) เหตุผลอื่น ๆ จำนวน 8 คน (ร้อยละ 4.49) การเดินทางสาธารณะทั่วถึง จำนวน 6 คน (ร้อยละ 3.37) และราคาไม่แพง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 2.26) ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งที่ทำให้เดินทางมาท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกสถานที่ดี จำนวน 41 คน (ร้อยละ 23.16) ราคาไม่แพง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 13.56) ความชอบส่วนตัว จำนวน 9 คน (ร้อยละ 5.08) การเดินทางสาธารณะทั่วถึง จำนวน 14 คน (ร้อยละ 7.91) และเหตุผลอื่น ๆ จำนวน 7 คน (ร้อยละ 3.95) จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับสถานที่ท่องเที่ยวที่มีคุณภาพดี และความสะดวกสบายในการเดินทางมาท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับราคาไม่แพง และการเดินทางที่สะดวกและทั่วถึงอีกด้วย

ละ 6.74) การเดินทางสาธารณะทั่วถึง จำนวน 6 คน (ร้อยละ 3.37) และเหตุผลอื่น ๆ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.12) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งที่ทำให้เดินทางมาท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เลือกสถานที่ดี จำนวน 41 คน (ร้อยละ 23.16) ความชอบส่วนตัว จำนวน 8 คน (ร้อยละ 4.52) การเดินทางสาธารณะทั่วถึง จำนวน 6 คน (ร้อยละ 3.39) และราคาไม่แพง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 2.26)

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด

ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
รถส่วนตัว	34	42.50	46	74.19	40	64.52
รถสาธารณะ	42	52.50	10	16.13	20	32.26
ไม่ระบุ	4	5.00	6	9.68	2	3.23
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.17 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถสาธารณะเป็นยานพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว จำนวน 42 คน (ร้อยละ 52.50) และรถส่วนตัว จำนวน 34 คน (ร้อยละ 42.50) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวเป็นยานพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว จำนวน 46 คน (ร้อยละ 74.19) และรถสาธารณะ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.13) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวเป็นยานพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว จำนวน 40 คน (ร้อยละ 64.52) และรถสาธารณะ จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26)

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงในการเดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด

ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
รถสาธารณะ	54	67.50	12	19.35	43	69.35
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับยานพาหนะ	5	6.25	0	0.00	3	4.84
ไม่ระบุ	21	26.25	50	80.65	16	25.81
รวม	80	100.00	62	100.00	62	100.00

จากตารางที่ 4.18 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการปรับปรุงรถสาธารณะในการเดินทางท่องเที่ยว จำนวน 54 คน (ร้อยละ 67.50) และไม่ระบุจำนวน 21 คน (ร้อยละ 26.25) ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ระบุปรับปรุงยานพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว จำนวน 50 คน (ร้อยละ 80.65) และต้องการปรับปรุงรถสาธารณะ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 19.35) และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการปรับปรุงรถสาธารณะในการเดินทางท่องเที่ยว จำนวน 43 คน (ร้อยละ 69.35) และไม่ระบุ จำนวน 16 คน (ร้อยละ 25.81)

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว

สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ						
ลำดับที่ 1	21	8.94	20	14.71	23	12.37
ลำดับที่ 2	18	7.66	6	4.41	10	5.38
ลำดับที่ 3	18	7.66	2	1.47	9	4.84
ทางลาด บันได และราวจับ						
ลำดับที่ 1	22	9.36	14	10.29	12	6.45
ลำดับที่ 2	20	8.51	14	10.29	23	12.37
ลำดับที่ 3	10	4.26	4	2.94	6	3.23

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.19 (ต่อ) แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวก
สะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว

สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นที่สุดใน ยานพาหนะสาธารณะ	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทาง วัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อ นันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น - ลงจากรถ						
ลำดับที่ 1	6	2.55	2	1.47	6	3.23
ลำดับที่ 2	10	4.26	12	8.82	4	2.15
ลำดับที่ 3	9	3.83	4	2.94	10	5.38
ห้องน้ำในยานพาหนะ						
ลำดับที่ 1	5	2.13	4	2.94	3	1.61
ลำดับที่ 2	8	3.40	8	5.88	5	2.69
ลำดับที่ 3	6	2.55	6	4.41	12	6.45
ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก						
ลำดับที่ 1	5	2.13	4	2.94	2	1.08
ลำดับที่ 2	10	4.26	2	1.47	10	5.38
ลำดับที่ 3	13	5.53	8	5.88	6	3.23
การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน						
ลำดับที่ 1	14	5.96	2	1.47	3	1.61
ลำดับที่ 2	8	3.40	4	2.94	9	4.84
ลำดับที่ 3	12	5.11	10	7.35	6	3.23
เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท						
ลำดับที่ 1	6	2.55	2	1.47	13	6.99
ลำดับที่ 2	5	2.13	2	1.47	1	0.54
ลำดับที่ 3	9	3.83	4	2.94	13	6.99
สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ						
ลำดับที่ 1	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ลำดับที่ 2	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ลำดับที่ 3	0	0.00	2	1.47	0	0.00
รวม	235	100.00	136	100.00	186	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.19 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ ทางลาด บันได และราวจับ จำนวน 22 คน (ร้อยละ 9.36) ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ จำนวน 21 คน (ร้อยละ 8.94) การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน จำนวน 14 คน (ร้อยละ 5.96) เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท และอุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ จำนวน 6 คนเท่ากัน (ร้อยละ 2.55) ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก และห้องน้ำในยานพาหนะ จำนวน 5 คนเท่ากัน (ร้อยละ 2.13) ตามลำดับ ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ จำนวน 20 คน (ร้อยละ 14.71) ทางลาด บันได และราวจับ จำนวน 14 คน (ร้อยละ 10.29) ห้องน้ำในยานพาหนะ และป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 4 คนเท่ากัน (ร้อยละ 2.94) อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน และเจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท จำนวน 2 คนเท่ากัน (ร้อยละ 1.47) ตามลำดับ และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ จำนวน 23 คน (ร้อยละ 12.37) เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท จำนวน 13 คน (ร้อยละ 6.99) ทางลาด บันได และราวจับ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 6.45) อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ จำนวน 6 คน (ร้อยละ 3.23) ห้องน้ำในยานพาหนะ และการประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน จำนวน 3 คนเท่ากัน (ร้อยละ 1.61) และป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.08) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว

สิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ						
ลำดับที่ 1	12	6.94	4	5.41	5	3.33
ลำดับที่ 2	9	5.20	4	5.41	3	2.00
ลำดับที่ 3	13	7.51	2	2.70	10	6.67
ทางลาด บันได และราวจับ						
ลำดับที่ 1	13	7.51	8	10.81	6	4.00
ลำดับที่ 2	11	6.36	0	0.00	10	6.67
ลำดับที่ 3	10	5.78	4	5.41	12	8.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20 (ต่อ) แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว

สิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์		แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม		แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
<u>อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ</u>						
ลำดับที่ 1	10	5.78	10	13.51	4	2.67
ลำดับที่ 2	16	9.25	4	5.41	10	6.67
ลำดับที่ 3	6	3.47	2	2.70	4	2.67
<u>ห้องน้ำในยานพาหนะ</u>						
ลำดับที่ 1	14	8.09	8	10.81	3	2.00
ลำดับที่ 2	12	6.94	0	0.00	2	1.33
ลำดับที่ 3	10	5.78	6	8.11	0	0.00
<u>ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก</u>						
ลำดับที่ 1	2	1.16	2	2.70	10	6.67
ลำดับที่ 2	2	1.16	12	16.22	4	2.67
ลำดับที่ 3	9	5.20	0	0.00	9	6.00
<u>การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน</u>						
ลำดับที่ 1	5	2.89	0	0.00	7	4.67
ลำดับที่ 2	4	2.31	2	2.70	15	10.00
ลำดับที่ 3	3	1.73	0	0.00	8	5.33
<u>เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท</u>						
ลำดับที่ 1	5	2.89	0	0.00	12	8.00
ลำดับที่ 2	2	1.16	2	2.70	6	4.00
ลำดับที่ 3	5	2.89	4	5.41	7	4.67
<u>สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ</u>						
ลำดับที่ 1	0	0.00	0	0.00	3	2.00
ลำดับที่ 2	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ลำดับที่ 3	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	173	100.00	74	100.00	150	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.20 พบว่าในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ ห้องน้ำ ในยานพาหนะ จำนวน 14 คน (ร้อยละ 8.09) ทางลาด บันได และราวจับ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 7.51) ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 6.94) อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 5.78) การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน และเจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท จำนวน 5 คนเท่ากัน (ร้อยละ 2.89) และป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.16) ตามลำดับ ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 13.51) ห้องน้ำในยานพาหนะ และทางลาด บันได และราวจับ จำนวน 8 คนเท่ากัน (ร้อยละ 10.81) ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 5.41) และป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ และในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรม และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท จำนวน 12 คน (ร้อยละ 8.00) ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 10 คน (ร้อยละ 6.67) การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน จำนวน 7 คน (ร้อยละ 4.76) ทางลาด บันได และราวจับ จำนวน 6 คน (ร้อยละ 4.00) ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ จำนวน 5 คน (ร้อยละ 3.33) อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้น – ลงจากรถ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 2.67) ห้องน้ำในยานพาหนะ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ จำนวน 3 คนเท่ากัน (ร้อยละ 2.00) ตามลำดับ

สรุปผลการศึกษาข้อมูลส่วนตัว คุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ ได้ผลสรุปดังนี้

1) ข้อมูลลักษณะเฉพาะบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 45 – 59 ปี สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ รายได้ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท ไม่มีโรคประจำตัว ไม่มีปัญหาสายตา ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว และไม่มีผู้ติดตามช่วยเหลือ

2) ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง พบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว เพราะไปกับครอบครัวและเป็นสถานที่ดี โดยส่วนใหญ่เลือกเดินทางมาด้วยรถส่วนตัว และมาเที่ยวมากกว่า 5 ครั้งแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ คือ ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ รวมถึงสิ่งที่พบเห็นและอยากปรับปรุงมากที่สุด คือ ทางลาด บันได และราวจับ

3) ข้อมูลด้านทัศนคติต่อสถานที่ที่สำรวจ พบว่า ระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับสูง ในเรื่องของ สถานที่ท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สะอาด สิ่งแวดล้อมโดยภาพรวมดี สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา, ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ) และมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ในเรื่องของ สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม, สินค้าที่ระลึก) สถานที่ให้ความรู้วิชาการ นันทนาการ

4) ข้อมูลเกี่ยวกับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ และกลุ่มตัวอย่างเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบและอยากแก้ไขที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คือ ทางลาด บันได และราวจับ

4.1.2 ผลการศึกษาระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยวและยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ

ในการศึกษาระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยว และยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตารางประกอบคำบรรยาย โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยแยกวิเคราะห์ตาม 3 กลุ่มแหล่งท่องเที่ยว ดังนี้

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่แสดงความคิดเห็น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์						
-สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี	48 (61.54)	27 (34.62)	3 (3.85)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ)	20 (27.03)	34 (45.95)	20 (27.03)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา,ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ)	23 (31.08)	39 (52.70)	12 (16.22)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม,สินค้าที่ระลึก)	22 (29.73)	33 (44.59)	17 (22.97)	2 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.21 (ต่อ) แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่แสดงความคิดเห็น
-สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ	24 (32.43)	24 (32.43)	22 (29.73)	3 (4.05)	0 (0.00)	1 (1.35)
แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม						
-สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี	14 (22.58)	26 (41.94)	16 (25.81)	6 (9.68)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ)	8 (12.90)	20 (32.26)	24 (38.71)	6 (9.68)	4 (6.45)	0 (0.00)
-สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา,ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ)	20 (32.26)	20 (32.26)	20 (32.26)	2 (3.23)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม,สินค้าที่ระลึก)	4 (6.45)	22 (35.48)	28 (45.16)	8 (12.90)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ	4 (6.45)	2 (3.23)	22 (35.48)	26 (41.94)	8 (12.90)	0 (0.00)
แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ						
-สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี	23 (37.10)	39 (62.90)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ)	14 (22.58)	34 (54.84)	14 (22.58)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา,ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ)	2 (3.23)	31 (50.00)	20 (32.26)	9 (14.52)	0 (0.00)	0 (0.00)
-สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม,สินค้าที่ระลึก)	8 (12.90)	12 (19.35)	30 (48.39)	9 (14.52)	0 (0.00)	3 (4.84)
-สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ	6 (9.68)	8 (12.90)	17 (27.42)	5 (8.06)	6 (9.68)	20 (32.26)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างให้ความสนใจในเรื่อง

สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 48 คน (ร้อยละ 61.54) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 27 คน (ร้อยละ 34.62) และให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 3 คน (ร้อยละ 3.85) ตามลำดับ

สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 34 คน (ร้อยละ 45.95) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด และให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 20 คนเท่ากัน (ร้อยละ 27.03) ตามลำดับ

สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา,ป้ายข้อมูล/นำทาง,ทางเดินสัญจร ฯลฯ) ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 39 คน (ร้อยละ 52.70) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 23 คน (ร้อยละ 31.08) และให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 16.22) ตามลำดับ

สถานที่การบริการดี (อาหาร,เครื่องดื่ม,สินค้าที่ระลึก) ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 33 คน (ร้อยละ 44.59) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 22 คน (ร้อยละ 29.73) ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 22.97) และให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ

สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุดและให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 24 คนเท่ากัน (ร้อยละ 32.43) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 22 คน (ร้อยละ 29.73) ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 3 คน (ร้อยละ 4.05) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.35) ตามลำดับ

ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างให้ความสนใจในเรื่อง

สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 26 คน (ร้อยละ 41.94) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 16 คน (ร้อยละ 25.81) ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 14 คน (ร้อยละ 22.58) และให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.68) ตามลำดับ

สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 38.71) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26) ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.68) และให้ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) ตามลำดับ

สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา,ป้ายข้อมูล/นำทาง,ทางเดินสัญจร ฯลฯ) ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด ให้ระดับความพึงพอใจมากและให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 20 คนเท่ากัน (ร้อยละ 32.26) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23) ตามลำดับ

สถานที่การบริการดี (อาหาร,เครื่องดื่ม,สินค้าที่ระลึก) ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 28 คน (ร้อยละ 45.16) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 22 คน (ร้อยละ 35.48) ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) และให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) ตามลำดับ

สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 26 คน (ร้อยละ 41.94) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 22 คน (ร้อยละ 35.48) ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) และให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23) ตามลำดับ

ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างให้ความคิดเห็นในเรื่อง

สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 39 คน (ร้อยละ 62.90) และให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 23 คน (ร้อยละ 37.10) ตามลำดับ

สถานที่ให้ความรู้ลึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 34 คน (ร้อยละ 54.84) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุดและให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 14 คนเท่ากัน (ร้อยละ 22.58) ตามลำดับ

สถานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา,ป้ายข้อมูล/นำทาง,ทางเดินสัญจร ฯลฯ) ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 31 คน (ร้อยละ 50.00) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26) ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 9 คน (ร้อยละ 14.52) และให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.23) ตามลำดับ

สถานที่การบริการดี (อาหาร,เครื่องดื่ม,สินค้าที่ระลึก) ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 48.39) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 12 คน (ร้อยละ 19.35) ให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 9 คน (ร้อยละ 14.52) ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 3 คน (ร้อยละ 4.84)

สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 20 คน (ร้อยละ 32.26) รองลงมา ให้ระดับความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 27.42) ให้ระดับความพึงพอใจมาก จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.90) ให้ระดับความพึงพอใจมากที่สุดและน้อยที่สุด จำนวน 6 คนเท่ากัน (ร้อยละ 9.68) และให้ระดับความพึงพอใจน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 8.06) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.22 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพของสถานที่

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับคุณภาพ
-สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี	4.27	0.75	สูง
-สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ)	3.80	0.88	สูง
-สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา, ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ)	3.85	0.83	สูง
-สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม, สินค้าที่ระลึก)	3.54	0.99	ปานกลาง
-สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ	2.88	1.51	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.22 พบว่า คุณภาพของสถานที่ ในเรื่อง สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ย 4.27 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.75 ในเรื่อง สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ย 3.80 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.88 ในเรื่อง สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา, ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ) คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง มีคะแนนเฉลี่ย 3.85 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.83 ในเรื่อง สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม, สินค้าที่ระลึก) คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.54 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.99 ในเรื่อง สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.88 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.51

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์					
-ยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	17 (21.25)	33 (41.25)	15 (18.75)	10 (12.50)	5 (6.25)
-สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	19 (23.75)	19 (23.75)	22 (27.50)	13 (16.25)	7 (8.75)
-คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน	3 (3.85)	32 (41.03)	35 (44.87)	8 (10.26)	0 (0.00)
แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม					
-ยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	10 (16.13)	14 (22.58)	10 (16.13)	12 (19.35)	16 (25.81)
-สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	8 (12.90)	12 (19.35)	30 (48.39)	8 (12.90)	4 (6.45)
-คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน	6 (14.29)	6 (14.29)	28 (66.67)	2 (4.76)	0 (0.00)
แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ					
-ยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	2 (3.23)	34 (54.84)	24 (38.71)	2 (3.23)	0 (0.00)
-สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	10 (16.30)	25 (40.32)	24 (38.71)	3 (4.84)	0 (0.00)
-คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน	0 (0.00)	19 (32.20)	37 (62.71)	3 (5.08)	0 (0.00)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ในแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์มีกลุ่มตัวอย่างให้ความคิดเห็นในเรื่อง

ยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมาก จำนวน 33 คน (ร้อยละ 41.25) รองลงมา ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมากที่สุด จำนวน 17 คน (ร้อยละ 21.25) ให้ความคิดเห็นว่ามีผลปานกลาง จำนวน 15 คน (ร้อยละ 18.75) ให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 10 คน (ร้อยละ 12.50) และให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อยที่สุด จำนวน 5 คน (ร้อยละ 6.25) ตามลำดับ

สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีผลปานกลาง จำนวน 22 คน (ร้อยละ 27.50) รองลงมา ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมากที่สุดและให้ความคิดเห็นว่ามีผลมาก จำนวน 19 คนเท่ากัน (ร้อยละ 23.75) ให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 13 คน (ร้อยละ 16.25) และให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อยที่สุด จำนวน 7 คน (ร้อยละ 8.75) ตามลำดับ

คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ให้คะแนนในระดับปานกลาง จำนวน 35 คน (ร้อยละ 44.87) รองลงมา ให้คะแนนในระดับมาก จำนวน 32 คน (ร้อยละ 41.03) ให้คะแนนในระดับน้อย จำนวน 8 คน (ร้อยละ 10.26) และให้คะแนนในระดับมากที่สุด จำนวน 3 คน (ร้อยละ 3.85) ตามลำดับ

ในแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกลุ่มตัวอย่างให้ความคิดเห็นในเรื่อง

ยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อยที่สุด จำนวน 16 คน (ร้อยละ 25.81) รองลงมา ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมาก จำนวน 14 คน (ร้อยละ 22.58) ให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 12 คน (ร้อยละ 19.35) และให้ความคิดเห็นว่ามีผลมากที่สุดและให้ความคิดเห็นว่ามีผลปานกลาง จำนวน 10 คนเท่ากัน (ร้อยละ 16.13) ตามลำดับ

สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีผลปานกลาง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 48.39) รองลงมา ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมาก จำนวน 12 คน (ร้อยละ 19.35) ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมากที่สุดและให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 8 คนเท่ากัน (ร้อยละ 12.90) และให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อยที่สุด จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.45) ตามลำดับ

คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ให้คะแนนในระดับปานกลาง จำนวน 28 คน (ร้อยละ 66.67) รองลงมา ให้คะแนนในระดับผลมากที่สุดและให้คะแนนในระดับมาก จำนวน 6 คนเท่ากัน (ร้อยละ 14.29) และให้คะแนนในระดับน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 4.76) ตามลำดับ

ในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการมีกลุ่มตัวอย่างให้ความคิดเห็นในเรื่อง

ยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมาก จำนวน 34 คน (ร้อยละ 54.84) รองลงมา ให้ความคิดเห็นว่ามีผลปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ

38.71) และให้ความคิดเห็นว่ามีผลมากที่สุดและให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 2 คนเท่ากัน (ร้อยละ 3.23) ตามลำดับ

สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมาก จำนวน 25 คน (ร้อยละ 40.32) รองลงมา ให้ความคิดเห็นว่ามีผลปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 38.71) ให้ความคิดเห็นว่ามีผลมากที่สุด จำนวน 10 คน (ร้อยละ 16.30) และ ให้ความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 3 คน (ร้อยละ 4.84) ตามลำดับ

คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ให้คะแนนในระดับปานกลาง จำนวน 37 คน (ร้อยละ 62.71) รองลงมา ให้คะแนนในระดับมาก จำนวน 19 คน (ร้อยละ 32.20) และให้คะแนนในระดับน้อย จำนวน 3 คน (ร้อยละ 5.08) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.24 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพของยานพาหนะสาธารณะ

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น
-ยานพาหนะสาธารณะ มีผลมาน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	3.36	1.17	ปานกลาง
-สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ มีผลมาน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	3.41	1.08	ปานกลาง
-โปรดให้คะแนน สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน	3.35	0.69	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.24 พบว่า คุณภาพของยานพาหนะสาธารณะ ในหัวข้อ ยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.36 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.17 ในหัวข้อ สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ย 3.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08 ในหัวข้อ คะแนนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ย 3.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.69

ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย	0 (0.00)	37 (18.14)	65 (31.86)	87 (42.65)	15 (7.35)
2.ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด	0 (0.00)	35 (17.16)	54 (26.47)	91 (44.61)	24 (11.76)
3.ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ	1 (0.49)	38 (18.63)	48 (23.53)	86 (42.16)	31 (15.20)
4.สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง	16 (7.84)	28 (13.73)	89 (43.63)	56 (27.45)	15 (7.35)
5.ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถ	18 (8.82)	27 (13.24)	72 (35.29)	76 (37.25)	11 (5.39)
6.พนักงานขับรถ ขับรถดี มีความปลอดภัย	12 (5.88)	39 (19.12)	87 (42.65)	58 (28.43)	8 (3.92)
7.มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา	10 (4.90)	32 (15.69)	70 (34.31)	77 (37.75)	15 (7.35)
8.ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ	9 (4.41)	29 (14.22)	70 (34.31)	75 (36.76)	21 (10.29)
9.ค่าตัวโดยสาร มีความเหมาะสม	4 (1.96)	47 (23.04)	94 (46.08)	54 (26.47)	5 (2.45)
10.พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี	22 (10.78)	52 (25.49)	84 (41.18)	42 (20.59)	4 (1.96)
11.พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ	19 (9.31)	58 (28.43)	76 (37.25)	47 (23.04)	4 (1.96)
12.พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ	21 (10.29)	61 (29.90)	82 (40.20)	33 (16.18)	7 (3.43)
13.ภายในอาคารที่พักรถโดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	12 (5.88)	37 (18.14)	83 (40.69)	68 (33.33)	4 (1.96)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.25 (ต่อ) แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
14.การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ	12 (5.88)	42 (20.59)	74 (36.27)	71 (34.80)	5 (2.45)
15.ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ	10 (4.90)	21 (10.29)	73 (35.78)	88 (43.14)	12 (5.88)
16.ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร	6 (2.94)	26 (12.75)	61 (29.90)	99 (48.53)	12 (5.88)
17.อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ	4 (1.96)	31 (15.20)	55 (26.96)	105 (51.47)	9 (4.41)

จากตารางที่ 4.25 พบว่าทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะส่วนใหญ่ให้คะแนน

ข้อ 1 สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 87 คน (ร้อยละ 42.65)

ข้อ 2 ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 91 คน (ร้อยละ 44.61)

ข้อ 3 ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 86 คน (ร้อยละ 42.16)

ข้อ 4 สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 89 คน (ร้อยละ 43.63)

ข้อ 5 ความสะดวกในการขึ้น – ลงจากตัวรถ ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 76 คน (ร้อยละ 37.25)

ข้อ 6 พนักงานขับรถ ข้าราชการ มีความปลอดภัย ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 87 คน (ร้อยละ 42.65)

ข้อ 7 มีตารางเวลาเดินทางและตรงต่อเวลา ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 76 คน (ร้อยละ 37.25)

ข้อ 8 ตารางเวลาการเดินทาง สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 75 คน (ร้อยละ 36.76)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 9 ค่าตัวโดยสาร มีความเหมาะสม ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 94 คน (ร้อยละ 46.08)

ข้อ 10 พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 84 คน (ร้อยละ 41.18)

ข้อ 11 พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 76 คน (ร้อยละ 37.25)

ข้อ 12 พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 82 คน (ร้อยละ 40.20)

ข้อ 13 ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 83 คน (ร้อยละ 40.69)

ข้อ 14 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ ให้คะแนนมากสุดในระดับปานกลาง จำนวน 74 คน (ร้อยละ 36.27)

ข้อ 15 ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 76 คน (ร้อยละ 37.25)

ข้อ 16 ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 99 คน (ร้อยละ 48.53)

ข้อ 17 อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ ให้คะแนนมากสุดในระดับน้อย จำนวน 105 คน (ร้อยละ 51.47)

ตารางที่ 4.26 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น
1.สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย	2.61	0.87	ปานกลาง
2.ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด	2.49	0.91	ปานกลาง
3.ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ	2.47	0.98	ปานกลาง
4.สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกรวดภัยในการเดินทาง	2.87	1.00	ปานกลาง
5.ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากรถ	2.83	1.02	ปานกลาง
6.พนักงานขับรถ ขับรถดี มีความปลอดภัย	2.95	0.93	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.26 (ต่อ) ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อยานพาหนะสาธารณะ

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น
7.มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา	2.73	0.98	ปานกลาง
8.ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ	2.66	0.99	ปานกลาง
9.ค่าตั๋วโดยสาร มีความเหมาะสม	2.96	0.82	ปานกลาง
10.พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี	3.23	0.96	ปานกลาง
11.พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ	3.20	0.96	ปานกลาง
12.พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ	3.27	0.97	ปานกลาง
13.ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	2.93	0.91	ปานกลาง
14.การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ	2.93	0.94	ปานกลาง
15.ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอแก่ผู้ใช้บริการ	2.65	0.92	ปานกลาง
16.ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร	2.58	0.89	ปานกลาง
17.อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ	2.59	0.87	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.26 พบว่า คุณภาพของยานพาหนะสาธารณะ ในหัวข้อ

ข้อ 1 สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.61 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.87

ข้อ 2 ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.91

ข้อ 3 ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.47 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.98

ข้อ 4 สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 5 ความสะดวกในการขึ้น – ลงจากตัวรถ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.83 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.02

ข้อ 6 พนักงานขับรถ ขับรถดี มีความปลอดภัย คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.93

ข้อ 7 มีตารางเวลาเดินทางและตรงต่อเวลา คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.73 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.98

ข้อ 8 ตารางเวลาการเดินทาง สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.66 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.99

ข้อ 9 ค่าตัวโดยสาร มีความเหมาะสม คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.96 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.82

ข้อ 10 พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.23 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.96

ข้อ 11 พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.20 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.96

ข้อ 12 พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.27 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.97

ข้อ 13 ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.91

ข้อ 14 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.94

ข้อ 15 ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.92

ข้อ 16 ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.89

ข้อ 17 อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ คุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.59 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.87

สรุปผลการศึกษาระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยว และยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ได้ดังนี้

1) ข้อมูลด้านทัศนคติต่อสถานที่ท่องเที่ยว พบว่า ทัศนคติในเรื่อง สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) และสถานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา, ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ) มีคุณภาพความคิดเห็นอยู่ใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับสูง ส่วนทัศนคติในเรื่อง สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม, สินค้าที่ระลึก) และสถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ มีคุณภาพความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

2) ข้อมูลด้านทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ พบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ในเรื่องของ สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง พนักงานขับรถขับรถดีมีความปลอดภัย พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ การจัดส่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ และผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับน้อย ในเรื่องของ สภาพของยานพาหนะใหม่มีความทันสมัย ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถ มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ ค่าตั๋วโดยสาร มีความเหมาะสม ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ

4.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในมุมมองของผู้สูงอายุ

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในมุมมองของผู้สูงอายุ จากการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม โดยการสุ่มตัวอย่างในแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร 3 กลุ่มแหล่งท่องเที่ยว โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

- 1) ผลการศึกษาการเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ
- 2) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ

4.2.1 ผลการศึกษาการเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ

ผู้วิจัยนำเสนอผลการเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ ด้วยตารางประกอบคำบรรยาย ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การทดสอบความเป็นอิสระ (Independent chi-square test) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะกับเพศ

อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ โรคประจำตัว ผู้ติดตามช่วยเหลือ ความถี่ในการเดินทาง และความชอบในการท่องเที่ยว ดังนี้

ตารางที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
รถส่วนตัว	46	33	79
รถสาธารณะ	64	61	125
รวม	110	94	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.327 > 0.05 DF=1

จากตารางที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.327 มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	อายุ				รวม
	45 – 59 ปี	60 – 69 ปี	70 – 79 ปี	80 ปีขึ้นไป	
รถส่วนตัว	39	31	7	2	79
รถสาธารณะ	62	49	12	2	125
รวม	101	80	19	4	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.970 > 0.05 DF=3

จากตารางที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.970 มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า อายุไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	สถานภาพ				รวม
	สมรส	โสด	หม้าย	หย่าร้าง	
รถส่วนตัว	67	6	6	0	79
รถสาธารณะ	86	18	18	3	125
รวม	153	24	24	3	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.061 > 0.05 DF=3

จากตารางที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.061 มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า สถานภาพไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	ระดับการศึกษา						รวม
	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช./ปวส.	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
รถส่วนตัว	6	8	12	9	32	12	79
รถสาธารณะ	20	26	15	1	55	8	125
รวม	26	34	27	10	87	20	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.001 < 0.05 DF=5

จากตารางที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	อาชีพ						รวม
	เกษตรกร	ข้าราชการ เกษียณ	ค้าขาย	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของ	รับจ้างทั่วไป	อื่น ๆ (ระบุ)	
รถส่วนตัว	2	16	8	25	9	19	79
รถสาธารณะ	2	16	39	24	21	23	125
รวม	4	32	47	49	30	42	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.007 < 0.05 DF=5

จากตารางที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.007 มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า อาชีพมีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	รายได้						รวม
	ต่ำกว่า 10,001 บาท	10,001- 20,000 บาท	20,001- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	มากกว่า 50,000 บาท	
รถส่วนตัว	9	8	23	14	10	15	79
รถสาธารณะ	19	51	13	12	14	16	125
รวม	28	59	36	26	24	31	204

Chi-Square Test (Sig.) 1.7×10^{-5} < 0.05 DF=5

จากตารางที่ 4.32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 1.7×10^{-5} มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโรคประจำตัวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	มีโรคประจำตัว		รวมมีโรคประจำตัว	ไม่มีโรคประจำตัว		รวมไม่มีโรคประจำตัว	รวม
	มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว	ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว		มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว	ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว		
รถส่วนตัว	3	26	29	4	46	50	79
รถสาธารณะ	5	26	31	1	93	94	125
รวม	8	52	60	5	139	144	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.041 < 0.05 DF=3

จากตารางที่ 4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโรคประจำตัวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.041 มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า โรคประจำตัวมีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ติดตามช่วยเหลือกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	ผู้ติดตามช่วยเหลือ		รวม
	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	สามารถเดินทางได้ด้วยตนเอง	
รถส่วนตัว	12	67	79
รถสาธารณะ	10	115	125
รวม	22	182	204

Chi-Square Test (Sig.) 0.107 > 0.05 DF=1

จากตารางที่ 4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ติดตามช่วยเหลือกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.107 มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า ผู้ติดตามช่วยเหลือไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	ความถี่ในการท่องเที่ยว					รวม
	น้อยกว่า เดือนละ ครั้ง	เดือนละ ครั้ง	2 สัปดาห์ ครั้ง	สัปดาห์ละ ครั้ง	มากกว่า สัปดาห์ละ ครั้ง	
รถส่วนตัว	38	23	6	7	5	79
รถสาธารณะ	29	29	22	26	19	125
รวม	67	52	28	33	24	204

Chi-Square Test

(Sig.) $3.41 \times 10^{-4} < 0.05$

DF=4

จากตารางที่ 4.35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 3.41×10^{-4} มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่าความถี่ในการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความชอบในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	ความชอบในการท่องเที่ยว			รวม
	ชอบ	ไม่ชอบ	ไม่ระบุ	
รถส่วนตัว	72	6	1	79
รถสาธารณะ	89	23	13	125
รวม	161	29	14	204

Chi-Square Test

(Sig.) $0.002 < 0.05$

DF=2

จากตารางที่ 4.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความชอบในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่าความชอบในการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะ

Observe	ที่พักอาศัย			รวม
	กทม.	ปริมณฑล	ตจว.	
รถส่วนตัว	51	5	23	79
รถสาธารณะ	104	11	10	125
รวม	155	16	33	204

Chi-Square Test (Sig.) $3.47 \times 10^{-4} < 0.05$ DF=2

จากตารางที่ 4.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยกับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยการใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ การทดสอบ Chi-Square Test มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 3.47×10^{-4} มีค่าน้อยกว่า 0.05 ดังนั้น ยอมรับค่า H_0 หมายความว่า ที่พักอาศัยมีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุปผลการศึกษารเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง 7 ประการ คือ เพศ อายุ และสถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ สุขภาพ ความชอบและความถี่ในการท่องเที่ยว และรูปแบบในการเดินทาง พบว่า ในแต่ละปัจจัยพื้นฐานมีความแตกต่างกันในด้านความเห็นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสรุปได้ว่า ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ สุขภาพ ความชอบและความถี่ในการท่องเที่ยว และรูปแบบในการเดินทางที่มีอยู่มีความสำคัญต่อการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

4.2.2 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในมุมมองของผู้สูงอายุ โดยใช้ทฤษฎีการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ในการยืนยันสมมติฐานงานวิจัย เพื่อหาความสัมพันธ์ที่คาดไว้ตามทฤษฎีของกลุ่มตัวแปรและแสดงความสัมพันธ์ออกมาในรูปแบบของกรอบแนวคิดในการวิจัย (Research Framework) ซึ่งในการวิจัยนี้ประกอบด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับ 1 (First order Confirmatory Factor Analysis) การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับ 2 (Second order Confirmatory Factor Analysis) และการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) ในรูปที่ 3.2 ดังที่กล่าวมา โดยผู้วิจัยได้ทำการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวน 204 คน ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ซึ่งถือว่าข้อมูลความเหมาะสม สามารถนำไปวิเคราะห์ข้อมูลได้

ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของทัศนคติที่มีต่อคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งประกอบด้วย ตัวแปรแฝง (Latent variable) 5 ตัวแปร ดังแสดงในตารางที่ 4.38 และตัวแปรสังเกตได้ (Observe variable) 17 ตัวแปร ดังแสดงในตารางที่ 4.39 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.38 ชื่อตัวแปรและความหมายของตัวแปรแฝงได้ที่ใช้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของทัศนคติที่มีต่อคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ

ลำดับที่	ชื่อตัวแปร	ความหมายของตัวแปรแฝง (Latent variable)
1	F1	สภาพรถขนส่งสาธารณะ
2	F2	การบริการของพนักงาน
3	F3	ตารางเดินรถ
4	F4	ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง
5	F5	คุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.39 ชื่อตัวแปรและความหมายของตัวแปรสังเกตได้ที่ใช้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของทัศนคติที่มีต่อคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ

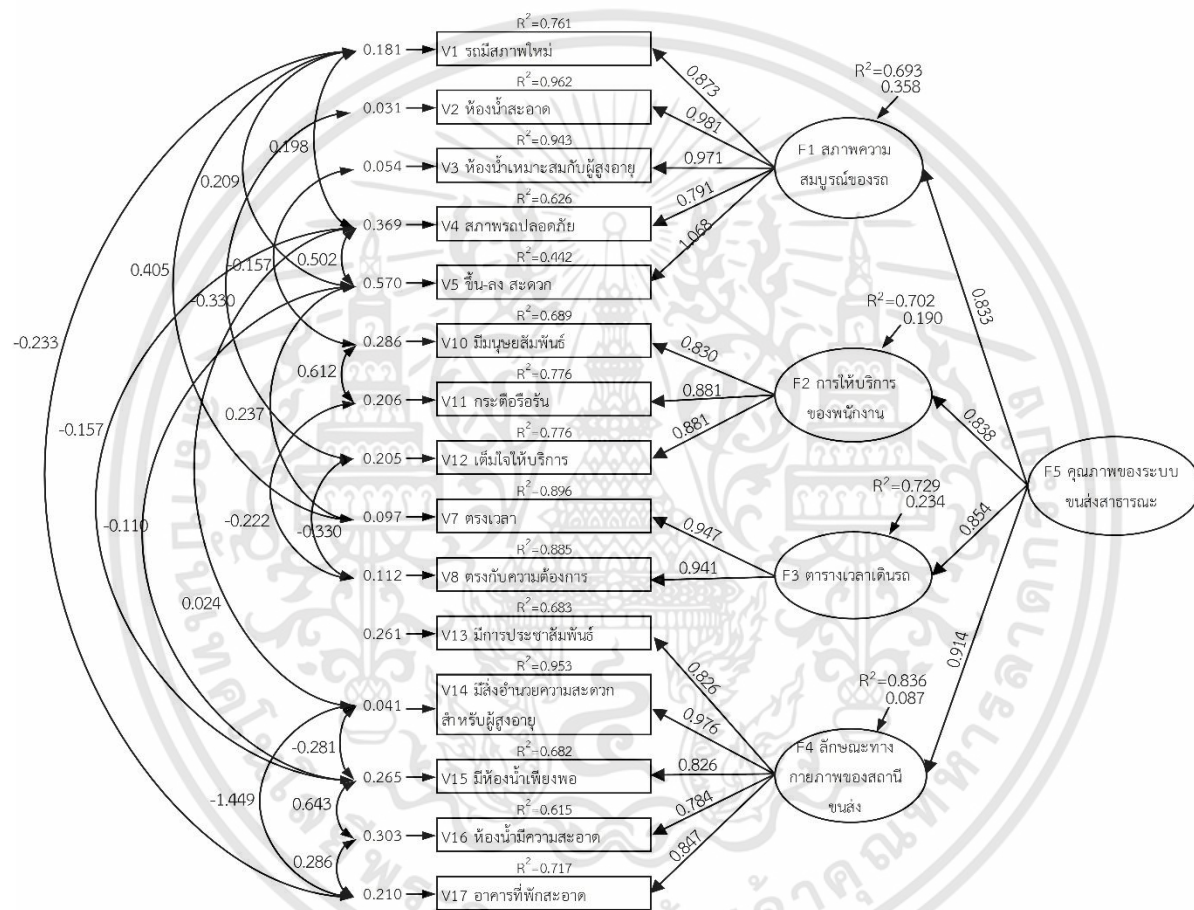
ลำดับที่	ชื่อตัวแปร	ความหมายของตัวแปรสังเกตได้ (Observe variable)
1	V1	สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย
2	V2	ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด
3	V3	ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ
4	V4	สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง
5	V5	ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากรถ
6	V6	พนักงานขับรถ ขับรถดี มีความปลอดภัย
7	V7	มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา
8	V8	ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ
9	V9	ค่าตัวโดยสาร มีความเหมาะสม
10	V10	พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี
11	V11	พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ
12	V12	พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ
13	V13	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
14	V14	การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ
15	V15	ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ
16	V16	ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร
17	V17	อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ

จากการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Correlation) ด้วยโปรแกรม SPSS ดังตารางที่ 4.40 พบว่า ค่าความสัมพันธ์อยู่ระหว่าง 0.358 ถึง 0.953 ตัวแปรทุกตัวมีความสัมพันธ์เป็นไปในทิศทางบวก โดยตัวแปรมีนัยสำคัญทางสถิติ ตัวอย่างเช่น เมื่อรถสาธารณะมีสภาพใหม่ ห้องน้ำจะมีความสะอาด สภาพรถก็มีความปลอดภัย การขึ้น-ลงรถก็จะสะดวก ซึ่งทั้งหมดมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน และหาค่าความเชื่อมั่น วิธีของวิธีครอนบาช (Cronbach's Alpha) ได้ค่า $0.967 > 0.7$ ซึ่งเป็นค่าความเชื่อมั่นที่ยอมรับได้

ตารางที่ 4.40 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปรในแบบจำลอง

ตัวบ่งชี้	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
V1	1																
V2	.854**	1															
V3	.833**	.953**	1														
V4	.763**	.768**	.782**	1													
V5	.728**	.707**	.719**	.822**	1												
V6	.711**	.686**	.632**	.761**	.883**	1											
V7	.636**	.607**	.616**	.687**	.794**	.724**	1										
V8	.598**	.644**	.653**	.673**	.736**	.603**	.894**	1									
V9	.363**	.417**	.443**	.543**	.472**	.493**	.519**	.574**	1								
V10	.532**	.553**	.551**	.678**	.660**	.706**	.605**	.593**	.606**	1							
V11	.537**	.565**	.583**	.713**	.693**	.714**	.632**	.582**	.584**	.891**	1						
V12	.522**	.532**	.579**	.709**	.658**	.665**	.541**	.477**	.536**	.732**	.774**	1					
V13	.607**	.578**	.597**	.664**	.684**	.652**	.631**	.600**	.431**	.644**	.691**	.699**	1				
V14	.634**	.581**	.599**	.657**	.646**	.624**	.615**	.584**	.379**	.590**	.640**	.665**	.816**	1			
V15	.630**	.632**	.614**	.575**	.625**	.615**	.584**	.580**	.358**	.462**	.489**	.549**	.687**	.766**	1		
V16	.616**	.633**	.614**	.606**	.654**	.618**	.588**	.600**	.379**	.501**	.499**	.520**	.636**	.749**	.878**	1	
V17	.654**	.728**	.738**	.730**	.728**	.702**	.639**	.640**	.562**	.577**	.563**	.573**	.672**	.649**	.712**	.769**	1
\bar{X}	2.608	2.490	2.471	2.873	2.828	2.946	2.730	2.657	2.956	3.225	3.201	3.275	2.926	2.926	2.652	2.583	2.588
SD	0.867	0.912	0.980	1.004	1.024	0.932	0.978	0.993	0.820	0.961	0.964	0.969	0.909	0.941	0.921	0.892	0.869

* $P \leq 0.05$, ** $P \leq 0.01$



รูปที่ 4.1 แบบจำลองวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยัน ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

$\chi^2 = 72.331$, $df = 58$, $p\text{-value} = 0.098$, $\chi^2/df = 1.247$, $RMSEM = 0.035$, $SRMR = 0.021$, $CFI = 0.955$, $TLI = 0.993$

ตารางที่ 4.41 เปรียบเทียบระหว่างค่าสถิติและเกณฑ์วัดระดับความกลมกลืนและผลการวิเคราะห์

ค่าสถิติและเกณฑ์ระดับความกลมกลืน	ผลการวิเคราะห์	เกณฑ์ระดับความกลมกลืน	ผลของดัชนี
X^2 ที่ $df=58$	72.331	-	-
X^2/df	1.247	< 3	สอดคล้อง
CMIN-p (ค่าระดับความน่าจะเป็นของไค-สแควร์) Chi-square Probability Level	0.098	> 0.05 ค่า p ยิ่งมากยิ่งดี	สอดคล้อง
ค่าดัชนีวัดระดับความสอดคล้อง (Goodness of Fit Index: GFI)	0.955	> 0.90 ค่า GFI เข้าใกล้ 1 ยิ่งดี	สอดคล้อง
ค่าดัชนี Tucker-Lewis Index: TLI หรือที่เรียกว่า Non-Normed Fit Index (NNFI)	0.993	≥ 0.95	สอดคล้อง
ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนเปรียบเทียบ (Comparative Fit Index: CFI)	0.996	≥ 0.95	สอดคล้อง
ค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของการประมาณค่าความคลาดเคลื่อน (Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA)	0.035	< 0.05 = สอดคล้องกันดี 0.05 – 0.08 = พอใช้ได้ 0.08 – 0.10 = ไม่ค่อยดี > 0.10 = สอดคล้องไม่ดี	สอดคล้อง
ค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือมาตรฐาน (Standardized Root Mean Square Residual: SRMR)	0.021	≤ 0.08	สอดคล้อง

ที่มา: Arbuckle, 2011 อ้างถึงใน ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ, 2556

จากตารางที่ 4.41 ผลการตรวจสอบความกลมกลืนของแบบจำลอง (Fit Model) ด้วยโปรแกรม AMOS โดยพิจารณาจากสถิติไค-สแควร์ เท่ากับ 72.331 ที่องศาอิสระเท่ากับ 58 ค่า CMIN-p เท่ากับ 0.098 ค่า GFI เท่ากับ 0.955 ค่า TLI เท่ากับ 0.993 ค่า CFI เท่ากับ 0.996 ค่า RMSEA เท่ากับ 0.035 และ SRMR เท่ากับ 0.021 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าสถิติและเกณฑ์วัดระดับความกลมกลืน ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่า แบบจำลองวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่สองในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มีความสอดคล้องกลมกลืนกันดีกับข้อมูลเชิงประจักษ์

1) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่หนึ่ง

จากรูปที่ 4.1 การวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรแฝงลำดับที่ 1 สามารถจัดกลุ่มของตัวแปรต่าง ๆ ได้คือ สภาพความสมบูรณ์ของรถวัดจาก 5 ปีจ้อย่อย การให้บริการของพนักงานวัดจาก 3 ปีจ้อย่อย ตารางเวลาเดินรถวัดจาก 2 ปีจ้อย่อย และลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งวัดจาก 5 ปีจ้อย่อย

ปัจจัยที่ 1 สภาพรถขนส่งสาธารณะวัดจาก 5 ปีจ้อย่อย พบว่า ความสะดวกในการขึ้น-ลง จากตัวรถมีความสำคัญมากที่สุด มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 1.068 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 รองลงมาเป็น ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย และสภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.981 0.971 0.873 0.791 ตามลำดับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ปัจจัยที่ 2 การบริการของพนักงานวัดจาก 3 ปีจ้อย่อย พบว่า ผู้สูงอายุต้องการการบริการจากพนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการและพนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการมากที่สุดเท่ากัน มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.881 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 รองลงมาเป็น พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี โดยมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.830 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ปัจจัยที่ 3 ตารางเดินรถวัดจาก 2 ปีจ้อย่อย พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะที่มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลามีความสำคัญมากที่สุด มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.947 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 รองลงมาเป็น ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ โดยมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.941 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ปัจจัยที่ 4 ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งวัดจาก 5 ปีจ้อย่อย พบว่า ผู้สูงอายุต้องการให้จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอมากที่สุด มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.976 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 รองลงมาเป็น อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.847 0.826 0.826 0.784 ตามลำดับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

และค่าน้ำหนักองค์ประกอบของแต่ละตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.3 ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีที่กำหนด (Hair, 1995 อ้างถึงใน กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2558)

ตารางที่ 4.42 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่ 1 ของแบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลทัศนคติที่มีต่อคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะ

องค์ประกอบ/ตัวแปร	น้ำหนักองค์ประกอบ	S.E.	C.R.	R ²	Error
F1=สภาพรถขนส่งสาธารณะ					
V1=สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย	0.873**	0.019	9.511	0.761	0.181
V2=ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด	0.981**	0.009	3.685	0.962	0.031
V3=ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ	0.971**	0.010	5.175	0.943	0.054
V4=สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง	0.791**	0.036	10.132	0.626	0.369
V5=ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถ	1.068**	0.071	8.008	0.442	0.570
F2=การบริการของพนักงาน					
V10=พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี	0.830**	0.037	7.828	0.689	0.286
V11=พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ	0.881**	0.031	6.649	0.776	0.206
V12=พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ	0.881**	0.031	6.557	0.776	0.205
F3=ตารางเดินรถ					
V7=มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา	0.947**	0.025	3.911	0.896	0.097
V8=ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ	0.941**	0.026	4.340	0.885	0.112
F4=ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง					
V13=ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	0.826**	0.028	9.328	0.683	0.261
V14=การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีครบถ้วนและเพียงพอ	0.976**	0.030	1.383	0.953	0.041
V15=ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ	0.826**	0.032	8.232	0.682	0.265
V16=ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร	0.784**	0.031	9.899	0.615	0.303
V17=อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ	0.847**	0.029	7.194	0.717	0.210
X2= 72.331, df = 58, p-value = 0.098, X2/df = 1.247, RMSEM = 0.035, SRMR = 0.021, CFI = 0.955, TLI= 0.993					
*P ≤ 0.05, **P ≤ 0.01					

จากผลการวิจัยในตารางที่ 4.42 สามารถเขียนสมการแบบจำลองการวัดในรูปของน้ำหนักคะแนนมาตรฐาน (Standardized loading) (กาญจนากรอง สุอังคะ, 2558) ทั้ง 4 องค์ประกอบได้ดังนี้

ปัจจัยที่ 1 สภาพความสมบูรณ์ของรถ ;

$$V1 = 0.873^{**}.F1+0.181 \quad (1)$$

$$V2 = 0.981^{**}.F1+0.031 \quad (2)$$

$$V3 = 0.971^{**}.F1+0.054 \quad (3)$$

$$V4 = 0.791^{**}.F1+0.369 \quad (4)$$

$$V5 = 1.068^{**}.F1+0.570 \quad (5)$$

ปัจจัยที่ 2 การให้บริการของพนักงาน ;

$$V10 = 0.830^{**}.F2+0.286 \quad (6)$$

$$V11 = 0.881^{**}.F2+0.206 \quad (7)$$

$$V12 = 0.881^{**}.F2+0.205 \quad (8)$$

ปัจจัยที่ 3 ตารางเวลาเดินรถ ;

$$V7 = 0.947^{**}.F3+0.097 \quad (9)$$

$$V8 = 0.941^{**}.F3+0.112 \quad (10)$$

ปัจจัยที่ 4 ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง ;

$$V13 = 0.826^{**}.F4+0.261 \quad (11)$$

$$V14 = 0.976^{**}.F4+0.041 \quad (12)$$

$$V15 = 0.826^{**}.F4+0.265 \quad (13)$$

$$V16 = 0.784^{**}.F4+0.303 \quad (14)$$

$$V17 = 0.847^{**}.F4+0.210 \quad (15)$$

2) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่สอง

จากรูปที่ 4.1 ตัวแปรแฝงที่ได้จากการวิเคราะห์แบบจำลองในลำดับแรก มาจัดกลุ่มความสัมพันธ์กับตัวแปรแฝงด้านคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการประเมินคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะมากตามลำดับ คือ ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง ตารางเวลาเดินรถ การให้บริการของพนักงาน สภาพความสมบูรณ์ของรถ มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบเท่ากับ 0.914 0.854 0.838 0.833 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และค่าน้ำหนักองค์ประกอบของแต่ละตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.3 ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีที่กำหนด (Hair, 1995 อ้างถึงในกาญจนากรอง สุอังคะ, 2558) ส่วนปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารนั้นไม่มีผลต่อการประเมินคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 2 ของแบบจำลองการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านต่าง ๆ ที่มีต่อคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะ

องค์ประกอบ/ตัวแปร	น้ำหนักองค์ประกอบ	S.E.	C.R.	R ²	Error
F5=คุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ					
F1=สภาพความสมบูรณ์ของรถ	0.833**	0.070	5.107	0.693	0.358
F2=การให้บริการของพนักงาน	0.838**	0.036	5.322	0.702	0.190
F3=ตารางเวลาเดินรถ	0.854**	0.037	6.324	0.729	0.234
F4=ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง	0.914**	0.020	4.455	0.836	0.087
X2= 72.331, df = 58, p-value = 0.098, X2/df = 1.247, RMSEM = 0.035, SRMR = 0.021, CFI = 0.955, TLI= 0.993					
*P ≤ 0.05, **P ≤ 0.01					

จากผลการวิจัยในตารางที่ 4.43 สามารถเขียนสมการแบบจำลองการวัดในรูปของน้ำหนักคะแนนมาตรฐาน (Standardized loading) (กาญจนากรอง สุอังคะ, 2558) ได้ดังนี้
ปัจจัยที่ 5 คุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ ;

$$F1 = 0.833^{**} \cdot F5 + 0.358 \quad (16)$$

$$F2 = 0.838^{**} \cdot F5 + 0.190 \quad (17)$$

$$F3 = 0.854^{**} \cdot F5 + 0.234 \quad (18)$$

$$F4 = 0.914^{**} \cdot F5 + 0.087 \quad (19)$$

และมีค่าสถิติความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแต่ละคู่ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของการวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ ดังแสดงในตารางที่ 4.44

ตารางที่ 4.44 ค่าสถิติความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแต่ละคู่ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ

ลำดับที่	ความสัมพันธ์ระหว่าง		ค่าความสัมพันธ์	S.E.	C.R.
	ชื่อตัวแปร	ชื่อตัวแปร			
1	V5	V4	0.502**	0.032	7.171
2	V16	V15	0.643**	0.025	7.293
3	V17	V16	0.286**	0.017	4.324
4	V17	V14	-1.449**	0.021	-6.407
5	V7	V1	0.405**	0.013	4.225
6	V12	V2	-0.330**	0.010	-2.731
7	V10	V11	0.612**	0.030	5.030
8	V14	V4	0.024**	0.017	0.169
9	V11	V8	-0.222**	0.012	-2.910
10	V12	V8	-0.330**	0.017	-2.936
11	V17	V1	-0.233**	0.015	-3.114
12	V4	V1	0.198**	0.015	3.357
13	V15	V14	-0.281**	0.018	-1.647
14	V15	V5	-0.110**	0.015	-2.812
15	V15	V4	-0.157**	0.015	-3.247
16	V5	V1	0.290**	0.017	3.915
17	V7	V5	0.237**	0.017	3.368
18	V10	V3	-0.157**	0.009	-2.289

* $P \leq 0.05$, ** $P \leq 0.01$

สรุปผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน ในการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ พบว่า

1) ในการสำรวจทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด ทำการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 1 แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มปัจจัยหลัก คือ

ปัจจัยที่ 1 สภาพรถขนส่งสาธารณะวัดจาก 5 ปัจจัยย่อย พบว่า ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถมีความสำคัญมากที่สุด และสภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทางมีความสำคัญน้อยที่สุด

ปัจจัยที่ 2 การบริการของพนักงานวัดจาก 4 ปัจจัยย่อย พบว่า ผู้สูงอายุต้องการการบริการจากพนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการและพนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการมากที่สุด ส่วนพนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีมีความสำคัญน้อยที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจัยที่ 3 ตารางเดินรถวัดจาก 2 ปัจจัยย่อย พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะที่มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลามีความสำคัญมากที่สุด

ปัจจัยที่ 4 ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งวัดจาก 5 ปัจจัยย่อย พบว่า ผู้สูงอายุต้องการให้จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีครบถ้วนและเพียงพอมากที่สุด

2) จากผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 2 เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า การบริการของพนักงานเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งมากที่สุด รองลงมาคือ ตารางเวลาเดินรถ การให้บริการของพนักงาน และสภาพความสมบูรณ์ของรถ ตามลำดับ โดยทั้ง 4 ปัจจัย มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.833 ถึง 0.914 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01



บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ ต่อยานพาหนะสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะด้วย ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมแบบสอบถามจากผู้สูงอายุจำนวน 204 ราย ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบความเป็นอิสระ และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน โดยบทนี้จะกล่าวถึงการสรุปผลจากการวิจัยทั้งหมด รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อจัดทำนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

- (1) พฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ
- (2) ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในมุมมองของผู้สูงอายุ
- (3) การนำไปใช้ประโยชน์
- (4) ข้อเสนอแนะ

5.1 พฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ

ผลการศึกษาค้นคว้าพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุได้ผลสรุปดังนี้

1) ข้อมูลลักษณะเฉพาะบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 45 – 59 ปี สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ รายได้ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท ไม่มีโรคประจำตัว ไม่มีปัญหาสายตา ไม่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว และไม่มีผู้ติดตามช่วยเหลือ

2) ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง พบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว เพราะไปกับครอบครัวและเป็นสถานที่ที่ดี โดยส่วนใหญ่เลือกเดินทางมาด้วยรถส่วนตัว และมาเที่ยวมากกว่า 5 ครั้งแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่สุดในยานพาหนะสาธารณะ คือ ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ รวมถึงสิ่งที่พบเห็นและอยากปรับปรุงมากที่สุด คือ ทางลาด บันได และราวจับ

3) ข้อมูลด้านทัศนคติต่อสถานที่ที่สำรวจ พบว่า ระดับคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจ และทัศนคติที่มีต่อสถานที่ ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับสูง ในเรื่องของ สถานที่ท่องเที่ยว สะอาด สิ่งแวดล้อมโดยภาพรวมดี สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ) สถานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา, ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ) และมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ในเรื่องของ สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม, สินค้าที่ระลึก) สถานที่ให้ความรู้วิชาการ นันทนาการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) ข้อมูลด้านทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ พบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ในเรื่องของ สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง พนักงานขับรถขับรถดีมีความปลอดภัย พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ และผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับน้อย ในเรื่องของ สภาพของยานพาหนะใหม่มีความทันสมัย ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถ มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา ตารางเวลาการเดินรถสอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ ค่าตัวโดยสาร มีความเหมาะสม ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ

5.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในมุมมองของผู้สูงอายุ

5.2.1 การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงผลสรุปของการวิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับความพึงพอใจของผู้สูงอายุที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง 7 ประการ คือ เพศ อายุ และสถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ สุขภาพ ความชอบและความถี่ในการท่องเที่ยว และรูปแบบในการเดินทาง พบว่าในแต่ละปัจจัยพื้นฐานมีความแตกต่างกันในด้านความเห็นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ปัจจัยทางด้านเพศ อายุ และสถานภาพ

กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในช่วง 45-59 ปีมากที่สุด และสถานภาพสมรส พบว่า เพศ อายุ และสถานภาพ ไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

2) ปัจจัยทางด้านระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด รองลงมาคือ มัธยมศึกษา ปวช./ปวส. ประถมศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี และอนุปริญญาหรือเทียบเท่า ตามลำดับ พบว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

3) ปัจจัยทางด้านอาชีพ

กลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของมากที่สุด รองลงมาคือ ค้าขาย ข้าราชการ เกษียณ รับจ้างทั่วไป และเกษตรกร ตามลำดับ พบว่า อาชีพ มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

4) ปัจจัยทางด้านรายได้

กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาทเป็นส่วนใหญ่ และพบว่า รายได้ มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

5) ปัจจัยทางด้านสุขภาพ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาสุขภาพ ไม่มีโรคประจำตัว และไม่มีปัญหาทางด้านการเคลื่อนไหว พบว่า สุขภาพ มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

6) ปัจจัยทางด้านความชอบและความถี่ในการท่องเที่ยว

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะชอบเที่ยว และท่องเที่ยวบ่อยกว่าเดือนละครึ่ง พบว่า ความชอบท่องเที่ยวและความถี่ในการท่องเที่ยว มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

7) ปัจจัยทางด้านรูปแบบในการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างที่มีการเลือกรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่เลือกใช้รถสาธารณะมากกว่ารถส่วนตัว ซึ่งการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุ ระหว่างรถส่วนตัวและรถสาธารณะ ขึ้นอยู่กับรูปแบบในการเดินทางที่มีอยู่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากการเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง 7 ประการ คือ เพศ อายุ และสถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ สุขภาพ ความชอบและความถี่ในการท่องเที่ยว และรูปแบบในการเดินทาง ต่อปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ สรุปได้ว่า ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ สุขภาพ ความชอบและความถี่ในการท่องเที่ยว และรูปแบบในการเดินทางที่มีอยู่มีความสำคัญต่อการเลือกใช้รถส่วนตัวหรือรถสาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ

5.2.2 สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงผลสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ในการสำรวจทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด ทำการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 1 แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มปัจจัยหลัก คือ

ปัจจัยที่ 1 สภาพรถขนส่งสาธารณะวัดจาก 5 ปัจจัยย่อย พบว่า ความสะดวกในการขึ้น-ลง จากตัวรถมีความสำคัญมากที่สุด และสภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเดินทางมีความสำคัญน้อยที่สุด กล่าวคือ ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถมากกว่าเรื่องอื่น ๆ เนื่องจากการเดินทางแต่ละครั้งใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่นาน จึงมิได้ให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอื่น

ปัจจัยที่ 2 การบริการของพนักงานวัดจาก 3 ปัจจัยย่อย พบว่า ผู้สูงอายุต้องการการบริการจากพนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ และพนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการมากที่สุด ส่วนพนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีมีความสำคัญน้อยที่สุด กล่าวคือ ผู้สูงอายุต้องการได้รับการบริการโดยรวมจากพนักงานที่มีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ มิได้เฉพาะเจาะจงที่การบริการด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น

ปัจจัยที่ 3 ตารางเดินรถวัดจาก 2 ปัจจัยย่อย พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะที่มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลามีความสำคัญมากที่สุด กล่าวคือ ผู้สูงอายุต้องการให้มีการแสดงตารางเวลาเดินรถ และมีการให้บริการที่ตรงต่อเวลา มากกว่าความต้องการจัดให้ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ

ปัจจัยที่ 4 ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งวัดจาก 5 ปัจจัยย่อย พบว่า ผู้สูงอายุต้องการให้จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีครบถ้วนและเพียงพอมากที่สุด กล่าวคือ ผู้สูงอายุให้ความสำคัญกับการมีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ เพื่อให้การเดินทางมาท่องเที่ยวมีความคล่องตัวและปลอดภัย มากกว่าลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งด้านอื่น ๆ

2) จากผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่ 2 เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า ลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งมากที่สุด รองลงมาคือ ตารางเวลาเดินรถ การให้บริการของพนักงาน และสภาพความสมบูรณ์ของรถ ตามลำดับ โดยทั้ง 4 ปัจจัย มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.833 ถึง 0.914 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และค่าน้ำหนักองค์ประกอบของแต่ละตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.3 ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีที่กำหนด

5.3 การนำไปใช้ประโยชน์

1) เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับนักวางแผนด้านการขนส่ง ซึ่งทำให้ทราบถึงพฤติกรรมในการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุ รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง ซึ่งจะเกิดประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2) เพื่อเป็นการศึกษาข้อมูลความต้องการพื้นฐานของการเดินทาง ซึ่งทำให้นำไปใช้ในการพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งในระดับอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับการเดินทางของประชาชนทุกคน รวมถึงผู้สูงอายุและผู้พิการ ลดภาระการพึ่งพา หรือการสร้างความสะดวกในการเดินทางในทุกวัย ทุกฐานะ

5.4 ข้อเสนอแนะ

1) ระบบการขนส่งสาธารณะไม่ว่าจะเป็น รถเมล์ รถแท็กซี่ รถไฟ รถไฟฟ้า และเรือ ยังเป็นความต้องการของกลุ่มผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการขนส่งจะต้องร่วมมือปรับปรุงและพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น

2) การปรับปรุง และพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพและทันสมัย ถือว่าเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นที่หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการขนส่งจะต้องร่วมมือพัฒนา ดังนี้

(1) การพัฒนาด้านการบริการของพนักงานให้มีจิตสำนึกในการบริการ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี มีความกระตือรือร้นในการให้บริการ และมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ได้รับบริการ

(2) การปรับขนส่งสาธารณะเพื่อให้มีความสะดวกสบาย แก่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถขึ้น-ลงจากตัวรถได้สะดวก รวมถึงสภาพรถที่ใหม่ สะอาด และปลอดภัยพร้อมใช้งาน

(3) การพัฒนาสถานีขนส่งหรือสถานที่ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้ใช้บริการในอาคารที่พักผู้โดยสารอย่างครบถ้วนและเพียงพอ ควรมีการพัฒนาอาคารที่พักผู้โดยสารให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุ เช่น ห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุ ทางลาดสำหรับรถเข็น และลิฟต์สำหรับรถเข็น มีป้ายหยุดรถที่เหมาะสมขึ้นลงได้สะดวก รวมถึงจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

(4) การจัดตารางเวลาการเดินทาง ควรให้มีการจัดตารางเวลาที่ชัดเจน มีการเดินทางตรงตามเวลาที่ระบุไว้ และจัดตารางเวลาเดินทางให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ

3) ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษจากสิ่งแวดล้อม เกิดจากการใช้ยานพาหนะได้ทวีความรุนแรงขึ้นตามจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้ดีมีคุณภาพ ทั้งระบบขนส่งมวลชน และระบบราง จะช่วยลดปัญหาการจราจร และปัญหามลพิษได้เป็นอย่างดี

4) การจัดการบริการขนส่งสาธารณะควรมีบริการที่หลากหลาย เพื่อให้ผู้ที่ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ จะต้องเป็นบริการที่มีคุณภาพสูง เดินทางได้รวดเร็ว มีความปลอดภัย และมีบริการที่เชื่อมโยงหรือต่อเนื่อง สามารถเข้าอาคารสำนักงานหรือสถานที่สำคัญต่างได้ง่ายกว่าการใช้รถส่วนตัว

5) การปรับปรุง ก่อสร้างหรือขยายถนน ควรออกแบบให้สามารถเอื้ออำนวยต่อการบริการขนส่งสาธารณะสามารถใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

6) เมื่อมีการจัดการระบบการขนส่งสาธารณะให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึงแล้วมาตรการควบคุมจำนวนรถและหรือการใช้รถส่วนบุคคลในเขตเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่งสมควรถูกนำมาพิจารณาดำเนินการเป็นอันดับแรก

7) หน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรมีแผนแม่บทในการจัดการบริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองทั้งปัจจุบันและอนาคตที่ชัดเจนเพื่อให้มีการปฏิบัติไปในทางเดียวกัน จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลแก่ส่วนรวมมากกว่าการดำเนินการในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- กรมกิจการผู้สูงอายุ. 2562. **มาตรการขับเคลื่อนระเบียบวาระแห่งชาติ เรื่อง สังคมสูงอายุ**
กรุงเทพฯ : กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์.
- กฤติยาภรณ์ เทพาคักดี. 2553. “ปัจจัยภายในผู้เดินทางที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ :
กรณีศึกษาเทศบาลขอนแก่น.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.
- กาญจน์กรอง สุอังคะ. 2557. “ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.”
ทุนอุดหนุนการวิจัยจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีงบประมาณ พ.ศ.2556,
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กาญจน์กรอง สุอังคะ. 2558. “ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของ
ผู้สูงอายุ:การประยุกต์ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง.” วารสารมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
(สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี). 7(14) : 129-142.
- กัลยา วานิชย์บัญชา และฐิตา วานิชย์บัญชา. 2558. **การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์
ข้อมูล.** พิมพ์ครั้งที่ 15. กรุงเทพฯ : สามลดา.
- จักรกฤษณ์ แส่นพรหม. 2556. “ความจำเป็นของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ
และผู้สูงอายุในพื้นที่ กรณีศึกษาสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งเป็นพระธาตุบิวารของพระธาตุพนม
จังหวัดนครพนม.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้าง
และสาธารณูปโภค สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ชลิตา ผดุงมิตร และคณะ. 2552. “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อทางเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่าง
กรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่.” การประชุมสัมมนาวิชาการด้านการจัดการโลจิสติกส์และ
โซ่อุปทาน ครั้งที่ 9 (ThaiVCML2009). ชลบุรี : มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. 2553. **คู่มือการวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS.** กรุงเทพฯ :
วี. อินเตอร์ พริ้นท์.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. 2555. **การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS.**
พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนสามัญปิซิซิเนซาร์แอนด์ตี.
- พวงทอง ไกรพิบูลย์. **ผู้สูงอายุ (Older person).** [Online]. Available :
<http://haamor.com/th/ผู้สูงอายุ/>.
- ภัททิศรี โชคอนันต์ตระกูล. 2553. “ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกแหล่งท่องเที่ยวของผู้สูงอายุใน
กรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์
การกีฬา คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย (มส.ผส.). 2558. **รายงานสถานการณ์ผู้สูงอายุไทย ประจำปี พ.ศ. 2558.** [Online]. Available : <http://thaitgri.org/?p=37841>.
- ยุทธ โกยวรรณ์. 2556. **การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างด้วย AMOS.** พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- รัชพันธุ์ เชนจิตร. 2549. “การศึกษาความต้องการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ ในเขตกรุงเทพมหานคร.” รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สมพล ตรีวิศวะเวทย์. 2556. “ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง (ในระหว่างการก่อสร้าง).” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2558. **โครงการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ.** กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี. 2556. “ระดับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.” วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนภาค คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อนนต์ศรี วงษ์ชัยสุวรรณ. 2552. “รูปแบบการเดินทางของนักเรียนที่โรงเรียนตั้งอยู่บนถนนสามเสน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนภาค คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อนุชา นิลศรีไพรวัลย์. 2543. “การศึกษาการเข้าใช้ระบบขนส่งสาธารณะของคนพิการในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี.
- อานุกุล กฤษดานิรมิตร. 2553. “การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของ บุคลากร มจร.บางขุนเทียน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา วิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี.
- Brian Caulfield. 2015. “Travel Behavior Change in Older Travelers Understanding Critical Reactions to Incidents Encountered in Public Transport.” **Int J Environ Res Public Health.** 12(11) : 14741-14763.
- Douglas L. Race and et al. 2017. “Urban and Suburban Children's Experiences with School Travel.” **Journal of Transport & Health.** 4(2017) : 305–315.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- Juan de Oña, Rocío de Oña, Laura Eboli, and Gabriella Mazzulla. 2013. “Perceived Service Quality in Bus Transit Service: A Structural Equation Approach.” **Journal of Transport Policy**. 29. 219-226.
- Karl L. Wuensch. 2009. “An Introduction to Structural Equation Modeling (SEM).” Dept. of Psychology, East Carolina University, Greenville, NC USA.
- Keenan Pituch and James Stevens. 2016. “Applied Multivariate Statistics for the Social Sciences Analyses with SAS and IBM’s SPSS.” Sixth Edition. Routledge.
- Kline, R.B. 2005. “Principles and Practice of Structural Equation Modeling.” 2nd Edition ed. New York: The Guilford Press.
- Rui Carreira, LiaPatricio, Renato Natal Jorge, and Chris Magee. 2014. “Understanding The Travel Experience and Its Impact on Attitudes, Emotions and Loyalty to Wards The Transportation Provider–A Quantitative Study with Mid-Distance Bus Trips.” **Journal of Transport Policy**. 31. 35-46.
- Tourism of World. **รูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทย**. [Online]. Available : <https://tourismatbuu.wordpress.com/ความรู้เบื้องต้นการท่องเที่ยว/รูปแบบการท่องเที่ยว/>.
- Wenzhi Liu, Huapu Lu, Zhiyuan Sun and Jing Liu. 2017. “Elderly’s Travel Patterns and Trends: The Empirical Analysis of Beijing.” **Sustainability** 2017, 9, 981.

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

แบบสอบถาม งานวิจัย เรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครของผู้สูงอายุ นักศึกษาปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงหรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้ครบทุกข้อ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

- เพศ ชาย หญิง
- อายุ 45- 59 ปี 60 - 69 ปี 70- 79 ปี 80 ปีขึ้นไป
- สถานภาพ โสด สมรส หม้าย หย่าร้าง
- ระดับการศึกษา ประถมศึกษา มัธยมศึกษา ปวช./ปวส.
 อนุปริญญาหรือเทียบเท่า บริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- อาชีพ ค้าขาย เกษตรกร ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ
 รับจ้างทั่วไป ข้าราชการเกษียณ อื่น ๆ (ระบุ)
- รายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 10,001 บาท 10,001-20,000 บาท 20,001-30,000 บาท
 30,001-40,000 บาท 40,001-50,000 บาท มากกว่า 50,000 บาท
- โรคประจำตัวคือ..... ไม่มีโรคประจำตัว
 มีปัญหาทางด้านสายตา มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว
- โดยปกติแล้ว ในการเดินทางท่องเที่ยวแต่ละครั้ง สามารถเดินทางได้ด้วยตนเอง มีผู้ติดตามช่วยเหลือ
- ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ใน แขวง/ตำบล.....เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....
- ความถี่ในการท่องเที่ยว มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง สัปดาห์ละครั้ง 2 สัปดาห์ครั้ง
 เดือนละครั้ง น้อยกว่าเดือนละครั้ง
- ท่านชอบท่องเที่ยวหรือไม่ ชอบ ไม่ชอบ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยว

- ปัจจัยที่คิดว่าส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยว ให้ลำดับความสำคัญ 3 อันดับแรก
.....มีเวลาเยอะเพื่อพักผ่อน
.....เพื่อหาเพื่อนมีความชอบส่วนตัว
.....เพราะไปกับครอบครัวอื่น ๆ (ระบุ)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว

- สถานที่ที่เดินทางมาท่องเที่ยวครั้งนี้ คือ.....เป็นประเภทการท่องเที่ยวทาง[.....]
- จำนวนที่เดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้ (รวมครั้งนี้) จำนวน.....ครั้ง
- สิ่งที่ทำให้เลือกเดินทางมาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้ ให้ลำดับความสำคัญ 3 อันดับแรก
.....สถานที่ดีราคาไม่แพง
.....การเดินทางสาธารณะเข้าถึงอื่น ๆ (ระบุ)
-ความชอบส่วนตัว
- ให้ระดับความคิดเห็น ในเรื่องสถานที่แห่งนี้โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง
ระดับความคิดเห็น 5 คือมากที่สุด, 4 คือมาก, 3 คือปานกลาง, 2 คือน้อย, 1 คือน้อยที่สุด และ 0 คือไม่แสดงความคิดเห็น

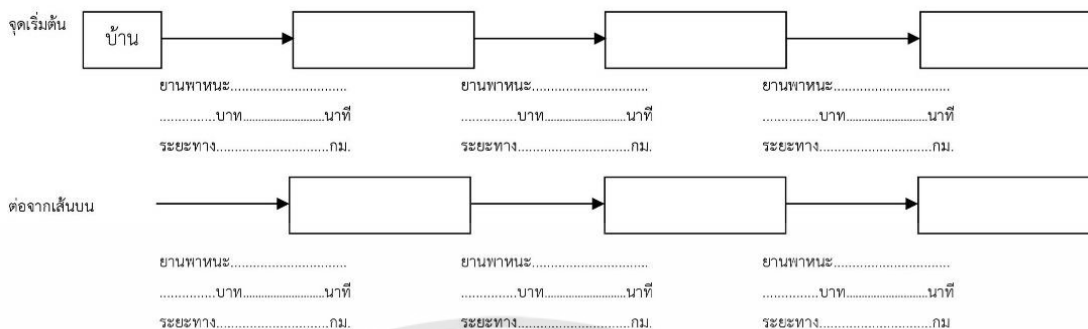
ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว	5	4	3	2	1	0
สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สิ่งแวดล้อมดี โดยภาพรวมดี						
สถานที่ให้ความรู้สึกปลอดภัย (มีเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ)						
สถานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกดี (ห้องสุขา, ป้ายข้อมูล/นำทาง, ทางเดินสัญจร ฯลฯ)						
สถานที่การบริการดี (อาหาร, เครื่องดื่ม, สินค้าที่ระลึก)						
สถานที่ให้ความรู้ วิชาการ นันทนาการ						

รูปที่ ก1 แบบสอบถามการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 4 รูปแบบการเดินทาง

1. รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยวครั้งนี้ ตามผังดังต่อไปนี้



- ยานพาหนะ ที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว มากที่สุดระบุ.....
- ยานพาหนะ ที่ต้องการปรับปรุง ในการเดินทางท่องเที่ยว มากที่สุด ระบุ.....
- ยานพาหนะ สาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว
 น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด
- สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว
 น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว

1. ให้ลำดับความสำคัญเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ใน 3 อันดับแรก

สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด	สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด
ที่นั่งพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ		
ทางลาดขึ้นได้และราวจับ		
อุปกรณ์นำพารถเข็นขึ้นหรือลงจากรถ		
ห้องน้ำในยานพาหนะ		
ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก		
การประกาศ และตัวอักษรไฟวิ่งหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน		
เจ้าหน้าที่ซึ่งผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตรงกับความต้องการในยานพาหนะแต่ละประเภท		
อื่น ๆ (ระบุ)		

2. โปรดให้คะแนน สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะ ในปัจจุบัน (0 คือน้อยสุด และ 10 คือมากที่สุด)



รูปที่ ก1 (ต่อ) แบบสอบถามการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 6 ทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้

1. ทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ ในระดับความคิดเห็น มากที่สุด ไปหา น้อยที่สุด

ลำดับ	คำถาม	ระดับความพึงพอใจ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1	สภาพของยานพาหนะใหม่ มีความทันสมัย					
2	ห้องน้ำภายในยานพาหนะมีความสะอาด					
3	ห้องน้ำบนรถมีอุปกรณ์ความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ					
4	สภาพของยานพาหนะ เมื่อโดยสารแล้วให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง					
5	ความสะดวกในการขึ้น-ลงจากตัวรถ					
6	พนักงานขับรถ ขับรถดี มีความปลอดภัย					
7	มีตารางเวลาเดินรถและตรงต่อเวลา					
8	ตารางเวลาการเดินรถ สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ					
9	ค่าตัวโดยสาร มีความเหมาะสม					
10	พนักงานบริการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี					
11	พนักงานมีความกระตือรือร้นในการให้บริการ					
12	พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ					
13	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการเผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง					
14	การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้สูงอายุ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีครบถ้วนและเพียงพอ					
15	ห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีจำนวนเพียงพอกับผู้ใช้บริการ					
16	ความสะอาดของห้องน้ำในอาคารที่พักผู้โดยสาร					
17	อาคารที่พักผู้โดยสารมีความสะอาดและเป็นระเบียบ					

2. ความคิดเห็นเพิ่มเติม สำหรับการพัฒนา หรือปรับปรุงแก้ไข ต่อระบบขนส่งสาธารณะ

.....

.....

ขอขอบพระคุณอย่างสูง

หากต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม ติดต่อ ผู้ทำวิจัย นายชวลิต นรสาร โทร 081-055-5838 E-mail a_aonaen_kyuhyun@hotmail.com

รูปที่ ก1 (ต่อ) แบบสอบถามการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ข

ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ ข1 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
1	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
2	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	รับจ้างทั่วไป	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
3	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
4	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
5	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
6	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	มากกว่า 50,000 บาท	มี (ระบุ)
7	ชาย	60 – 69 ปี	โสด	มัธยมศึกษา	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
8	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
9	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
10	ชาย	70 – 79 ปี	โสด	สูงกว่าปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
11	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
12	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
13	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
14	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
15	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
16	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
17	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
18	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
19	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
20	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
21	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
22	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
23	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	มี (ระบุ)
24	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
25	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
26	ชาย	60 – 69 ปี	โสด	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
27	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
28	หญิง	70 – 79 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
29	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
30	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
31	ชาย	70 – 79 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
32	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
33	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
34	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
35	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
36	หญิง	45 – 59 ปี	หย่าร้าง	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
37	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
38	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
39	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
40	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
41	ชาย	45 – 59 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
42	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
43	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
44	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
45	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
46	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	สูงกว่าปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
47	ชาย	70 – 79 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
48	ชาย	60 – 69 ปี	หม้าย	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
49	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
50	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
51	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
52	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	40,001-50,000 บาท	มี (ระบุ)
53	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
54	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
55	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
56	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
57	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
58	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
59	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
60	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
61	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
62	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
63	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
64	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
65	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
66	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
67	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
68	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	40,001-50,000 บาท	มี (ระบุ)
69	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
70	ชาย	60 – 69 ปี	หม้าย	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
71	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
72	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
73	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
74	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
75	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
76	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
77	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
78	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
79	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
80	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
81	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
82	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
83	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	40,001-50,000 บาท	ไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
84	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
85	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
86	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	เกษตรกร	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
87	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
88	หญิง	70 – 79 ปี	หม้าย	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
89	หญิง	60 – 69 ปี	โสด	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
90	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ข้าราชการเกษียณ	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
91	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	เกษตรกร	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
92	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
93	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
94	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
95	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
96	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	ปวช./ปวส.	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
97	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
98	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
99	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
100	ชาย	60 – 69 ปี	หม้าย	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
101	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
102	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
103	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	มี (ระบุ)
104	ชาย	80 ปีขึ้นไป	สมรส	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
105	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
106	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
107	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	มากกว่า 50,000 บาท	มี (ระบุ)
108	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	รับจ้างทั่วไป	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
109	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
110	หญิง	60 – 69 ปี	โสด	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
111	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
112	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	10,001-20,000 บาท	ไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
113	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
114	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
115	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
116	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
117	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	เกษตรกร	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
118	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
119	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
120	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	อื่นๆ (ระบุ)	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
121	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
122	หญิง	70 – 79 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	ข้าราชการเกษียณ	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
123	หญิง	70 – 79 ปี	โสด	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
124	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
125	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
126	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ข้าราชการเกษียณ	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
127	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
128	ชาย	70 – 79 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
129	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
130	หญิง	60 – 69 ปี	หย่าร้าง	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
131	ชาย	70 – 79 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ข้าราชการเกษียณ	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
132	หญิง	70 – 79 ปี	หม้าย	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
133	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
134	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
135	หญิง	80 ปีขึ้นไป	หม้าย	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
136	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
137	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
138	หญิง	80 ปีขึ้นไป	หม้าย	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
139	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
140	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
141	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
142	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
143	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	40,001-50,000 บาท	มี (ระบุ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
144	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
145	ชาย	60 – 69 ปี	หม้าย	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
146	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
147	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
148	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
149	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
150	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
151	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
152	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
153	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	40,001-50,000 บาท	มี (ระบุ)
154	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
155	ชาย	60 – 69 ปี	หม้าย	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
156	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
157	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
158	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
159	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	เกษตรกร	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
160	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
161	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
162	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
163	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
164	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	ปวช./ปวส.	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)
165	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี
166	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
167	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
168	ชาย	60 – 69 ปี	หม้าย	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
169	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
170	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
171	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	มี (ระบุ)
172	ชาย	80 ปีขึ้นไป	สมรส	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	มี (ระบุ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
173	หญิง	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
174	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
175	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
176	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
177	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
178	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
179	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
180	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
181	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	มี (ระบุ)
182	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
183	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
184	ชาย	60 – 69 ปี	โสด	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ค้าขาย	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
185	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
186	หญิง	70 – 79 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
187	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
188	หญิง	70 – 79 ปี	สมรส	ประถมศึกษา	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	มี (ระบุ)
189	ชาย	70 – 79 ปี	สมรส	มัธยมศึกษา	ค้าขาย	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
190	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปวช./ปวส.	ค้าขาย	ต่ำกว่า 10,001 บาท	ไม่มี
191	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	รับจ้างทั่วไป	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
192	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
193	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	40,001-50,000 บาท	ไม่มี
194	หญิง	45 – 59 ปี	หย่าร้าง	ปริญญาตรี	อื่นๆ (ระบุ)	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
195	ชาย	45 – 59 ปี	โสด	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
196	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	สูงกว่าปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	มี (ระบุ)
197	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ข้าราชการเกษียณ	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
198	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
199	ชาย	45 – 59 ปี	หม้าย	ประถมศึกษา	อื่นๆ (ระบุ)	10,001-20,000 บาท	ไม่มี
200	หญิง	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข1 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	โรคประจำตัว
201	หญิง	60 – 69 ปี	หม้าย	มัธยมศึกษา	รับจ้างทั่วไป	30,001-40,000 บาท	มี (ระบุ)
202	ชาย	45 – 59 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ค้าขาย	มากกว่า 50,000 บาท	ไม่มี
203	ชาย	60 – 69 ปี	สมรส	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	30,001-40,000 บาท	ไม่มี
204	หญิง	45 – 59 ปี	โสด	สูงกว่าปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว/ เจ้าของกิจการ	20,001-30,000 บาท	ไม่มี

ตารางที่ ข2 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ปัญหา สายตา	ปัญหา เคลื่อนไหว	ผู้ติดตามช่วยเหลือ	ปัจจุบันพัก อาศัยอยู่ที่	ความถี่ในการ ท่องเที่ยว	ชอบ ท่องเที่ยว
1	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
2	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	
3	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
4	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
5	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	เดือนละครั้ง	ชอบ
6	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	เดือนละครั้ง	ชอบ
7	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
8	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
9	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
10	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
11	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
12	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	สมุทรสาคร	เดือนละครั้ง	ชอบ
13	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
14	มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
15	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
16	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
17	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
18	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
19	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
20	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	
21	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
22	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
23	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
24	มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
25	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
26	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
27	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ไม่ชอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข2 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ปัญหา สายตา	ปัญหา เคลื่อนไหว	ผู้ติดตามช่วยเหลือ	ปัจจุบันพัก อาศัยอยู่ที่	ความถี่ในการ ท่องเที่ยว	ชอบ ท่องเที่ยว
28	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
29	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
30	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
31	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
32	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ		เดือนละครั้ง	ชอบ
33	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
34	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
35	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
36	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
37	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
38	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
39	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
40	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
41	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
42	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
43	ไม่มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
44	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
45	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
46	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
47	มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
48	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
49	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
50	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
51	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
52	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
53	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
54	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
55	มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	อื่นๆ	เดือนละครั้ง	ชอบ
56	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
57	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
58	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
59	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	
60	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
61	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
62	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
63	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
64	ไม่มี	มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง		เดือนละครั้ง	ชอบ
65	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	สมุทรปราการ	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข2 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ปัญหา สายตา	ปัญหา เคลื่อนไหว	ผู้ติดตามช่วยเหลือ	ปัจจุบันพัก อาศัยอยู่ที่	ความถี่ในการ ท่องเที่ยว	ชอบ ท่องเที่ยว
66	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	ปทุมธานี	เดือนละครั้ง	ชอบ
67	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
68	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
69	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
70	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	สัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
71	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	นครปฐม	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
72	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นครปฐม	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
73	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
74	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
75	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
76	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
77	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
78	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
79	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	เดือนละครั้ง	ชอบ
80	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
81	มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
82	มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
83	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
84	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	เดือนละครั้ง	ชอบ
85	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
86	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
87	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
88	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
89	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
90	มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
91	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
92	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
93	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
94	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
95	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
96	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
97	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
98	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
99	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
100	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
101	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
102	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
103	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข2 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ปัญหา สายตา	ปัญหา เคลื่อนไหว	ผู้ติดตามช่วยเหลือ	ปัจจุบันพัก อาศัยอยู่ที่	ความถี่ในการ ท่องเที่ยว	ชอบ ท่องเที่ยว
104	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
105	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
106	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
107	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
108	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
109	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
110	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
111	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
112	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	เดือนละครั้ง	ชอบ
113	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
114	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
115	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
116	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
117	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
118	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
119	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
120	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
121	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
122	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
123	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
124	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
125	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
126	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
127	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
128	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
129	มี	มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
130	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
131	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	
132	ไม่มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	อื่นๆ	เดือนละครั้ง	ชอบ
133	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
134	มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
135	มี	มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	
136	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
137	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
138	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
139	ไม่มี	มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง		เดือนละครั้ง	ชอบ
140	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	สมุทรปราการ	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
141	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	ปทุมธานี	เดือนละครั้ง	ชอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข2 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ปัญหา สายตา	ปัญหา เคลื่อนไหว	ผู้ติดตามช่วยเหลือ	ปัจจุบันพัก อาศัยอยู่ที่	ความถี่ในการ ท่องเที่ยว	ชอบ ท่องเที่ยว
142	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
143	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
144	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
145	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	สัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
146	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
147	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
148	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
149	ไม่มี	มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง		เดือนละครั้ง	ชอบ
150	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	สมุทรปราการ	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
151	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	ปทุมธานี	เดือนละครั้ง	ชอบ
152	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
153	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
154	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
155	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	สัปดาห์ละครั้ง	ไม่ชอบ
156	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
157	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
158	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
159	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
160	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
161	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
162	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
163	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
164	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
165	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
166	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
167	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	อื่นๆ	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
168	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
169	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
170	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
171	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
172	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
173	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
174	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
175	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
176	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
177	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
178	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	
179	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข2 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ปัญหา สายตา	ปัญหา เคลื่อนไหว	ผู้ติดตามช่วยเหลือ	ปัจจุบันพัก อาศัยอยู่ที่	ความถี่ในการ ท่องเที่ยว	ชอบ ท่องเที่ยว
180	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
181	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
182	มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
183	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
184	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
185	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ไม่ชอบ
186	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
187	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
188	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
189	มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
190	ไม่มี	ไม่มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ		เดือนละครั้ง	ชอบ
191	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
192	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
193	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
194	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
195	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
196	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
197	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
198	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	
199	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	สัปดาห์ละครั้ง	ชอบ
200	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	เดือนละครั้ง	ชอบ
201	ไม่มี	มี	มีผู้ติดตามช่วยเหลือ	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ชอบ
202	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	น้อยกว่าเดือนละครั้ง	ไม่ชอบ
203	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	นนทบุรี	2 สัปดาห์ครั้ง	ชอบ
204	ไม่มี	ไม่มี	เดินทางได้ด้วยตนเอง	กทม.	มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	ชอบ

ตารางที่ ข3 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้ เดินทางท่องเที่ยว มากที่สุด	ยานพาหนะ ที่ต้องการปรับปรุง มากที่สุด	ยานพาหนะ สาธารณะ มีผลมากน้อย เพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกใน ยานพาหนะสาธารณะ มีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้ พาหนะประเภทใด
1	รถยนต์ส่วนตัว		มากที่สุด	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
2	รถยนต์ส่วนตัว	เรือข้ามฟาก	มาก	น้อย	รถยนต์ส่วนตัว
3	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
4	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
5	รถยนต์ส่วนตัว	รถตู้	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
6	รถยนต์ส่วนตัว	รถตู้	มาก	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
7	รถยนต์ส่วนตัว	ที่จอดรถ	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
8	รถยนต์ส่วนตัว	เรือ	น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข3 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด	ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงมากที่สุด	ยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้พาหนะประเภทใด
9	รถเมล์	เรือ	มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
10	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
11	เรือ	เรือ	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
12	รถยนต์ส่วนตัว	ที่จอดรถ	มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
13	รถยนต์ส่วนตัว	ที่จอดรถ	มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
14	รถยนต์ส่วนตัว	ที่จอดรถ	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
15	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	น้อย	รถยนต์ส่วนตัว
16	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
17	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
18	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
19	รถสองแถว	รถสองแถว	น้อย	น้อย	รถสาธารณะ
20	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถสาธารณะ
21	รถเมล์		น้อย	ปานกลาง	รถสาธารณะ
22	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มากที่สุด	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
23	รถยนต์ส่วนตัว	วินมอเตอร์ไซด์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
24	รถเมล์		มากที่สุด	มาก	รถสาธารณะ
25	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
26	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
27	รถจักรยานยนต์		มาก	มาก	รถสาธารณะ
28			มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
29			ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
30			น้อย	ปานกลาง	รถสาธารณะ
31	รถยนต์ส่วนตัว				รถสาธารณะ
32	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
33	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	มาก	รถสาธารณะ
34	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
35	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อย	รถสาธารณะ
36	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อย	รถสาธารณะ
37	รถมอเตอร์ไซด์		น้อยที่สุด	ปานกลาง	รถสาธารณะ
38	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อย	รถสาธารณะ
39	รถยนต์ส่วนตัว				รถสาธารณะ
40	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
41	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
42	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
43	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
44	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถสาธารณะ
45	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	มาก	รถสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข3 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด	ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงมากที่สุด	ยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้พาหนะประเภทใด
46	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
47	รถทัวร์	รถทัวร์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
48	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
49	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
50	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
51	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
52	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
53	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
54	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
55	รถยนต์ส่วนตัว	รถสองแถว	น้อย	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
56	รถเมล์	รถเมล์	มาก	น้อย	รถสาธารณะ
57	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
58	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
59	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
60	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
61	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
62	รถสาธารณะ	รถสาธารณะ	มาก	น้อย	รถสาธารณะ
63	รถสาธารณะ	รถสาธารณะ	มาก	น้อย	รถสาธารณะ
64	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
65	รถเมล์	ความสะดวก	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
66	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
67	จักรยาน		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
68	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
69	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
70	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	น้อย	รถสาธารณะ
71	รถเมล์				รถสาธารณะ
72	รถเมล์				รถสาธารณะ
73	รถเมล์	แท็กซี่	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
74	รถยนต์ส่วนตัว	รถตู้	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
75	รถเมล์	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
76	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
77	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
78	แท็กซี่	รถไฟ	น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
79	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
80	แท็กซี่	แท็กซี่	ปานกลาง	น้อย	รถยนต์ส่วนตัว
81	แท็กซี่	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
82	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข3 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด	ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงมากที่สุด	ยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้พาหนะประเภทใด
83	รถไฟ	รถไฟ	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
84	แท็กซี่	แท็กซี่	น้อย	น้อย	รถยนต์ส่วนตัว
85	รถไฟ	รถไฟ	มาก	มาก	รถสาธารณะ
86	MRT	รถเมล์	มากที่สุด	มาก	รถสาธารณะ
87	MRT	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
88			น้อย	น้อย	รถสาธารณะ
89			น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถสาธารณะ
90	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
91	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
92	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
93	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
94	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
95	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
96	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
97	รถยนต์ส่วนตัว	รถสาธารณะ	มาก	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
98	รถยนต์ส่วนตัว	รถไฟ	มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
99	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
100	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
101	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
102			ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
103	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
104	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
105	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	มาก	รถสาธารณะ
106	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
107	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
108	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
109	รถเมล์	รถเมล์	มาก	น้อย	รถสาธารณะ
110	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
111	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
112	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
113	รถไฟฟ้า	แท็กซี่	มากที่สุด	มาก	รถสาธารณะ
114	แท็กซี่	วินมอเตอร์ไซด์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
115	แท็กซี่	รถเมล์	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
116	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
117	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
118	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
119	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข3 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด	ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงมากที่สุด	ยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้พาหนะประเภทใด
120	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
121	แท็กซี่		มาก	มาก	รถสาธารณะ
122	รถเมล์		มากที่สุด	มาก	รถสาธารณะ
123	รถสาธารณะ		มาก	มาก	รถสาธารณะ
124	รถเมล์		มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
125			มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
126			มาก	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
127	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	น้อย	รถยนต์ส่วนตัว
128	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	น้อยที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
129	แท็กซี่	แท็กซี่	น้อย	น้อย	รถสาธารณะ
130	รถไฟ	รถไฟ	มาก	น้อย	รถสาธารณะ
131	แท็กซี่	รถเมล์	ปานกลาง	มากที่สุด	รถสาธารณะ
132	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
133	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
134	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
135	รถเมล์	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
136	รถยนต์ส่วนตัว	ที่นั่งผู้สูงอายุ	ปานกลาง	น้อยที่สุด	รถสาธารณะ
137	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
138	รถตู้	รถเมล์	มาก	น้อย	รถสาธารณะ
139	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
140	รถเมล์	ความสะดวก	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
141	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
142	จักรยาน		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
143	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
144	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
145	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	น้อย	รถสาธารณะ
146	รถเมล์	แท็กซี่	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
147	รถยนต์ส่วนตัว	รถตู้	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
148	รถเมล์	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
149	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
150	รถเมล์	ความสะดวก	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
151	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
152	จักรยาน		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
153	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
154	รถยนต์ส่วนตัว	แท็กซี่	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ
155	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	น้อย	รถสาธารณะ
156	รถเมล์	แท็กซี่	มาก	มากที่สุด	รถสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข3 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด	ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงมากที่สุด	ยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้พาหนะประเภทใด
157	รถยนต์ส่วนตัว	รถตู้	ปานกลาง	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
158	รถเมล์	รถเมล์	มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
159	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
160	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
161	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
162	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
163	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
164	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
165	รถยนต์ส่วนตัว	รถสาธารณะ	มาก	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
166	รถยนต์ส่วนตัว	รถไฟฟ้า	มาก	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
167	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
168	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
169	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
170			ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
171	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
172	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มาก	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
173	รถเมล์	รถเมล์	ปานกลาง	มาก	รถสาธารณะ
174	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
175	รถยนต์ส่วนตัว		น้อย	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
176	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	ปานกลาง	รถยนต์ส่วนตัว
177	รถสองแถว	รถสองแถว	น้อย	น้อย	รถสาธารณะ
178	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถสาธารณะ
179	รถเมล์		น้อย	ปานกลาง	รถสาธารณะ
180	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	มากที่สุด	มาก	รถยนต์ส่วนตัว
181	รถยนต์ส่วนตัว	วินมอเตอร์ไซด์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
182	รถเมล์		มากที่สุด	มาก	รถสาธารณะ
183	รถเมล์	รถเมล์	มาก	มาก	รถสาธารณะ
184	รถยนต์ส่วนตัว	รถเมล์	ปานกลาง	มากที่สุด	รถยนต์ส่วนตัว
185	รถจักรยานยนต์		มาก	มาก	รถสาธารณะ
186			มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
187			ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
188			น้อย	ปานกลาง	รถสาธารณะ
189	รถยนต์ส่วนตัว				รถสาธารณะ
190	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
191	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	มาก	รถสาธารณะ
192	รถเมล์	รถเมล์	มากที่สุด	มากที่สุด	รถสาธารณะ
193	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อย	รถสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข3 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด	ยานพาหนะที่ต้องการปรับปรุงมากที่สุด	ยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	สิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะสาธารณะมีผลมากน้อยเพียงใด	การเดินทางครั้งนี้ ใช้พาหนะประเภทใด
194	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อย	รถสาธารณะ
195	รถมอเตอร์ไซด์		น้อยที่สุด	ปานกลาง	รถสาธารณะ
196	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อย	รถสาธารณะ
197	รถยนต์ส่วนตัว				รถสาธารณะ
198	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
199	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
200	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	ปานกลาง	รถสาธารณะ
201	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ
202	รถยนต์ส่วนตัว		น้อยที่สุด	น้อยที่สุด	รถสาธารณะ
203	รถยนต์ส่วนตัว		ปานกลาง	มาก	รถสาธารณะ
204	รถยนต์ส่วนตัว		มาก	ปานกลาง	รถสาธารณะ

ตารางที่ ข4 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
1	3				2	1				1	2	3				
2	2			3		1										
3		1		2		3				1	2	3				
4	3	1	2								2		3	1		
5					1	2	3				2	3			1	
6	3	2			1				3	2		1				
7	1	3		2												
8			3			2	1				3			1	2	
9	3		1	2												
10					1	2	3			1		2		3		
11		1			2	3				2	3	1				
12	2	1				3										
13	1	3			2											
14	3		1		2					1		2			3	
15	3					2	1									
16				3	2		1				3	1			2	
17		3		2		1			2	3		1				
18		2		1		3						1	2		3	
19	1	2				3			3	1				2		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข4 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
20		2	3		1					3		1	2			
21		3		1		2					1		2		3	
22	1			2		3				1	2	3				
23	1		2			3				1		3	2			
24	1			2		3				1	2	3				
25	1	1			1											
26					1	1	1									
27	1		1				1									
28	1	1			1											
29	1		1	1												
30	1		1		1											
31	1	1	1													
32	1	1									1					
33	1	1									1					
34		1					1	1								
35																
36																
37																
38																
39																
40		1	1	1		1	1		1				1			
41		1	1	1		1	1		1				1			
42		1	1		1	1	1		1				1			
43																
44																
45	1	1									1					
46	1	1									1					
47	3	1		2						3	2	1				
48	1	2			3					1			2	3		
49	2	1			3				2	1			3			
50		2	1		3				2		1		3			
51		2	1				3			2	1				3	
52	3	2				1			2	3				1		
53					1	2	3			1			3	2		
54			1	2		3					1	2			3	
55	1	3	2							3	1	2				

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข4 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
56	2	1				3			1	2			3			
57	2	1			3				1		2		3			
58	2	1		3						1	2	3				
59	1		2		3						1		3		2	
60	1		2	3							1	3	2			
61	3	2	1						2	1		3				
62		1	2		3				2	3		1				
63		3	2		1				3	2	1					
64	1	2		3												
65		3			2	1							3	2	1	
66				1	2		3									
67	1	2	3													
68	1	2	3						2					3	1	
69		3				2	1			3				1	2	
70				2		3	1							3	2	1
71	1	2	3							2			1	3		
72	1	2	3							2			1	3		
73	3	2					1		1	3				2		
74	1					1	1					1		1	1	
75	1	2		3												
76																
77		1			2	3				2	3	1				
78	2	3		1					1		2		3			
79					3	1	2		3		2	1				
80	2		3			1				3				2	1	
81				1	2	3			1		3	2				
82					3	1	2		3		2	1				
83	1	2			3				2	3			1			
84	3	2		1						3		2		1		
85		1	2	3					3	2		1				
86					3	2	1		3		2	1				
87		1		2	3				3	2	1					
88	1		2				3		3	2					1	
89	1	2	3						3		2	1				
90	1	2	3						3		2	1				
91	2				3		1		3			2			1	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข4 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
92					3	2	1						3	2	1	
93	2	1	3							2	3				1	
94			1		2		3				1		2		3	
95	3	2	1							1	2		3			
96		1			2	3				3			1	2		
97	2	1					3		3	2	1					
98	1	2					3		3	1	2					
99		1				2	3			3			2	1		
100	2	1			3					2	3		1			
101	3		1	2						3			1	2		
102	3		2		1					1	2		3			
103	1	2		3					3		2		1			
104	2	1		3					3	2				1		
105	1		2	3					1		2				3	
106	1	3	2						1		2	3				
107	2	1				3				1		3		2		
108	1	3	2						1		2	3				
109	2	3					1			3	2				1	
110	1	2		3						1		2			3	
111	3				2	1			3				1	2		
112	3	2		1					1	2		3				
113	1		3	2						1	3	2				
114	3				2	1			3			2		1		
115	2	3		1					2	1	3					
116	1	2	3						2	3		1				
117	1	2	3						3	2	1					
118	3	1				2			1			2	3			
119	3					1	2		1		2				3	
120	2			3		1			2					3	1	
121	1	2	3													
122	1	1				1	1		1							
123	1	1			1											
124	1	2			3				1							
125	1	2					3									
126	2	1	3													
127				2		1	3									

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข4 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
128	3	2				1										
129					2	1	3									
130	1	1	1	1	1	1	1	1								
131	1	1				1	1	1			1	1				
132		3				2	1									
133	1	2					3									
134	3	2					1									
135	1						2									
136	1	1	1		1	1	1				1					
137						1	2									
138	3	1			2				1	3		2				
139	1	2		3												
140		3			2	1							3	2	1	
141				1	2		3									
142	1	2	3													
143	1	2	3						2					3	1	
144		3				2	1			3				1	2	
145				2		3	1							3	2	1
146	3	2					1		1	3				2		
147	1					1	1				1			1	1	
148	1	2		3												
149	1	2		3												
150		3			2	1							3	2	1	
151				1	2		3									
152	1	2	3													
153	1	2	3						2					3	1	
154		3				2	1			3				1	2	
155				2		3	1							3	2	1
156	3	2					1		1	3				2		
157	1					1	1				1			1	1	
158	1	2		3												
159	2				3		1		3		2				1	
160					3	2	1						3	2	1	
161	2	1	3							2	3				1	
162			1		2		3				1		2		3	
163	3	2	1							1	2		3			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข4 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
164		1			2	3				3			1	2		
165	2	1					3		3	2	1					
166	1	2					3		3	1	2					
167		1				2	3			3			2	1		
168	2	1			3					2	3		1			
169	3		1	2						3			1	2		
170	3		2		1					1	2		3			
171	1	2		3					3		2		1			
172	2	1		3					3	2				1		
173	1		2	3					1		2				3	
174				3	2		1				3	1			2	
175		3		2		1			2	3		1				
176		2		1		3						1	2		3	
177	1	2				3			3	1				2		
178		2	3		1					3		1	2			
179		3		1		2					1		2		3	
180	1			2		3				1	2	3				
181	1		2			3				1		3	2			
182	1			2		3				1	2	3				
183	1	1			1											
184					1	1	1									
185	1		1				1									
186	1	1			1											
187	1		1	1												
188	1		1		1											
189	1	1	1													
190	1	1									1					
191	1	1									1					
192		1					1	1								
193																
194																
195																
196																
197																
198		1	1	1		1	1		1				1			
199		1	1	1		1	1		1				1			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข4 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	สิ่งที่จำเป็นที่สุด								สิ่งที่พบและอยากแก้ไขที่สุด							
	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ	ที่นั่งพิเศษ	ทางลาดบันได	อุปกรณ์นำพา	ห้องน้ำ	ป้าย	การประกาศ	เจ้าหน้าที่	อื่นๆ
200		1	1		1	1	1		1				1			
201																
202																
203	1	1									1					
204	1	1									1					

ตารางที่ ข5 ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ระดับความพึงพอใจ เกี่ยวกับยานพาหนะสาธารณะที่ใช้ในการท่องเที่ยว																
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
1	2	2	1	2	2	4	2	1	3	3	3	3	2	2	2	2	2
2	2	1	1	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	2	2	2
3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	4	4	3	3	2	2	2
4	4	2	2	3	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	3	2	2
5	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4
6	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3
7	4	4	4	4	5	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
8	4	4	4	5	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	3	3	4
9	2	2	2	3	3	3	2	2	4	3	3	3	2	2	2	2	3
10	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	3	2	2	3
11	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	2	2	2	2
12	2	2	2	3	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	2
13	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
14	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4
15	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	3	3	3
16	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	2	2	3
17	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4
18	3	3	3	3	2	3	2	2	3	4	4	4	3	3	3	3	4
19	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
21	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2
22	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
23	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3
24	3	2	2	3	2	2	1	1	2	3	3	3	3	3	2	2	2
25	3	2	2	2	2	3	1	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2
26	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข5 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ระดับความพึงพอใจ เกี่ยวกับยานพาหนะสาธารณะที่ใช้ในการท่องเที่ยว																
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
27	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
28	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
29	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	4
30	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	2	2	2
31	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
32	3	3	3	4	3	3	2	2	3	4	4	4	3	3	2	2	2
33	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
34	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
35	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	1	1	2
36	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
37	2	1	1	2	1	2	1	1	3	3	2	3	2	2	1	1	2
38	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2
39	2	2	2	3	2	2	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	2
40	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
41	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
42	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
43	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
45	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
46	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2
47	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
48	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
49	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
50	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
51	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
52	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	1
53	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
54	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
55	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
56	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
57	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
58	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
59	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
60	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2
61	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2
62	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
63	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข5 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ระดับความพึงพอใจ เกี่ยวกับยานพาหนะสาธารณะที่ใช้ในการท่องเที่ยว																
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
64	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2
65	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	2
66	2	2	1	2	2	4	2	1	3	3	3	3	2	2	2	2	2
67	2	1	1	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	2	2	2
68	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	4	4	3	3	2	2	2
69	4	2	2	3	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	3	2	2
70	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4
71	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3
72	4	4	4	4	5	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
73	4	4	4	5	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	3	3	4
74	2	2	2	3	3	3	2	2	4	3	3	3	2	2	2	2	3
75	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	3	2	2	3
76	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	2	2	2	2
77	2	2	2	3	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	2
78	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
79	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4
80	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	3	3	3
81	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	2	2	3
82	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4
83	3	3	3	3	2	3	2	2	3	4	4	4	3	3	3	3	4
84	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3
85	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
86	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2
87	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
88	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3
89	3	2	2	3	2	2	1	1	2	3	3	3	3	3	2	2	2
90	3	2	2	2	2	3	1	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2
91	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4
92	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
93	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
94	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	4
95	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	2	2	2
96	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
97	3	3	3	4	3	3	2	2	3	4	4	4	3	3	2	2	2
98	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
99	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
100	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	1	1	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข5 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ระดับความพึงพอใจ เกี่ยวกับยานพาหนะสาธารณะที่ใช้ในการท่องเที่ยว																
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
101	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
102	2	1	1	2	1	2	1	1	3	3	2	3	2	2	1	1	2
103	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2
104	2	2	2	3	2	2	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	2
105	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
106	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
107	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
108	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
109	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
110	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
111	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2
112	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
113	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
114	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
115	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
116	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
117	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	1
118	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
119	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
120	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
121	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
122	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
123	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
124	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
125	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2
126	2	2	1	2	2	4	2	1	4	4	3	3	2	2	2	2	2
127	2	1	1	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2
128	3	3	3	3	2	3	2	2	3	4	4	4	4	3	2	2	2
129	4	2	2	3	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	3	2
130	3	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4
131	3	3	3	4	4	4	4	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3
132	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3
133	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	3	3	4
134	2	2	2	3	4	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3
135	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	3
136	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2
137	2	2	2	3	4	4	2	2	2	5	5	3	3	2	2	2	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข5 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ระดับความพึงพอใจ เกี่ยวกับยานพาหนะสาธารณะที่ใช้ในการท่องเที่ยว																
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
138	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
139	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	5	5	5	4	4
140	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	3	3	3	3	3	3
141	3	3	5	3	3	2	3	2	4	4	4	4	3	3	2	2	3
142	4	2	3	4	5	4	5	3	3	3	3	5	4	4	4	4	4
143	3	3	3	3	2	3	2	2	3	4	2	3	3	3	3	3	4
144	2	2	2	3	2	3	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3
145	4	4	4	4	3	4	3	4	2	2	2	2	2	4	3	4	3
146	2	2	2	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	2	3	2	3
147	2	2	2	2	2	3	2	2	4	3	3	4	2	2	2	2	2
148	2	2	2	3	3	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	3
149	3	2	2	3	2	2	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	2
150	3	2	2	2	3	4	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2
151	3	4	4	4	5	5	4	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4
152	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	3	5	3	5	5	5
153	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	2	2	2
154	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	3	3	3
155	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3
156	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4	2	3	2	2	2	2	2
157	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	2	2	2
158	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	4	4	3	4	3	4	2
159	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	5	3	4	3	3	2
160	1	1	1	2	2	2	3	4	4	4	3	2	2	2	1	1	2
161	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3	2	2	2	2
162	2	1	1	2	1	2	1	1	3	3	2	3	2	3	3	3	2
163	2	2	2	2	2	3	2	2	2	4	3	3	2	4	4	4	2
164	2	2	2	3	2	3	2	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2
165	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	4	4	4	3	2	2
166	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	3	5	5	5	5	4
167	3	3	3	3	3	3	3	4	5	4	4	4	2	3	3	3	3
168	2	2	2	2	2	3	3	1	3	3	4	3	3	3	2	2	2
169	1	1	1	1	2	2	2	3	3	4	4	3	2	2	2	2	1
170	3	3	3	3	3	3	4	4	2	4	2	4	3	3	3	3	2
171	2	2	1	1	2	2	3	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2
172	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3
173	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	1	1	1	1
174	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4	4	4	2	3	2	2	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข5 (ต่อ) ข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลำดับ	ระดับความพึงพอใจ เกี่ยวกับยานพาหนะสาธารณะที่ใช้ในการท่องเที่ยว																
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17
175	3	3	3	3	3	3	4	4	4	2	2	3	3	3	3	3	3
176	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	3	2
177	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	1
178	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2
179	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	2
180	3	3	3	3	3	3	4	5	4	5	4	4	4	4	4	3	3
181	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	2	2	4	2	3	3
182	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
183	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
184	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3
185	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	2	2	2
186	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	2
187	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2
188	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	2
189	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	4	4	4	2
190	3	3	3	2	2	3	2	2	4	2	2	4	4	4	4	2	4
191	2	2	1	2	2	4	2	1	4	4	4	4	2	2	2	2	2
192	2	1	1	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	2	2	2
193	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	4	4	3	5	5	2	2
194	4	2	2	3	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	3	4	2
195	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4
196	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	4	3	3	3
197	4	4	4	4	5	4	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3
198	4	4	4	5	4	4	4	4	3	5	5	5	4	3	4	3	4
199	2	2	2	3	3	3	2	2	4	3	3	3	2	2	4	4	4
200	2	2	2	3	3	3	2	2	3	5	4	4	3	3	2	4	4
201	2	2	2	2	3	3	3	3	3	5	4	5	5	2	2	2	2
202	2	2	2	3	4	4	2	2	2	4	4	4	4	5	5	5	2
203	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4
204	4	4	4	5	5	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ค

รูปภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสถานที่ท่องเที่ยว



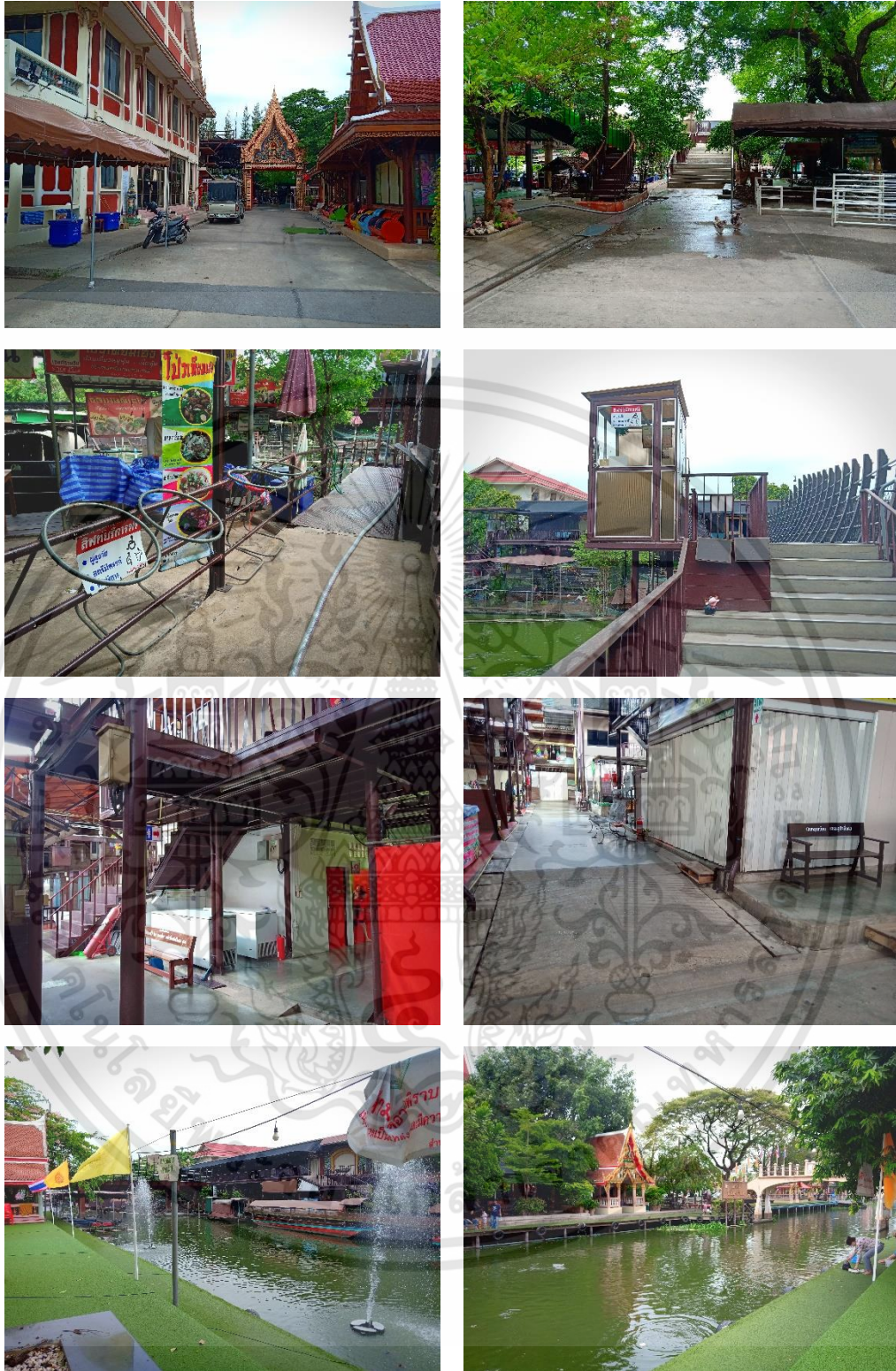
รูปที่ ค1 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสถานที่ท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค1 (ต่อ) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสถานที่ท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค1 (ต่อ) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสถานที่ท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ง

ผลการ Run ข้อมูลจากโปรแกรม

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	204	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	204	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.967	17

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
V1	45.33	150.123	.789	.965
V2	45.45	148.869	.806	.965
V3	45.47	147.413	.810	.965
V4	45.06	145.705	.863	.964
V5	45.11	145.102	.871	.964
V6	44.99	147.823	.836	.965
V7	45.21	147.731	.797	.965
V8	45.28	147.995	.773	.966
V9	44.98	155.044	.583	.968
V10	44.71	148.867	.761	.966
V11	44.74	148.304	.784	.966
V12	44.66	148.993	.748	.966
V13	45.01	149.172	.794	.965
V14	45.01	148.729	.785	.966
V15	45.28	149.929	.747	.966
V16	45.35	150.289	.757	.966
V17	45.35	149.450	.820	.965

รูปที่ ง1 ค่าความเชื่อมั่น Cronbach's Alpha

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Correlations

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
V1	2.61	.867	204
V2	2.49	.912	204
V3	2.47	.980	204
V4	2.87	1.004	204
V5	2.83	1.024	204
V6	2.95	.932	204
V7	2.73	.978	204
V8	2.66	.993	204
V10	3.23	.961	204
V11	3.20	.964	204
V12	3.27	.969	204
V13	2.93	.909	204
V14	2.93	.941	204
V15	2.65	.921	204
V16	2.58	.892	204
V17	2.59	.869	204

Correlations

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17	
V1	1	.854 ^{**}	.833 ^{**}	.763 ^{**}	.728 ^{**}	.711 ^{**}	.636 ^{**}	.599 ^{**}	.532 ^{**}	.537 ^{**}	.522 ^{**}	.607 ^{**}	.634 ^{**}	.630 ^{**}	.616 ^{**}	.654 ^{**}	
		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
		204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V2		1	.953 ^{**}	.768 ^{**}	.707 ^{**}	.686 ^{**}	.607 ^{**}	.644 ^{**}	.553 ^{**}	.565 ^{**}	.532 ^{**}	.578 ^{**}	.581 ^{**}	.632 ^{**}	.633 ^{**}	.728 ^{**}	
			.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
			204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V3			1	.782 ^{**}	.719 ^{**}	.632 ^{**}	.616 ^{**}	.653 ^{**}	.551 ^{**}	.583 ^{**}	.579 ^{**}	.597 ^{**}	.599 ^{**}	.614 ^{**}	.614 ^{**}	.738 ^{**}	
				.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
				204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V4				1	.822 ^{**}	.761 ^{**}	.687 ^{**}	.673 ^{**}	.678 ^{**}	.713 ^{**}	.709 ^{**}	.664 ^{**}	.657 ^{**}	.575 ^{**}	.606 ^{**}	.730 ^{**}	
					.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
					204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V5					1	.883 ^{**}	.794 ^{**}	.736 ^{**}	.660 ^{**}	.693 ^{**}	.658 ^{**}	.684 ^{**}	.646 ^{**}	.625 ^{**}	.654 ^{**}	.728 ^{**}	
						.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
						204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V6						1	.724 ^{**}	.603 ^{**}	.706 ^{**}	.714 ^{**}	.665 ^{**}	.652 ^{**}	.624 ^{**}	.615 ^{**}	.618 ^{**}	.702 ^{**}	
							.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
							204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V7							1	.894 ^{**}	.605 ^{**}	.632 ^{**}	.541 ^{**}	.631 ^{**}	.615 ^{**}	.584 ^{**}	.588 ^{**}	.639 ^{**}	
								.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
								204	204	204	204	204	204	204	204	204	
V8								1	.593 ^{**}	.582 ^{**}	.477 ^{**}	.600 ^{**}	.584 ^{**}	.580 ^{**}	.600 ^{**}	.640 ^{**}	
									.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
									204	204	204	204	204	204	204	204	
V10									1	.891 ^{**}	.732 ^{**}	.644 ^{**}	.590 ^{**}	.462 ^{**}	.501 ^{**}	.577 ^{**}	
										.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
										204	204	204	204	204	204	204	
V11										1	.774 ^{**}	.691 ^{**}	.640 ^{**}	.489 ^{**}	.499 ^{**}	.563 ^{**}	
											.000	.000	.000	.000	.000	.000	
											204	204	204	204	204	204	
V12											1	.699 ^{**}	.665 ^{**}	.549 ^{**}	.520 ^{**}	.573 ^{**}	
												.000	.000	.000	.000	.000	
												204	204	204	204	204	
V13												1	.616 ^{**}	.687 ^{**}	.636 ^{**}	.672 ^{**}	
													.000	.000	.000	.000	
													204	204	204	204	
V14													1	.766 ^{**}	.749 ^{**}	.649 ^{**}	
														.000	.000	.000	
														204	204	204	
V15														1	.878 ^{**}	.712 ^{**}	
															.000	.000	
															204	204	
V16															1	.789 ^{**}	
																.000	
																204	
V17																1	
																	.000
																	204

รูปที่ ๖2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Nonparametric Correlations

			Correlations																
			V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17	
Spearman's rho	V1	Correlation Coefficient	1.000	.847**	.834**	.727**	.686**	.676**	.610**	.576**	.488**	.489**	.479**	.604**	.637**	.624**	.614**	.640**	
		Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
		N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204
	V2	Correlation Coefficient	.847**	1.000	.960**	.737**	.667**	.650**	.591**	.614**	.517**	.526**	.501**	.556**	.571**	.628**	.639**	.728**	
		Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
		N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
	V3	Correlation Coefficient	.834**	.960**	1.000	.771**	.701**	.615**	.613**	.637**	.524**	.555**	.553**	.586**	.599**	.620**	.635**	.751**	
		Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
		N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
	V4	Correlation Coefficient	.727**	.737**	.771**	1.000	.814**	.719**	.647**	.642**	.621**	.663**	.681**	.639**	.641**	.563**	.612**	.722**	
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
		N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
	V5	Correlation Coefficient	.686**	.667**	.701**	.814**	1.000	.856**	.783**	.745**	.637**	.672**	.626**	.670**	.634**	.588**	.633**	.719**	
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
		N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	
	V6	Correlation Coefficient	.676**	.650**	.615**	.719**	.856**	1.000	.678**	.668**	.673**	.675**	.627**	.630**	.604**	.573**	.578**	.660**	
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V7	Correlation Coefficient	.610**	.591**	.613**	.647**	.783**	.678**	1.000	.905**	.568**	.597**	.502**	.605**	.609**	.571**	.582**	.624**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V8	Correlation Coefficient	.576**	.614**	.637**	.642**	.745**	.668**	.905**	1.000	.560**	.545**	.449**	.569**	.578**	.584**	.619**	.642**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V10	Correlation Coefficient	.488**	.517**	.524**	.621**	.637**	.673**	.597**	.545**	1.000	.872**	.697**	.597**	.560**	.425**	.479**	.534**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V11	Correlation Coefficient	.489**	.526**	.555**	.663**	.672**	.675**	.597**	.545**	.872**	1.000	.755**	.659**	.610**	.434**	.469**	.517**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V12	Correlation Coefficient	.479**	.501**	.553**	.681**	.626**	.627**	.502**	.449**	.697**	.755**	1.000	.679**	.652**	.518**	.503**	.534**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V13	Correlation Coefficient	.604**	.556**	.586**	.639**	.670**	.630**	.605**	.569**	.597**	.659**	.679**	1.000	.809**	.657**	.612**	.614**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V14	Correlation Coefficient	.637**	.571**	.599**	.641**	.634**	.604**	.609**	.578**	.560**	.610**	.652**	.809**	1.000	.742**	.759**	.628**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V15	Correlation Coefficient	.624**	.628**	.620**	.583**	.588**	.573**	.571**	.584**	.425**	.434**	.518**	.657**	.742**	1.000	.881**	.699**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V16	Correlation Coefficient	.614**	.639**	.635**	.612**	.633**	.578**	.582**	.619**	.479**	.469**	.503**	.612**	.759**	.881**	1.000	.769**		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000		
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		
V17	Correlation Coefficient	.640**	.728**	.751**	.722**	.719**	.660**	.624**	.642**	.534**	.517**	.534**	.614**	.629**	.699**	.769**	1.000		
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000			
	N	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204		

รูปที่ ๖2 (ต่อ) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปร

Model Fit Summary**CMIN**

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	62	72.331	58	.098	1.247
Saturated model	120	.000	0		
Independence model	15	3825.460	105	.000	36.433

RMR, GFI

Model	RMR	GFI	AGFI	PGFI
Default model	.021	.955	.907	.462
Saturated model	.000	1.000		
Independence model	.551	.141	.019	.124

Baseline Comparisons

Model	NFI Delta1	RFI rho1	IFI Delta2	TLI rho2	CFI
Default model	.981	.966	.996	.993	.996
Saturated model	1.000		1.000		1.000
Independence model	.000	.000	.000	.000	.000

Parsimony-Adjusted Measures

Model	PRATIO	PNFI	PCFI
Default model	.552	.542	.550
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	1.000	.000	.000

NCP

Model	NCP	LO 90	HI 90
Default model	14.331	.000	40.141
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	3720.460	3521.958	3926.246

FMIN

Model	FMIN	F0	LO 90	HI 90
Default model	.356	.071	.000	.198
Saturated model	.000	.000	.000	.000
Independence model	18.845	18.327	17.350	19.341

RMSEA

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Default model	.035	.000	.058	.839
Independence model	.418	.406	.429	.000

รูปที่ ง3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

AIC

Model	AIC	BCC	BIC	CAIC
Default model	196.331	206.941	402.054	464.054
Saturated model	240.000	260.535	638.174	758.174
Independence model	3855.460	3858.027	3905.232	3920.232

ECVI

Model	ECVI	LO 90	HI 90	MECVI
Default model	.967	.897	1.094	1.019
Saturated model	1.182	1.182	1.182	1.283
Independence model	18.992	18.015	20.006	19.005

HOELTER

Model	HOELTER .05	HOELTER .01
Default model	216	242
Independence model	7	8

รูปที่ ง3 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Estimates (Group number 1 - Default model)**Scalar Estimates (Group number 1 - Default model)****Maximum Likelihood Estimates****Regression Weights: (Group number 1 - Default model)**

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
F1 <--- F5	1.346	.112	12.002	***	
F2 <--- F5	1.000				
F3 <--- F5	1.189	.107	11.079	***	
F4 <--- F5	1.000	.093	10.717	***	
V10 <--- F2	1.000				
V11 <--- F2	1.060	.043	24.802	***	
V12 <--- F2	1.057	.070	15.075	***	
V8 <--- F3	1.000				
V7 <--- F3	.984	.043	22.961	***	
V17 <--- F4	1.000				
V16 <--- F4	.952	.062	15.471	***	
V15 <--- F4	1.033	.074	13.998	***	
V14 <--- F4	1.257	.089	14.177	***	
V13 <--- F4	1.026	.070	14.593	***	
V5 <--- F1	1.000				
V4 <--- F1	.728	.052	14.058	***	
V3 <--- F1	.878	.056	15.566	***	
V2 <--- F1	.824	.052	15.816	***	
V1 <--- F1	.704	.048	14.796	***	

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
F1 <--- F5	.833
F2 <--- F5	.838
F3 <--- F5	.854
F4 <--- F5	.914
V10 <--- F2	.830
V11 <--- F2	.881
V12 <--- F2	.881
V8 <--- F3	.941
V7 <--- F3	.947
V17 <--- F4	.847
V16 <--- F4	.784
V15 <--- F4	.826
V14 <--- F4	.976
V13 <--- F4	.826
V5 <--- F1	1.068
V4 <--- F1	.791
V3 <--- F1	.971
V2 <--- F1	.981
V1 <--- F1	.873

รูปที่ ง3 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Covariances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
e5 <--> e4	.230	.032	7.171	***	
e13 <--> e14	.182	.025	7.293	***	
e12 <--> e13	.072	.017	4.324	***	
e12 <--> e15	-.135	.021	-6.407	***	
e11 <--> e1	.054	.013	4.225	***	
e9 <--> e2	-.027	.010	-2.731	.006	
e6 <--> e8	.149	.030	5.030	***	
e5 <--> e17	-.357	.066	-5.441	***	
e4 <--> e18	.196	.029	6.841	***	
e9 <--> e19	-.070	.023	-2.986	.003	
e15 <--> e4	.003	.017	.169	.866	
e8 <--> e10	-.034	.012	-2.910	.004	
e4 <--> e19	.140	.029	4.831	***	
e9 <--> e10	-.050	.017	-2.936	.003	
e4 <--> e20	.144	.025	5.841	***	
e16 <--> e18	.104	.022	4.668	***	
e12 <--> e1	-.045	.015	-3.114	.002	
e1 <--> e20	.049	.013	3.738	***	
e12 <--> e17	.045	.020	2.311	.021	
e4 <--> e1	.051	.015	3.357	***	
e15 <--> e17	-.151	.026	-5.828	***	
e15 <--> e19	-.114	.027	-4.221	***	
e14 <--> e15	-.029	.018	-1.647	.100	
e14 <--> e5	-.043	.015	-2.812	.005	
e14 <--> e4	-.049	.015	-3.247	.001	
e5 <--> e1	.067	.017	3.915	***	
e11 <--> e5	.056	.017	3.368	***	
e6 <--> e3	-.020	.009	-2.289	.022	

Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
e5 <--> e4	.502
e13 <--> e14	.643
e12 <--> e13	.286
e12 <--> e15	-1.449
e11 <--> e1	.405
e9 <--> e2	-.330
e6 <--> e8	.612
e5 <--> e17	-.790
e4 <--> e18	.741
e9 <--> e19	-.319
e15 <--> e4	.024
e8 <--> e10	-.222

รูปที่ ง3 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

e4 <--> e19	.476
e9 <--> e10	-.330
e4 <--> e20	.804
e16 <--> e18	.468
e12 <--> e1	-.233
e1 <--> e20	.387
e12 <--> e17	.166
e4 <--> e1	.198
e15 <--> e17	-1.240
e15 <--> e19	-1.159
e14 <--> e15	-.281
e14 <--> e5	-.110
e14 <--> e4	-.157
e5 <--> e1	.209
e11 <--> e5	.237
e6 <--> e3	-.157

Variances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
F5	.446	.077	5.816	***	
e17	.358	.070	5.107	***	
e18	.190	.036	5.322	***	
e19	.234	.037	6.324	***	
e20	.087	.020	4.455	***	
e6	.286	.037	7.828	***	
e8	.206	.031	6.649	***	
e9	.205	.031	6.557	***	
e10	.112	.026	4.340	***	
e11	.097	.025	3.911	***	
e12	.210	.029	7.194	***	
e13	.303	.031	9.899	***	
e14	.265	.032	8.232	***	
e15	.041	.030	1.383	.167	
e16	.261	.028	9.328	***	
e5	.570	.071	8.008	***	
e4	.369	.036	10.132	***	
e3	.054	.010	5.175	***	
e2	.031	.009	3.685	***	
e1	.181	.019	9.511	***	

Squared Multiple Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
F1	.693
F4	.836
F3	.729
F2	.702
V1	.761

รูปที่ ง3 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

V2	.962
V3	.943
V4	.626
V5	.442
V13	.683
V14	.953
V15	.682
V16	.615
V17	.717
V7	.896
V8	.885
V12	.776
V11	.776
V10	.689

รูปที่ ง3 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล นายชวลิต นรสาร
วัน เดือน ปีเกิด 1 กันยายน 2533 ที่จังหวัดสกลนคร
ที่อยู่ 1119/33 ถ.เคหะร่มเกล้า แขวงคลองสองต้นนุ่น เขตลาดกระบัง
กรุงเทพฯ 10520
ประวัติการศึกษา 2551 สายวิทย์-คณิต โรงเรียนธาตุนารายณ์วิทยา อ.เมือง จ.สกลนคร
2555 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ประสบการณ์การทำงาน
พ.ศ.2556-ปัจจุบัน ตำแหน่งวิศวกรประมาณราคา บริษัท พกษา เร็ลเอสเตท จำกัด
(มหาชน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้