

## บรรณานุกรม

หนังสือ

กำธร กิตติภูมิชัย. ข้อจำกัดและอคติบางประการในการวิจัยสังการ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กรมยุทธศึกษาทหารบก, ๒๕๑๖.

ธรรมบุญ สัตพลี. เศรษฐกิจการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร : อักษรศาสตร์, ๒๕๑๖.

วิเชียร เกตุสิงห์. คู่มือการวิจัย : สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ ๗ กรุงเทพมหานคร : อัดสำเนา, ๒๕๒๔.

คู่มือการวิจัย : หลักการสร้างและวิเคราะห์เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.  
พิมพ์ครั้งที่ ๓ กรุงเทพมหานคร : เรือนอักษร, ๒๕๒๔.

วุฒิชัย จำนงค์. พฤติกรรมการณ์ตัดสินใจ. กรุงเทพมหานคร : อัดสำเนา, ๒๕๒๒.

สุบรรณ พันธวิทวัส และชัยวัฒน์ ปัญจพงษ์. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์, ๒๕๒๒.

อนันต์ ศรีโสภา. หลักสถิติเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๑.

หลักการวิจัยเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : วัฒนาพานิช, ๒๕๒๑.

อรุณ รัชธรรม. หลักมนุษยสัมพันธ์กับการบริหาร. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๑๗.

บทความ

เกษม บุญอ่อน. "เคล็ดลับ : เทคนิคในการวิจัย." คูปริทัศน์ ๔ (ตุลาคม ๒๕๒๒) : ๒๗.

จรัส เกิดแก้วรงค์. "การดำเนินการประกอบการขนส่งทางถนน." วารสารการขนส่ง

๗ (กันยายน ๒๕๑๔) : ๗๑ - ๗๔.

ชลี สินธุโสภณ, พลเรือตรี. "กระทรวงคมนาคมกับนโยบายความมั่นคงของชาติ."

วารสารการขนส่ง ๘ (ตุลาคม ๒๕๑๖) : ๕.

ประชด ไกรเนตร. "บทบาทของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบันและอนาคต." วารสารการขนส่ง

๗ (กันยายน ๒๕๑๕) : ๖๑.

ประยูร ศรีประสาน. "เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย." วารสารการศึกษาแห่งชาติ

๑๔ (เมษายน - พฤษภาคม ๒๕๒๓) : ๔๔.

พรเทพ เศรษฐนันท์. "อำนาจและหน้าที่ของการขนส่งทางบก." วารสารการขนส่ง

๗ (กันยายน ๒๕๑๕) : ๔๕.

"พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒." ราชกิจจานุเบกษา ๙๖ (๒๑ มีนาคม ๒๕๒๒).

ทวี จุลละทรัพย์, พลอากาศเอก. "คำปราศรัยในโอกาสกระทำพิธีเปิดป้ายที่ทำการกรมการ

ขนส่งทางบก ๒๔ กันยายน ๒๕๑๕." วารสารการขนส่ง ๗ (กันยายน ๒๕๑๕) : ๓.

วุฒิชัย จ्ञานงค์, "พฤติกรรมการณ์ตัดสินใจ : การพิจารณาข้อข่ายทางทฤษฎี." วารสาร

พัฒนบริหารศาสตร์ ๑๘ (เมษายน ๒๕๒๑) : ๑๔.

สุจินต์ สุยะนันท์. "การกำหนดและปรับปรุงเส้นทาง, จำนวนรถ, จำนวนเที่ยว และอัตราค่า

โดยสารประจำทาง." วารสารการขนส่ง ๑๑ (มิถุนายน ๒๕๒๐) : ๕๒ - ๕๓.

"ประวัติและงานของกรมการขนส่งทางบก." วารสารการขนส่ง

๗ (กันยายน ๒๕๑๕) : ๗.

อัมพร อุทจักร. "รายงานในโอกาสกระทำพิธีเปิดป้ายที่ทำการกรมการขนส่งทางบก

๒๔ กันยายน ๒๕๑๕." วารสารการขนส่ง ๗ (กันยายน ๒๕๑๕) : ๔.

เอกสารอื่น ๆ

บรรณวิทย์ บุญรัตน์. "โครงสร้างระบบข้อมูลเพื่อการบริหารงานธนาคาร." วิทยานิพนธ์  
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
๒๕๒๐.

บุญชนะ อัครถาวร. "การพัฒนาการขนส่งทางถนน." เอกสารประกอบการสัมมนา เมื่อ  
๒๔ กันยายน ๒๕๒๐.

อุณรัตน์ ธรรมนิโกมินทร์. "การตัดสินใจเลือกประกอบอาชีพของนิสิตปีสุดท้ายของ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๓.

สัมภาษณ์

วสันต์ สาคะ รัชานนท์. ขนส่งจังหวัดขอนแก่น. สัมภาษณ์, ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๕.

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## BIBLIOGRAPHY

### Books

- Barid, Bruce F. Introduction to Decision Analysis. North Scituate, Massachusetts : Duxbury Press, 1978.
- Barnard, Chester I. The Function of the Executive. Cambridge, Massachusetts : Harvard University Press, 1968.
- Baskin, Otis W., with Aronoff, Craif E. Interpersonal Communication in Organizations. Santa Monica, California : Goodyear Publishing, 1980.
- Brightman, Richard W. Information System for Modern Management. New York : The Macmillan Company, 1972.
- Brinkers, Henry S., ed. Decision - Making : Creativity Judgement and Systems. Columbus : Ohio State University Press, 1972.
- Bruton, M. J. Introduction to Transportation Planning. London : Hutchinson Technical Education, 1970.
- Campbell, Bornita J. Understanding Information Systems : Foundations for Control. Cambridge, Massachusetts : Winthrop Publisher, 1977.
- Carlson, Bruce. Communication Systems : An Introduction to Signals and Noise in Electrical Communication. New York : McGraw-Hill, 1975.

๔๓

Cassata, Mary B. and Assante, Molefi K. Mass Communication : Principles and Practice. New York : Macmillan, 1979.

Committee for Economic Development. Developing Metropolitan Transportation Policies : A Guide for Local Leadership. New York : Committee for Economic Development, 1965.

Ferguson, George A. Statistical Analysis in Psychology & Education. Tokyo : McGraw-Hill Kogakusha, 1976.

Fromm Gary, Editor. Transport Investment and Economic Development. Washington D.C. : The Brookings Institution, 1965.

Gewald, K. "The Delphi Method as An Instrument of Technological-Forecasting-Practical Experience." In Technological Forecasting in Practice. p. 13, Edited by Blohm, Hans and Steinbuch, Karl London : Lexington Books, 1973.

Goldschmidt, Yaagov. Information for Management Decisions : A System for Economic Analysis and Accounting Procedures. Ithaca and London : Cornell University, 1970.

Gross, William J. & Dyson, J. W., (ed.) The Making of Decision : A Reading in Administration Behavior. 1972.

Guenther, William C. Analysis of Variance. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall, 1964.

---

Concepts of Statistical Inference. New York : McGraw-Hill Book Company, 1965.

Helmer, Olaf. "Analysis of The Future : The Delphi Method." In Technological Forecasting for Industry and Government : Method and Applications. p. 116. Edited by Bright, James R. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice - Hall, 1968.

Hicks, Herbert G. The Management of Organizations. New York : McGraw-Hill, 1972.

Hirsh Rudolph E. "The Value of Information." Journal of Accountancy. 6 (June, 1968) : 41 - 45 In Readings in Management Information Systems. ed. Davis, Gordon B. and Everest, Gordon C. New York : McGraw - Hill Book, 1967.

Hull, C. Hadlai and Nie, Norman H. SPSS Update : New Procedures and Facilities for Release 7 and 8. New York : McGraw - Hill Book, 1979.

Hutchinson, B. G. Principles of Urban Transport System Planning. Washington D.C. : Script Book Company, 1974.

Kast, Fremont E., and Rosemzweig, James. Organization and Management : A Systems Approach. second Edition, Tokyo : McGraw - Hill Kogakuoha, 1974.

Keltner, John W. Interpersonal Speech Communication : Element and Structure. Belmont, California : Wadsworth Publishing, 1970.

Koehler, J.W. and Huber, G. Effects of Upward Communication on Managerial Decision Making. New Orlean : International Communication Association, 1974.



Mackay, Donald M. Information, Mechanism and Meaning. Massachusetts and London : The M.I.T. Press, 1972.

Mares, Colin. Communication. London : The English University Press, 1966.

McFarland, Dalton E. Management : Principles and Practices. New York : Macmillan Publishing, 1974.

Murdick, Robert G. and Ross, Joel E. Information Systems for Modern Management. New Jersey : Prentice - Hall Inc., 1971.

Olson Jr., Mancur. The Logic of Collective Action : Public Goods and the Theory of Groups. New York : Schocken Books, 1969.

Rosie, A.M. Information and Communication Theory. 2nd. ed., London : Van Nostrand Reinhold, 1973.

Scott, William G. and Mitchell, Terrence R. Organization Theory : A Structural and Behavioral Analysis. Illinois : Richard D. Irwin Inc. and The Dorsey Press, 1972.

Simon, Herbert A. The New Science of Management Decision. New Jersey : Prentice - Hall, 1977.

Steiner, George A. Top Management Planning. London : Memillan Company, 1969.

Stopher, Peter R. and Meyburg, Arnim H. Urban Transportation Modeling and Planning. Toronto : Lexington Book, D.C. Health and Company, 1975.

Tull, Donald S. and Hawkins, Del I. Marketing Research : Meaning Measurement and Method. New York : Macmillan Publishing, 1976.

Weaver Wasren. "The Mathematics of Communication." In Basic Readings in Communication. ed. Mortensen, C. David. New York : Harper & Row Publishers, 1979.

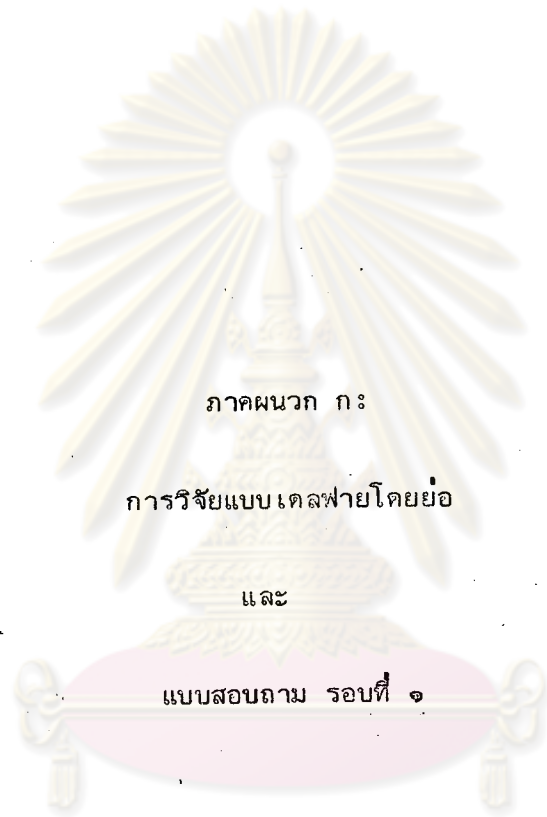
Wills, Gordon. Purchasing and Supply Tomorrow. West Yorkshire : MCB. Publications, 1977.

Article

Weaver, W. Timothy. "The Delphi Forecasting Method." Phi Delta Kappan (January, 1971) : 267.

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาคผนวก ก :

การวิจัยแบบเคสฟายโดยย่อ

และ

แบบสอบถาม รอบที่ ๑

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิธีการวิจัยแบบเดลฟายโดยย่อ  
(Delphi Technique)

วิธีการแบบเดลฟาย (Delphi Method) เป็นวิธีการอภิปรายแสดงความคิดเห็น ด้วยแบบสอบถาม ซึ่งผู้อภิปรายไม่เห็นหรือทราบผู้ร่วมอภิปรายแสดงความคิดเห็นเลย<sup>๑</sup> ปกติแล้ว เป็นวิธีที่ผู้เชี่ยวชาญได้ร่วมกันออกความเห็นในการพยากรณ์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต<sup>๒</sup>

กล่าวอีกนัยหนึ่ง วิธีการแบบเดลฟายนี้ เป็นการดำเนินการเป็นขั้นตอน กล่าวคือ เป็นวิธีการอย่างมีระบบในการผสมผสานการออกความเห็นอย่างรอบคอบของแต่ละคนที่ร่วมการวิจัย ที่ผู้วิจัยได้รับมา<sup>๓</sup> ประการสำคัญเป็นวิธีที่ใช้ความคิดเห็นของกลุ่มซึ่งมาจากผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้น ๆ เป็นความเห็นจากตัวผู้เชี่ยวชาญเองที่เขาไม่ได้คำนึงถึงความคิดเห็นคนอื่นเลย<sup>๔</sup> ดังนั้นสิ่งจำเป็นอันหนึ่งที่จะต้องคำนึงถึงเป็นพิเศษของผู้วิจัยก็คือ การสร้างแบบสอบถาม จะต้องจัดเตรียมอย่างระมัดระวัง หากหวังที่จะได้คำตอบที่ถูกต้อง เพราะว่าวิธีการดังกล่าวนี้มีความเสี่ยงสูงมากในเรื่องการที่จะเข้าใจผิดและความเข้าใจในแบบสอบถามที่ต่างกันอาจเกิดขึ้นได้<sup>๕</sup>

---

<sup>๑</sup>Godon Wills, Purchasing and Supply Tomorrow (West Yorkshire : MCB Publications, 1877) p. 7.

<sup>๒</sup>W. Timothy Weaver, "The Delphi Forecasting Method," Phi Delta Kappan (January, 1971) : 267.

<sup>๓</sup>Olaf Holmer, "Analysis of the Future : The Delphi Method" In Technological Forescasting for Industry and Government : Method and Applications, p. 116, Edited by James R. Bright (Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall, 1968)

<sup>๔</sup>เกษม บุญอ่อน, "เดลฟาย : เทคนิคในการวิจัย," คู่มือปริทัศน์ ๔ (ตุลาคม, ๒๕๒๒) : ๒๗

<sup>๕</sup>K. Gewald, "The Delphi Method as An Instrument of Technological Forecasting-Practical Experience" In Technological Forecasting in Practice, pp. 13, Edited by Hans Blohm and Kare Steinbuch (London : Lexing Books, 1973)

สำหรับกระบวนการวิจัยแบบเดลฟายนี้โดยมากมักจะถามกัน ๔ รอบ ซึ่งแล้วแต่ว่าการตอบหรือการแสดงความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันได้เร็วเพียงใด กล่าวคือ

- รอบที่ ๑. ผู้วิจัยจะส่งแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญตอบ ซึ่งมักจะเป็นแบบปลายเปิด
- รอบที่ ๒. ผู้วิจัยจะนำคำตอบจากรอบแรกจากผู้เชี่ยวชาญทุกคนมารวมเข้าด้วยกัน แล้วดำเนินการสรุปรวบรวมเป็นคำถามปลายปิด แล้วกำหนดแบบสอบถามเป็นแบบลิเกิร์ต (Likert) ซึ่งผู้เชี่ยวชาญตอบอีกเพื่อให้นำหนักในคำตอบ
- รอบที่ ๓. ผู้วิจัยจะนำคำตอบที่ได้มาหาค่า Median และ *Interquartile Range* ของแต่ละประโยคแต่ละข้อ แล้วสร้างแบบสอบถามใหม่โดยเพิ่มค่าของตำแหน่ง Median และ *Interquartile Range* ลงไป และแสดงตำแหน่งของคำตอบของผู้ตอบว่าอยู่นอกค่า *Interquartile Range* หรือไม่ ถ้าแตกต่างให้ยืนยันว่าความคิดเห็นที่ตอบไปนั้นจะเปลี่ยนใจหรือไม่ หากยืนยันคำตอบเดิมให้ผู้เชี่ยวชาญแสดงเหตุผลประกอบด้วย
- รอบที่ ๔. ผู้วิจัยจะนำมาดำเนินการเช่นเดียวกับรอบที่ ๓.

อย่างไรก็ดีสำหรับในการวิจัยนี้ เป็นการนำวิจัยการเดลฟาย เพียงประยุกต์ใช้จึงได้ข้ามขั้นตอนในรอบที่ ๑ คือแทนที่จะเป็นคำถามปลายเปิด ผู้วิจัยได้ส่งแบบสอบถามปลายปิดเลย โดยกำหนดน้ำหนักให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา แล้วดำเนินการตามขั้นหรือรอบที่ ๒

ในการเลือกผู้เชี่ยวชาญ ผู้วิจัยได้ตั้งเกณฑ์การเลือกไว้ดังนี้

๑. มีหรือเคยมีประสบการณ์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง หรือ
๒. เป็นเจ้าของวิชาเศรษฐศาสตร์การขนส่ง และ/หรือ อาจารย์ที่ทำการบรรยายทั้งประจำหรือบรรยายพิเศษในคณะบริหารธุรกิจ หรือ คณะเศรษฐศาสตร์ในมหาวิทยาลัยของรัฐในกรุงเทพมหานครเพียง ๑-๒ คน ทั้งนี้เพราะว่าการวิจัยนี้มีระยะเวลาอันจำกัด รวมทั้งการวิจัยนี้เป็นการนำวิธีการแบบเดลฟายมาประยุกต์ใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อให้มีความเที่ยงตรงเท่านั้น

เมื่อได้ศึกษาและติดต่อด้วยตนเองแล้วได้รายนามผู้เชี่ยวชาญดังนี้

๑. ศาสตราจารย์ สมพงษ์ จุ้ยศิริ

รองผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเป็น  
อาจารย์พิเศษคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย  
เกษตรศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

๒. คุณเฉลียว สุวรรณกิตติ

กรรมการผู้จัดการทั่วไป บริษัท ซี. พี. อินเตอร์เทรด  
จำกัด เคยเป็นผู้จัดการใหญ่ บริษัทขนส่งจำกัด และผู้อำนวยการ  
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เคยเป็นอาจารย์พิเศษ  
คณะบริหารรัฐประศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์  
และคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๓. คุณพรเทพ เศรษฐนันท์

หัวหน้างานสถิติการขนส่ง เป็นอาจารย์พิเศษ คณะพาณิชย-  
ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๔. ดร. สฤต สันติเมทนีดล

ล่ามงานนโยบายและแผนมหาดไทย เป็นอาจารย์พิเศษ  
คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์  
คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง เคยเป็นนักวิชาการ  
ขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

## ๕. คุณรังสรรค์ แขวงโสภา

หัวหน้ากองฝ่ายการขนส่ง องค์การรับส่งสินค้าและ  
พัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) เป็นอาจารย์พิเศษ คณะเศรษฐศาสตร์  
และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และคณะบริหาร  
ธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

## ๖. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อัคริน จินตกานนท์

คณบดีคณะบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

## ๗. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาวิตรี กาญจนบุญชู

อาจารย์คณะ เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

## ๘. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เต็มใจ สุวรรณทัต

ผู้ช่วยรองอธิการบดี ฝ่ายพัฒนา และอาจารย์ประจำคณะ  
เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

## ๙. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วันชัย ริมวิทยากร

หัวหน้าภาควิชาเศรษฐศาสตร์ การพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

## ๑๐. คุณสว่าง ศรีนิลทา

รองอธิบดี กรมการขนส่งทางบก เคยเป็นอาจารย์พิเศษ  
คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

## ๑๑. คุณหญิง เลอศักดิ์ สมบัติศิริ

เคยเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้จัดการใหญ่  
บริษัทนายเลิศ จำกัด

๑๒. อาจารย์ธีระเดช รุ่งมงคล

อาจารย์คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

๑๓. คุณประชด ไกรเนตร

เลขานุการกรม กรมการขนส่งทางบก เป็นอาจารย์

พิเศษ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย

เกษตรศาสตร์ และคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย

รามคำแหง

อนึ่งผู้เชี่ยวชาญ ๔ ท่านสุดท้ายนั้นไม่ได้เข้าร่วมการวิจัย (เดลฟาย) เนื่องจากในช่วงการดำเนินการวิจัยนั้นตรงกับระยะเวลาที่ทั้ง ๔ ท่านมีภาระกิจสำคัญส่วนตัวที่ไม่อาจจะเข้าร่วมได้เช่น ไปต่างประเทศ เตรียมสรุปและ/หรือรับนโยบายจากการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงคณะกรรมการ นำนิสิตเข้าซ่อมและรับพระราชทานปริญญา เป็นต้น

ในการวิจัยผู้วิจัยได้แจกและรวบรวมแบบสอบถามด้วยตนเอง ใช้เวลา ๘ สัปดาห์สำหรับแบบสอบถามรอบแรกนั้นได้กำหนด เป็นแบบปลายปิดตั้งได้กล่าวแล้วข้างต้น

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### ข้อตกลงสำหรับการพิจารณา

เนื่องจากการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งลักษณะที่เป็นจริงในปัจจุบันมีการแบ่งหมวดการเดินรถเป็น ๕ หมวด ได้แก่

- ก. รถหมวด ๑ หมายถึง รถประจำทางในเขตเทศบาล เช่น ชลชมก. รรถรอบเมืองในอำเภอ จังหวัดต่าง ๆ
- ข. รถหมวด ๒ หมายถึง รถประจำทางที่มีจุดเริ่มต้นจาก กรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดต่าง ๆ
- ค. รถหมวด ๓ หมายถึง รถประจำทางซึ่งเดินรถระหว่างจังหวัดกับจังหวัด ยกเว้น กรุงเทพมหานคร
- ง. รถหมวด ๔ หมายถึง รถประจำทางซึ่งเดินรถระหว่างอำเภอกับอำเภอ ในจังหวัดเดียวกัน
- จ. รถหมวด ๕ หมายถึง รถประจำทางซึ่งเดินระหว่างตำบล หมู่บ้าน ในอำเภอเดียวกัน หรือรถในตรอก ซอย ของกรุงเทพมหานคร

ฉะนั้น ในการพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทางนั้น ปัจจัยสำคัญที่ควรนำมาประกอบการพิจารณาในแต่ละหมวดย่อมแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้อมูลบางข้ออาจจะเหมาะสมกับรถทุกหมวด ข้อมูลบางข้ออาจจะเหมาะสมกับรถแต่ละหมวดการเดินรถ จึงขอให้ท่านพิจารณารวม ๆ กล่าวคือ เมื่อพิจารณาปัจจัยที่สำคัญแล้วว่าเหมาะสมกับหมวดใดในหมวดหนึ่ง ก็ให้ถือว่าเป็นข้อมูลที่เหมาะสม เพราะว่าการวิจัยนี้ไม่ได้แยกปัจจัยตามหมวดการเดินรถ

ตัวอย่าง : "จำนวนหมู่บ้านจัดสรร" เป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งที่น่ามาประกอบการพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง หมวด ๑ เท่านั้น ส่วนหมวด ๒, ๓, ๔, ๕ โดยทั่วไปแล้ว "จำนวนหมู่บ้านจัดสรร" ไม่เป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำมาพิจารณา แต่การวิจัยนี้ถือว่าเป็นข้อมูลที่เหมาะสม เพราะเข้าเกณฑ์ในการพิจารณาของรถหมวด ๑ เป็นต้น

ตัวอย่าง : "จำนวนประชากร" เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทางทุกหมวด

## รอบที่ ๑

๑. เกี่ยวกับข้อมูล

ในการพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทางนั้น ควรคำนึงถึงปัจจัยสำคัญ ๆ หลายประการ ขอให้ท่านพิจารณาจากข้อมูลที่ให้มานี้ โดยพิจารณาว่า

- ๑.๑ การแบ่งกลุ่มต่าง ๆ (ก ถึง ข) นั้นเหมาะสมหรือไม่ ถ้าไม่เหมาะสมกรุณาจัดกลุ่มใหม่ตามที่ท่านเห็นว่าเหมาะสม ลงในช่องว่างต่อท้ายข้อ ข.
- ๑.๒ ในข้อย่อยของแต่ละกลุ่ม (๑ ถึง ๔๑) ท่านคิดว่าข้อใดเป็นข้อมูลสำคัญที่ควรนำมาใช้ประกอบการพิจารณาในการกำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง หรือ ข้อใดไม่มีความสำคัญควรตัดออก (ค่าเป็นศูนย์) ให้ท่านเขียนวงกลม  ล้อมรอบ ค่าความสำคัญทางด้านขวามือ ซึ่งมีตั้งแต่ ๐ ถึง ๕
- ๑.๓ หากมีข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ควรนำมาใช้ประกอบการพิจารณา ในการกำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทางอีก กรุณาเขียนเพิ่มเติมต่อท้ายข้อ ข. พร้อมเหตุผลอย่างสั้น ๆ

ก. ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเฉพาะเส้นทาง

	ควรตัดออก		ค่าความสำคัญ				
	▽	▽	น้อย	↔	มาก	▽	
๑. แผนที่ เส้นทางและรายละเอียด เส้นทางที่จะกำหนด	๐	๑	๒	๓	๔	๕	
๒. ระยะทาง/กม.	๐	๑	๒	๓	๔	๕	
๓. สภาพถนน เช่น ชัน ขึ้นที่สูง ฯลฯ	๐	๑	๒	๓	๔	๕	
๔. ลักษณะถนน เช่น ลูกรัง ลาดยาง ฯลฯ	๐	๑	๒	๓	๔	๕	
๕. จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการ	๐	๑	๒	๓	๔	๕	
๖. จำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวัน (ไป - กลับ)	๐	๑	๒	๓	๔	๕	
๗. การทับซ้อนเส้นทางเดินรถที่มีอยู่เดิม	๐	๑	๒	๓	๔	๕	

ข. ด้านอุปกรณ์การขนส่งโดยทั่วไป

	ควรตัดออก		ค่าความสำคัญ			
	↓	↓	น้อย ← → มาก			
	▽	▽	▽	▽	▽	▽
๘. จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรับจ้าง	○	๑	๒	๓	๔	๕
๙. จำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลและรับจ้าง	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๐. จำนวนรถจักรยานยนต์	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๑. จำนวนเรือยนต์	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๒. จำนวนเรือไม่ใช้เครื่องยนต์	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๓. จำนวนเกวียนหรือล้อเลื่อน	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๔. จำนวนเที่ยวการเดินรถไฟที่ผ่าน	○	๑	๒	๓	๔	๕

ค. ด้านการเมือง

๑๕. เขตผู้ก่อการร้ายหรือเขตแทรกซึม	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๖. ประชาชนเรียกร้อง	○	๑	๒	๓	๔	๕

ง. ด้านประชากร

๑๗. จำนวนประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๘. จำนวนประชากรที่อพยพย้ายเข้าหรือออกในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	○	๑	๒	๓	๔	๕
๑๙. อัตราการเกิดการตายของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	○	๑	๒	๓	๔	๕
๒๐. อัตราการเพิ่มของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	○	๑	๒	๓	๔	๕
๒๑. จำนวนครัวเรือนในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	○	๑	๒	๓	๔	๕

จ. ด้านสังคม

	ควรตัดออก	ค่าความสำคัญ				
		น้อย <—> มาก				
		๑	๒	๓	๔	๕
๒๒. จำนวนสถานศึกษา เช่น โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย ทั้งของรัฐบาลและเอกชน	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๓. จำนวนห้องเรียนแต่ละโรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๔. จำนวนนักเรียน นิสิตนักศึกษา ครูอาจารย์ รวมทั้งบุคคลากร ในสถานศึกษา	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๕. จำนวนสถานพยาบาลทั้งของรัฐบาลและเอกชน ได้แก่ โรงพยาบาล สถานีอนามัย ศูนย์การแพทย์อนามัยและคลินิก	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๖. จำนวนเตียงคนไข้ในสถานพยาบาล	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๗. จำนวนบุคคลากรในสถานพยาบาล ได้แก่ แพทย์ พยาบาล เภสัชกร พนักงานอื่น ๆ	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๘. จำนวนวัด ทั้งวัดในพุทธศาสนาและศาสนาอื่น ๆ	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๒๙. จำนวนนักบวช เช่น พระภิกษุ สามเณร บาดหลวง เป็นต้น	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๐. จำนวนปูชนียสถานสำคัญ ๆ	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๑. จำนวนหมู่บ้านจัดสรร	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๒. สถิติอาชญากรรมในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕

ฉ. ด้านการเกษตร

๓๓. จำนวนพื้นที่การเพาะปลูกพืชไร่ นา	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๔. จำนวนพื้นที่การเพาะปลูกพืชสวน พืชผัก	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๕. ประเภทของพืชไร่ นา	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๖. ประเภทของพืชสวน	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๗. จำนวนสัตว์เลี้ยง ทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕
๓๘. จำนวนผลผลิตจากป่า	<input type="radio"/>	๑	๒	๓	๔	๕

ข. สถานธุรกิจ การผลิตและบริการ


	ควมรตัดออก					ค่าความสำคัญ				
	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๓๙. จำนวนธนาคารและการประกันภัย	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๐. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก-เบา	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๑. จำนวนโรงสีข้าว	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๒. จำนวนร้านอาหารหรือภัตตาคาร	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๓. จำนวนร้านขายสินค้าทุกชนิด	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๔. จำนวนโรงพยาบาล	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๕. จำนวนสถานเริงรมย์ เช่น อาบ อบ นวด	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๖. จำนวนโรงรับจำนำ	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๗. จำนวนโรงแรม	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๘. จำนวนสหกรณ์ต่าง ๆ	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๔๙. จำนวนสนามกีฬา	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๕๐. จำนวนโรงฆ่าสัตว์	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๕๑. จำนวนสถานที่ท่องเที่ยว	๐	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙

เนื้อที่ว่างต่อไปนี้สำหรับการแก้ไขการจัดกลุ่มของ ก. - ข. และ/หรือข้อมูลเพิ่มเติมนอกเหนือจากข้อย่อย ๑ - ๕๑ ที่ท่านคิดว่าควรนำมาใช้ประกอบการพิจารณา

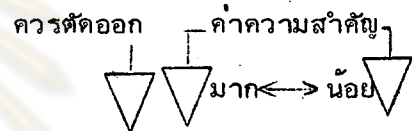
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



๒. สำหรับแหล่งที่จะแสวงหาข้อมูลมาประกอบการพิจารณา กำหนด เส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง นั้น แหล่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ ท่านคิดว่า

๒.๑ แหล่งใดเป็นแหล่งให้ข้อมูลได้เหมาะสมหรือไม่ และแหล่งใดไม่น่าจะให้ข้อมูลได้  
กรุณาเขียนวงกลม  ล้อมรอบค่าความสำคัญด้านขวามือ

๒.๒ และถ้ายังมีแหล่งอื่นใดที่ท่านคิดว่าจะให้ข้อมูลอันเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการพิจารณากำหนด เส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง กรุณาเขียนต่อท้าย พร้อมเหตุผลสั้น ๆ



- |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ๑. สำนักงานจังหวัด - อ่างทอง (ศาลากลาง) | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๒. ศึกษาธิการจังหวัด - อ่างทอง          | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๓. เกษตรจังหวัด - อ่างทอง               | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๔. พาณิชยจังหวัด - อ่างทอง              | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๕. สาธารณสุขจังหวัด - อ่างทอง           | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๖. ที่ดินจังหวัด - อ่างทอง              | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๗. สรรพากรจังหวัด - อ่างทอง             | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๘. สถานีตำรวจภูธรจังหวัด - อ่างทอง      | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๙. แขวงการทางจังหวัด - หมวดการทาง       | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๑๐. สำนักงานเทศบาลเมือง - เทศบาลตำบล    | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |
| ๑๑. สำนักงานสถิติแห่งชาติ               | ๐ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ |





ภาคผนวก ข:

ประกาศ แต่งตั้งคณะกรรมการฯ ชุดต่าง ๆ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประกาศ

เรื่อง แต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

-----

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แต่งตั้งให้ผู้มีนามดังต่อไปนี้ เป็นกรรมการในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คือ

๑. พลตรี ประกอบ จารุมณี
๒. นายसानนท์ สายสว่าง
๓. นายสุจินต์ ประกอบผล

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๒

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
พลเอก

(นายสมพร บุญยคุปต์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(เล็ก แนวมาลี)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

## ประกาศ

เรื่อง แต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แต่งตั้งให้ผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ เป็นกรรมการในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดทุกจังหวัด ยกเว้น กรุงเทพมหานคร คือ

๑. นายกเทศมนตรีของเทศบาลเมืองซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอเมืองของจังหวัด
๒. นายช่างโยธาแขวงทางหลวงหรืออธิบดีกรมทางหลวงมอบหมาย
๓. สทกรณจังหวัด
๔. ปลัดจังหวัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๒

(นายสมพร บุญยุคปต์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

พลเอก

(เล็ก นวนมาลี)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง  
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกกลาง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และโดยมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๒๒ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๒๒ ให้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกกลาง ประกอบด้วย

๑. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธานกรรมการ
๒. อธิบดีกรมการปกครอง หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
๓. อธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
๔. เลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
๕. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
๖. ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ๑ หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
๗. รองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ) กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
๘. ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
๙. ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมกรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
๑๐. ผู้อำนวยการกองควบคุมกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
๑๑. ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ

๑๒. นิติกร ๖ กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
๑๓. เจ้าหน้าที่ขนส่ง ๕ งานคณะกรรมการ  
ควบคุมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ
๑๔. เจ้าหน้าที่ขนส่ง ๓ งานคณะกรรมการ  
ควบคุมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะอนุกรรมการดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

๑. พิจารณาเสนอความเห็นในเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางบกต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
๒. พิจารณาเสนอความเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขที่ได้อนุญาตไว้แล้วแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง เกี่ยวกับ
- ๒.๑ จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- ๒.๒ ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- ๒.๓ จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- ๒.๔ สถานที่ที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- ๒.๕ ที่ที่รถต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง
- ๒.๖ มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- ๒.๗ เวลา และจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
๓. พิจารณาความเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขที่ได้อนุญาตไว้แล้วแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง เกี่ยวกับ
- ๓.๑ จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- ๓.๒ ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

๓.๓ จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

๓.๔ มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

๔. พิจารณาเสนอความเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขที่ได้อนุญาตไว้แล้วแก่ผู้

ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก เกี่ยวกับ

๔.๑ จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการ  
ประกอบการขนส่ง

๔.๒ ลักษณะ ชนิด ขนาด และสีของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการ  
ขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

๔.๓ จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

๔.๔ เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

๕. พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

นาวาตรี

(อารี สัตยมานะ)

ปลัดกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง





ภาคผนวก ค :

แบบสอบถาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่ ทม. ๐๓๑๐/พิเศษ

บัณฑิตศึกษา คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอความร่วมมือในการวิจัย

เรียน ผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน

ด้วยนายยงยุทธ รัชศาสตร์ นิสิตปริญญาโท สาขาวิชา นิเทศศาสตร์พัฒนาการ ภาควิชา การประชาสัมพันธ์ กำลังดำเนินการวิจัยเรื่อง "การใช้ระบบข่าวสารในการตัดสินใจ เพื่อพัฒนาการ กำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ในจังหวัดขอนแก่น" (*Utilization of Information System for Developing Bus Route Determination : A Case Study in Khon Kaen Province*) การวิจัยนี้อาศัยการรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งต้องการทราบ การพิจารณา กำหนด เส้นทางเดินรถหรือการปรับปรุง เส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทางที่เคย ปฏิบัติมาในอดีตและปัจจุบัน นอกจากนี้ต้องการทราบความคิดเห็นของท่านเกี่ยวกับข้อมูลที่เป็นปัจจัย สำคัญที่นำมาประกอบการพิจารณาตัดสินใจกำหนด หรือปรับปรุง เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง

ผลการวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการกำหนด เส้นทางเดินรถโดยสาร ประจำทาง และยังเป็นแนวทางในการจัดระบบข่าวสารข้อมูลเพื่อกำหนด เส้นทางรถโดยสารทุก ประจำทางของกรมการขนส่งทางบก ท่านเป็นผู้หนึ่งที่เป็นตัวแทนของข้าราชการ หรือคณะกรรมการ ชุดหรือระดับต่าง ๆ หรือผู้ประกอบการขนส่ง ในการที่จะให้ข้อเท็จจริงในเรื่องดังกล่าว

ดังนั้น บัณฑิตศึกษาคณะนิเทศศาสตร์ ใครขอความกรุณาจากท่านได้โปรดตอบแบบสอบถาม นี้ให้ตรงกับความจริงและตรงกับความคิดเห็นที่แท้จริงมากที่สุดให้แก่นิสิตด้วย

อนึ่ง การวิจัยนี้จะสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีไม่ได้ หากมิได้รับการช่วยเหลือจากท่าน จึงหวัง เป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความกรุณาจากท่านด้วยดี ขอขอบพระคุณล่วงหน้าเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(รองศาสตราจารย์ ดร.อรรณพ ปิสนันธโสภา)

อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ควบคุมการวิจัย

แบบสอบถามชุดนี้มี ๓ ตอน

ตอนที่ ๑ เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ ๒ เป็นคำถามเกี่ยวกับการพิจารณาในอดีตและปัจจุบัน

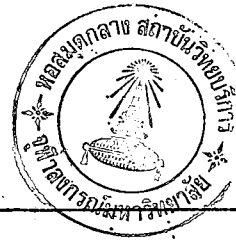
ตอนที่ ๓ เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็น

ท่านไม่จำเป็นต้องเขียนชื่อ - สกุล แต่อย่างไรก็ตามสิ่งที่ท่านตอบทุกข้อจะถือเป็นความลับ

ขอความกรุณาตอบตามความจริงที่เคยปฏิบัติมาและกำลังปฏิบัติอยู่ (ตอนที่ ๒) และตามความคิดเห็นที่แท้จริง (ตอนที่ ๓)

ขอขอบพระคุณล่วงหน้าที่กรุณาสละเวลาให้มาร่วมมือ

1 / 2 / 3			กรุณาเขียนวงกลม <input type="radio"/> ล้อมรอบหัวข้อและ/หรือเติมข้อความลงในช่องว่างตามที่ เป็นจริง เกี่ยวกับท่าน
Coding	Column	Varname	
	4	YR1	<p>ท่าน..... (ตอบเพียงข้อเดียว)</p> <p>๑. เป็นผู้หนึ่ง ในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก กลาง</p> <p>๒. เป็นผู้หนึ่ง ในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัด</p> <p>๓. เป็นผู้หนึ่ง ในคณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบก กลาง</p> <p>๔. เป็นผู้หนึ่ง ในฐานะผู้ประกอบการขนส่ง เช่น กรรมการในบริษัท หรือห้างหุ้นส่วน สมาชิกสหกรณ์ ฯลฯ</p> <p>๕. ข้าราชการในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัด ที่ไม่ได้เป็นกรรมการชุดใดชุดหนึ่งที่กล่าวข้างต้นและไม่เคยดำรงขนส่งจังหวัด</p> <p>๖. ข้าราชการในสังกัดกรมการขนส่งทางบก (กรุงเทพมหานคร) ที่ไม่ได้เป็นกรรมการชุดใดชุดหนึ่งที่กล่าวข้างต้นและไม่ใช่อธิบดีขนส่งจังหวัด</p> <p>๗. อธิบดีขนส่งจังหวัด ซึ่งปัจจุบันย้ายเข้าสังกัดกองต่าง ๆ หรือผู้ตรวจราชการกรม ในกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร</p>



Coding	Column	Varname											
	5	YR2	<p>สถานที่ประกอบอาชีพของท่านในปัจจุบัน</p> <table border="0"><tr><td>๑. กรุงเทพมหานคร</td><td>๖. อำเภอมัญจาคีรี</td></tr><tr><td>๒. อำเภอเมืองขอนแก่น</td><td>๗. อำเภอพล</td></tr><tr><td>๓. อำเภอน้ำพอง</td><td>๘. อำเภอบ้านไผ่</td></tr><tr><td>๔. อำเภอหนองเรือ</td><td>๙. อำเภอชุมแพ</td></tr><tr><td>๕. อำเภอภูเวียง</td><td>๑๐. อำเภอศรีชมภู</td></tr></table>	๑. กรุงเทพมหานคร	๖. อำเภอมัญจาคีรี	๒. อำเภอเมืองขอนแก่น	๗. อำเภอพล	๓. อำเภอน้ำพอง	๘. อำเภอบ้านไผ่	๔. อำเภอหนองเรือ	๙. อำเภอชุมแพ	๕. อำเภอภูเวียง	๑๐. อำเภอศรีชมภู
๑. กรุงเทพมหานคร	๖. อำเภอมัญจาคีรี												
๒. อำเภอเมืองขอนแก่น	๗. อำเภอพล												
๓. อำเภอน้ำพอง	๘. อำเภอบ้านไผ่												
๔. อำเภอหนองเรือ	๙. อำเภอชุมแพ												
๕. อำเภอภูเวียง	๑๐. อำเภอศรีชมภู												
	6	YR3	<p>การศึกษาชั้นสูงสุดของท่าน</p> <ol style="list-style-type: none"><li>๑. ประถมศึกษา (ป.๑ - ป.๗)</li><li>๒. มัธยมศึกษา (มศ.๑ - มศ.๕)</li><li>๓. อาชีวศึกษา (มศ.๖ หรือ ปวช.)</li><li>๔. อนุปริญญาหรือเทียบเท่า (ปวส. ปกศ.สูง ฯลฯ)</li><li>๕. ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า</li><li>๖. สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป</li></ol>										
	7-8	YR4	<p>ท่านเข้ามาเกี่ยวข้องในการกำหนดเส้นทางการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งรวมการปรับปรุงเส้นทางการเดินรถมาแล้วเป็นเวลา .....</p> <p>(คำว่า "มีส่วนเกี่ยวข้อง" ได้แก่ การร่วมประชุมพิจารณา การหาข้อมูลมาประกอบการพิจารณา รับเรื่องราวจากผู้ประกอบการขนส่งมาพิจารณา เป็นต้น)</p>										
	9-11	YR5	<p>เท่าที่จำได้ท่านมีส่วนร่วมหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดเส้นทางการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางมาแล้วที่เส้นทาง.....เส้นทาง</p> <p>(การกำหนดเส้นทางใหม่หมายถึง การกำหนดใหม่หรือการปรับปรุงเส้นทาง ได้แก่ การยึด การร่นหรือเปลี่ยนแปลงบางช่วงหรือเปลี่ยนแปลงทั้งหมดตลอดสาย เป็นต้น)</p>										

ตอนที่ ๒

ข้อมูล เกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่เคยนำมาประกอบการพิจารณา

ก. ข้อมูลประกอบการพิจารณาในการตัดสินใจ

ในการพิจารณาตัดสินใจกำหนดเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทาง

สายใดสายหนึ่งนั้น ท่านเคยใช้ข้อมูลต่อไปนี้มาประกอบการพิจารณา

หรือไม่ กรุณาวงกลม  ล้อมรอบตัวเลขตรงกับความเป็นจริงที่ท่าน  
เคยปฏิบัติมาในอดีตและปัจจุบัน

ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเฉพาะ เส้นทาง

Coding	Column	Varname
12	YR6	
13	YR7	
14	YR8	
15	YR9	
16	YR91	

แผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดเส้นทางที่ขอกำหนด

๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา

ลักษณะถนน เช่น ลูกรัง ลาดยาง ฯลฯ หรือสภาพถนน เช่น ที่สูงชัน  
ภูเขา ฯลฯ รวมทั้งระยะทาง (กิโลเมตร) ของเส้นทางที่กำหนด

๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา

จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทางที่กำหนด

๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา

จำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวัน (ไป-กลับ) ในเส้นทางที่กำหนด

๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา

การทับหรือซ้อนเส้นทางเดินรถที่ได้กำหนดไว้แล้วกับเส้นทางที่จะกำหนด  
ใหม่

๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา

Coding	Column	Varnome	<u>ด้านอุปกรณ์การขนส่งทั่วไป</u>
	17	YR10	จำนวนรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกทั้งส่วนบุคคลและรับจ้างที่มีอยู่ใน อาณาบริเวณ หรือใกล้เคียงกับเส้นทางที่กำหนด  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
	18	YR11	จำนวนเที่ยวการเดินทางไฟฟ้ที่ผ่านเส้นทางที่กำหนด  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
			<u>ด้านการเมือง</u>
	19	YR12	ประชาชนในอาณาบริเวณหรือท้องถิ่นนั้น ๆ ร่วมกันร้องเรียนให้ทาง ราชการกำหนดเส้นทาง  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
	20	YR13	เส้นทางที่กำหนดอยู่ในเขตแทรกซึมหรือเขตผู้ก่อการร้าย  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
	21	YR14	อิทธิพลของผู้นำในท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางการเมืองในระดับต่าง ๆ  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
			<u>ด้านประชากร</u>
	22	YR15	จำนวนหรือความหนาแน่นของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือ หมู่บ้านในอาณาบริเวณหรือใกล้เคียงกับเส้นทางที่กำหนด  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา



Coding	Column	Varname	
	23	YR151	<p>อัตราการเพิ่มของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้าน ซึ่งรวมทั้งจำนวนประชากรที่ย้ายเข้าย้ายออก อัตราการเกิดการตาย ในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้าน ในเส้นทางที่กำหนดผ่านอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านนั้น ๆ</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>
	24	YR16	<p>จำนวนครัวเรือนในสองฟากทางตั้งแต่จุดต้นทางจนถึงปลายทางของเส้นทางที่กำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา</p> <p><u>ด้านสังคม</u></p>
	25	YR17	<p>จำนวนสถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย ทั้งของรัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนนักเรียน นิสิตนักศึกษา ครูอาจารย์ บุคคลากรในสถานศึกษาในเส้นทางที่กำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>
	26	YR18	<p>จำนวนสถานที่ทำงานของราชการและเอกชน และสถานพยาบาลและสถานีอนามัย รวมทั้งบุคคลากรในสถานดังกล่าวในเส้นทางที่ขอกำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>
	27	YR19	<p>จำนวนหมู่บ้านจัดสรรและจำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรรตาม เส้นทางที่ขอกำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>

Coding	Column	Varname	
	28	YR20	<p>จำนวนขุขณียสถานสำคัญรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว เช่น วนอุทยาน</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>
	29	YR21	<p>ตลาดหรือตลาดนัดรวมทั้งปริมาณของคนที่มาตลาดหรือตลาดนัดในแต่ละวัน</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา</p> <p><u>ด้านการเกษตร</u></p>
	30	YR22	<p>พื้นที่การเพาะปลูกทั้งพืชไร่ นา พืชสวน พืชผัก รวมทั้งปริมาณและประเภทของพืชดังกล่าว ที่อยู่ในอาณาบริเวณหรือใกล้เคียงกับเส้นทางเดินรถที่ขอกำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>
	31	YR23	<p>จำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยงทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ รวมทั้งปริมาณผลผลิตจากป่า ตามเส้นทางหรืออาณาบริเวณที่ขอกำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>
	32	YR24	<p>ปริมาณผลผลิตทางด้านการเกษตรกรรม รวมทั้งอัตราการเพิ่มผลผลิตทางเกษตรกรรมในเส้นทางที่ขอกำหนด</p> <p>๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา</p>



๑๒๓

Coding	Column	Varname	สถานธุรกิจ การผลิตและบริการ
	33	YR25	จำนวนธนาคาร บริษัทเงินทุน และการประกันภัย ในอาณาบริเวณ หรือใกล้เคียงกับเส้นทางเดินรถที่ขอกำหนด  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
	34	YR26	จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก - เบา รวมทั้งบุคคลากร พนักงาน ในโรงงานดังกล่าว  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
	35	YR27	จำนวนร้านเครื่องอุปโภค บริโภคต่าง ๆ รวมทั้งภัตตาคาร สหกรณ์ ต่าง ๆ  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา
	36	YR28	จำนวนและประเภทสถานเริงรมย์และที่พักผ่อนหย่อนใจ อาทิ โรง ภาพยนตร์ สนามกีฬา ไนท์คลับ อาบอบนวด ฯลฯ  ๑. ไม่เคยใช้พิจารณา                      ๒. เคยใช้พิจารณา  ข. <u>แหล่งที่จะแสวงหาข่าวสารข้อมูล</u>  ท่านเคยแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ต่อไปนี้หรือไม่ กรุณาวางกลมล้อมรอบตัว เลขที่ตรงกับความเป็นจริงตามที่ท่านเคยปฏิบัติ มาทั้งอดีตและในปัจจุบัน
	37	YR29	ข่าวสารข้อมูลจากศาลากลางจังหวัดหรือที่ว่าการอำเภอ  ๑. ไม่เคยหาจากแหล่งนี้                      ๒. เคยหาจากแหล่งนี้

Coding	Column	Varname	
	38	YR30	ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานศึกษาธิการจังหวัด หรือศึกษาธิการ อำเภอ ๑. ไม่เคยหาจากแหล่งนี้      ๒. เคยหาจากแหล่งนี้
	39	YR31	ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานเกษตรจังหวัด หรือเกษตรอำเภอ ๑. ไม่เคยหาจากแหล่งนี้      ๒. เคยหาจากแหล่งนี้
	40	YR32	ข่าวสารข้อมูลจากสำนักพาณิชย์จังหวัด ๑. ไม่เคยหาจากแหล่งนี้      ๒. เคยหาจากแหล่งนี้
	41	YR33	ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานเทศบาลเมืองหรือเทศบาลตำบล ๑. ไม่เคยหาจากแหล่งนี้      ๒. เคยหาจากแหล่งนี้
	42	YR34	ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ๑. ไม่เคยหาจากแหล่งนี้      ๒. เคยหาจากแหล่งนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตอนที่ ๓

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่สำคัญนำมาประกอบการพิจารณา

ในการกำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทางสายใดสายหนึ่ง ท่านคิดว่าข้อมูล  
ต่อไปนี้ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ควรนำมาใช้พิจารณาตัดสินใจหรือไม่

กรุณาวางกลม  ล้อมรอบตัว เลขที่ตรงกับความคิดเห็นของ  
ท่านมากที่สุด

Coding	Column	Varname	
			<p>ก. <u>ข้อมูลประกอบการพิจารณาตัดสินใจ</u></p> <p><u>ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเส้นทาง</u></p> <p>แผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดของเส้นทางที่จะกำหนด เป็นสิ่งสำคัญ สิ่งแรก เพราะจะเป็นสิ่งที่บอกถึงสถานที่หรือจุดต่าง ๆ ตามเส้นทาง ที่ผ่าน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	43	YR35	
	44	YR36	<p>นอกจากนี้ลักษณะถนนไม่สำคัญจะเป็นถนนลูกรัง ลาดยาง และสภาพถนน เช่น ถนนที่สูงชัน ผ่านภูเขาสูง เป็นต้น มีความสำคัญเพราะว่ารถยนต์ ที่นำมาวิ่งบริการในแต่ละหมวดนั้นมีลักษณะและสมรรถภาพไม่เหมือนกัน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>

Coding	Column	Varname	
	45	YR37	<p>จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทางที่จะกำหนด ไม่น่าจะเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำมาประกอบการตัดสินใจ เพราะว่าจำนวนรถที่จะบริการนั้นมีส่วนสัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวันอยู่แล้ว</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	46	YR38	<p>รายละเอียดหรือระยะทางที่กำหนดใหม่ ซึ่งทับหรือซ้อน เส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทางที่มีอยู่เดิมนั้นจำเป็นต้องนำมาพิจารณา เพื่อป้องกันการสูญเสียค่าเสียโอกาส และป้องกันการกระทบระหว่างผู้ประกอบการ อันเกิดการแก่งแย่งกัน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	47	YR39	<p><u>อุปกรณ์การขนส่งทั่วไป</u></p> <p>ปริมาณรถยนต์นั่งทั้งส่วนบุคคลและรับจ้าง น่าจะเป็นตัวชี้ถึงความต้องการการโดยสารของประชาชนเป็นอย่างดี ส่วนจำนวนรถบรรทุกในเส้นทางที่กำหนดก็น่าจะเป็นตัวชี้ความต้องการขนส่งสินค้าหรือมีจำนวนผู้โดยสารประจำทางเกิดขึ้นทางอ้อม</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>





Coding	Column	Varname	
	48	YR40	<p>นอกจากนี้จำนวนเที่ยวการเดินทางไฟฟ้ผ่านเส้นทางที่จะกำหนด ย่อมมีส่วนสำคัญต่อการนำมาพิจารณาเพราะเป็นการขนส่งคนโดยสารที่ต่อเนื่องกัน รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกในการคมนาคมของประชาชนทางหนึ่ง</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p> <p><u>ด้านการเมือง</u></p>
	49	YR41	<p>ในเขตท้องถิ่นใดหรือชุมชนใดมีปริมาณประชาชนหนาแน่น ความต้องการในด้านการโดยสารรถประจำทางย่อมเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีการรวมตัวกันเรียกร้องให้กำหนดเส้นทาง</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	50	YR42	<p>บางครั้งในพื้นที่ห่างไกลความเจริญ รวมทั้งเขตแทรกซึมหรืออำเภอบริเวณผู้ก่อการร้าย หากมีการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง จะทำให้ประชาชนมีโอกาสออกมาติดต่อโลกภายนอก ซึ่งจะส่งผลดีเพราะประชาชนจะไม่ถูกปลูกปั้นได้ง่ายด้วย</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>



Coding	Column	Varname	
	51	YR43	<p>บางครั้งไม่ว่าในเมืองหรือชนบทมีผลมาจากอิทธิพลท้องถิ่น หรืออิทธิพลทางการเมืองในระดับต่าง ๆ อันเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้มีการกำหนดเส้นทาง (อิทธิพลในที่นี้ รวมความไปถึงอำนาจสังคมทรัพย์สิน ฐานะยศ สรรเสริญ ฯลฯ ที่มีส่วนผลักดันให้มีการกำหนดเส้นทางขึ้น)</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก                      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ    ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p> <p><u>ด้านประชากร</u></p>
	52	YR44	<p>ความหนาแน่นของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านในอาณาบริเวณหรือใกล้เคียงกันจะเป็นตัวชี้บอกความต้องการการโดยสาร เพราะว่าลักษณะธรรมชาติของมนุษย์ย่อมมีการเคลื่อนย้ายถ่ายเทไปมาหาสู่กัน เป็นกิจวัตรประจำวัน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก                      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ    ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	53	YR45	<p>นอกจากนี้อัตราการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านนั้นก็ เป็นตัวชี้อันหนึ่งเพราะจะเป็นสิ่งที่ทำให้คาดคะเนว่า ความต้องการการโดยสารจะมีเพิ่มขึ้นหรือลดลง</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก                      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ    ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>

Coding	Column	Varname	
	54	YR46	<p>อีกประการคือ จำนวนครัวเรือนในสองฝากทางตั้งแต่จุดต้นทางถึงปลายเส้นทาง จะทำให้ทราบหรือคาดคะเนการถ่ายเทหรือหมุนเวียนการโดยสารตลอดเส้นทาง</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก                      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ    ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p> <p><u>ด้านสังคม</u></p>
	55	YR47	<p>จำนวนสถานศึกษาทั้งของรัฐบาลและเอกชน เช่น โรงเรียนวิทยาลัย มหาวิทยาลัย จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะชี้บอกความต้องการการโดยสารที่สม่ำเสมอ</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก                      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ    ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	56	YR48	<p>เกี่ยวกับจำนวนสถานที่ทำงานของราชการและเอกชนและครอบคลุมทั้งสถานพยาบาลและสถานีอนามัยก็จะเป็นตัวบ่งถึงความต้องการโดยสารทางหนึ่ง เพราะว่าการเดินทางไปมาสถานที่ดังกล่าวย่อมกระทำเป็นประจำทุกวัน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก                      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ    ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>

Coding	Column	Varname	
	57	YR49	<p>จำนวนหมู่บ้านจัดสรรและจำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรร จะเป็นเครื่องชี้ปริมาณความต้องการการโดยสารเป็นอย่างดี โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร การโดยสารจากหมู่บ้านจัดสรรไปสู่จุดหมายหรือจากชานเมืองสู่เมืองนั้นนับว่ารถประจำทางเป็นปัจจัยสำคัญ</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	58	YR50	<p>เกี่ยวกับศูนย์สถานสำคัญ รวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยวอันเป็นที่รู้จักดีจะเป็นสิ่งดึงดูดใจให้คนไปมาหาสู่เป็นประจำ การกำหนดเส้นทางพาดผ่านน่าจะเป็นผลดีต่อการเดินทางของประชาชนด้วย</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	59	YR51	<p>สำหรับตลาดหรือตลาดนัด รวมทั้งปริมาณคนที่มาตลาดหรือตลาดนัดซึ่งเป็นศูนย์รวมประชาชนที่มาจากทุกหนแห่ง ฉะนั้นการกำหนดเส้นทางไปสู่หรือผ่านตลาดหรือตลาดนัด จะเป็นการสนองความต้องการโดยสาร</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>

Coding	Column	Varnomé	ด้านการเกษตร
	60	YR52	<p>พื้นที่การเพาะปลูกทั้งพืชไร่ - นา พืชสวน พืชผัก รวมทั้งปริมาณการผลิตและประเภทของพืชดังกล่าวที่มีการปลูกในเขตอาณานิคมบริเวณใกล้เคียงเส้นทางเดินรถที่กำหนดจะทำให้คาดคะเนความต้องการของเกษตรกรที่ไปมาจากที่ปลูกอาศัยไปยังพื้นที่ดังกล่าว การนำผลผลิตจากแหล่งมาขายในเมือง หรือเขตชุมชน ความต้องการโดยสารถยนต์ไม่มีเพียงพอไปกว่าด้านอื่น ๆ เช่นกัน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย  ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย  ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	61	YR53	<p>จำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยง ทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ รวมถึงปริมาณผลผลิตจากป่าตามเส้นทางที่กำหนด เพราะว่าการนำผลผลิตจากป่าสัตว์เลี้ยงโดยเฉพาะสัตว์น้ำหรือสัตว์บกประเภท ๒ ขานั้น ประชาชนตามชนบทมักจะนำมาขายในเมือง หรือเขตชุมชนซึ่งอาศัยรถโดยสารมากกว่ามาด้วยรถส่วนตัว ซึ่งการเลี้ยงสัตว์ดังกล่าวจะทำเพียงพอเลี้ยงชีพไปวัน ๆ จึงควรจะมีรถโดยสารเพื่อการดังกล่าว</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย  ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย  ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>



Coding	Column	Varname	
	62	YR54	<p>สำหรับปริมาณของผลิตผลทางด้านเกษตรกรรม รวมทั้งอัตราการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร จะเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในด้านการโดยสาร เพราะว่าเกษตรกรไทยมักจะมีที่ทำกินของตนจำนวนหนึ่งไม่มากมาย ฉะนั้นหากปริมาณการผลิตมากหรืออัตราการเพิ่มมากย่อมจะหมายถึงมีจำนวนเกษตรกรมากด้วย</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p> <p>----- <u>สถานธุรกิจ การผลิตและบริการ</u></p>
	63	YR55	<p>ในทางธุรกิจ จำนวนธนาคาร บริษัท เงินทุนและการประกันภัยนั้น เป็นปัจจัยที่ควรสนใจ เพราะว่าสถานธุรกิจดังกล่าว เมื่อมีมากแสดงว่าย่อมมีการติดต่อกับประชาชนจำนวนมาก</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	64	YR56	<p>ส่วนจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก-เบา ย่อมจะมีคนงานและพนักงานระดับต่าง ๆ จำนวนมากที่จะต้องเดินทางไป-กลับ จากที่พักอาศัยไปทำงานเป็นประจำ ทำให้เกิดความต้องการการโดยสาร</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย ๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย ๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>

Coding	Column	Varname	
	65	YR57	<p>จำนวนร้านเครื่องอุปโภคและบริโภค รวมทั้งภัตตาคารและสหกรณ์ต่าง ๆ เป็นสิ่งบ่งชี้ถึงปริมาณผู้บริโภค</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	66	YR58	<p>จำนวนและประเภทสถานเริงรมย์และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อันได้แก่ โรงภาพยนตร์ สนามกีฬา ในทึคลับ อาบอบนวด เป็นต้น เป็นสิ่งชี้ถึงปริมาณผู้มาใช้สถานที่ดังกล่าว</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p> <p><u>แหล่งที่จะแสวงหาข่าวสารข้อมูล</u></p> <p>ท่านคิดว่าแหล่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ จะให้ข่าวสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ การกำหนดเส้นทางเดินรถหรือไม่ กรุณาเขียนเครื่องหมายวงกลม ล้อมรอบหัวข้อที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุด</p>
	67	YR59	<p>ข่าวสารข้อมูลจากศาลากลางจังหวัดหรือที่ว่าการอำเภอ เช่น ด้าน ประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้านนั้น แหล่งดังกล่าวจะมีสถิติ หรือรายงานประจำปีพร้อม น่าจะให้ความสำคัญกับแหล่งนั้น</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๒. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>



Coding	Column	Varname	
	68	YR60	<p>จำนวนสถานศึกษา อันได้แก่ วิทยาลัยหรือมหาวิทยาลัย ทั้งของ เอกชนและรัฐบาลนั้น สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดหรือศึกษาธิการ อำเภอก จะให้ข่าวสารข้อมูลด้านนี้</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	69	YR61	<p>ส่วนสถิติเกี่ยวกับการเกษตรกรรม เช่น ปริมาณผลผลิต อัตราการเพิ่ม-ลด ข้อมูลเหล่านี้จะได้จากสำนักงานเกษตรจังหวัดหรืออำเภอก</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	70	YR62	<p>สำหรับสำนักงานพาณิชย์จังหวัดนั้น จะให้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับด้าน สานธุรกิจ การผลิตหรือบริการ เช่น ธนาคาร โรงงานอุตสาหกรรม ห้างร้าน ฯลฯ</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>
	71	YR63	<p>สำนักงานเทศบาล ไม่ว่าจะเทศบาลเมือง เทศบาลตำบล รวมทั้ง กรุงเทพมหานคร จะให้ข้อมูลด้านต่าง ๆ ภายในการรับผิดชอบทุก ๆ ด้าน</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>



Coding	Column	Varname	
	72	YR64	<p>แหล่งข้อมูลที่ใหญ่ซึ่งมีสถิติทั้งหลายรวมกันไว้ คือ สำนักงานสถิติแห่งชาติ แม้จะเป็นข้อมูลที่ค่อนข้างช้า แต่ก็ยังเป็นที่น่าอ้างอิงได้หากจำเป็นจริง ๆ</p> <p>๑. ไม่เห็นด้วยอย่างมาก      ๒. ไม่เห็นด้วย</p> <p>๓. ไม่แน่ใจ      ๔. เห็นด้วย</p> <p>๕. เห็นด้วยอย่างมาก</p>

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งที่กรุณาให้ความร่วมมือ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประวัติผู้วิจัย

นายยงยุทธ รักษาศรี เกิดวันจันทร์ตรงกับขึ้น ๑๕ ค่ำ เดือนหก หรือวันวิสาขบูชา  
ปีชวด ที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ จบการศึกษามัธยมศึกษา ( กศ.บ. ) จากวิทยาลัยวิชาการ  
ศึกษา พระนคร และวารสารศาสตร์บัณฑิต ( ว.บ. ) จากแผนกอิสระวารสารศาสตร์และสื่อสาร  
มวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย