



### บทที่ 3

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

### 3.1 พื้นที่ทำการศึกษา

ประเทศไทยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 513,115 ตารางกิโลเมตร และจากการสำรวจจำนวนประชากร เมื่อเดือนธันวาคม ปี 2532 (โดยสำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย) พบว่ามีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 55,888,393 คน ความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 109 คนต่อตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 73 จังหวัด 620 อำเภอ และ 5,775 หมู่บ้าน รูปที่ 3.1 และ 3.2 แสดงแผนที่ประเทศไทยทั้ง 4 ภาค และอาณาเขตของจังหวัดต่างๆ ตามลำดับ

พื้นที่ทำการศึกษาครั้งนี้จะอยู่ในเขตภาคกลาง ดังแสดงในรูปที่ 3.3 ซึ่งครอบคลุมอาณาเขตของจังหวัดทั้งสิ้น 25 จังหวัด และแบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 ส่วนย่อยๆ (วัชรินทร์ บรรพต, 2531) คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคกลางส่วนเหนือ ภาคกลางส่วนตะวันออก ภาคกลางส่วนตะวันตก และภาคกลางส่วนใต้ ในการศึกษานี้จะทำการศึกษาครอบคลุมเฉพาะส่วนที่เป็นบริเวณของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Greater Bangkok Area ; GBA) ซึ่งประกอบด้วย 4 จังหวัดคือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี และปทุมธานี ดังแสดงในรูปที่ 3.4 ส่วนจังหวัดในภาคกลางส่วนย่อยที่ล้อมรอบพื้นที่ทำศึกษามี 21 จังหวัด คือ

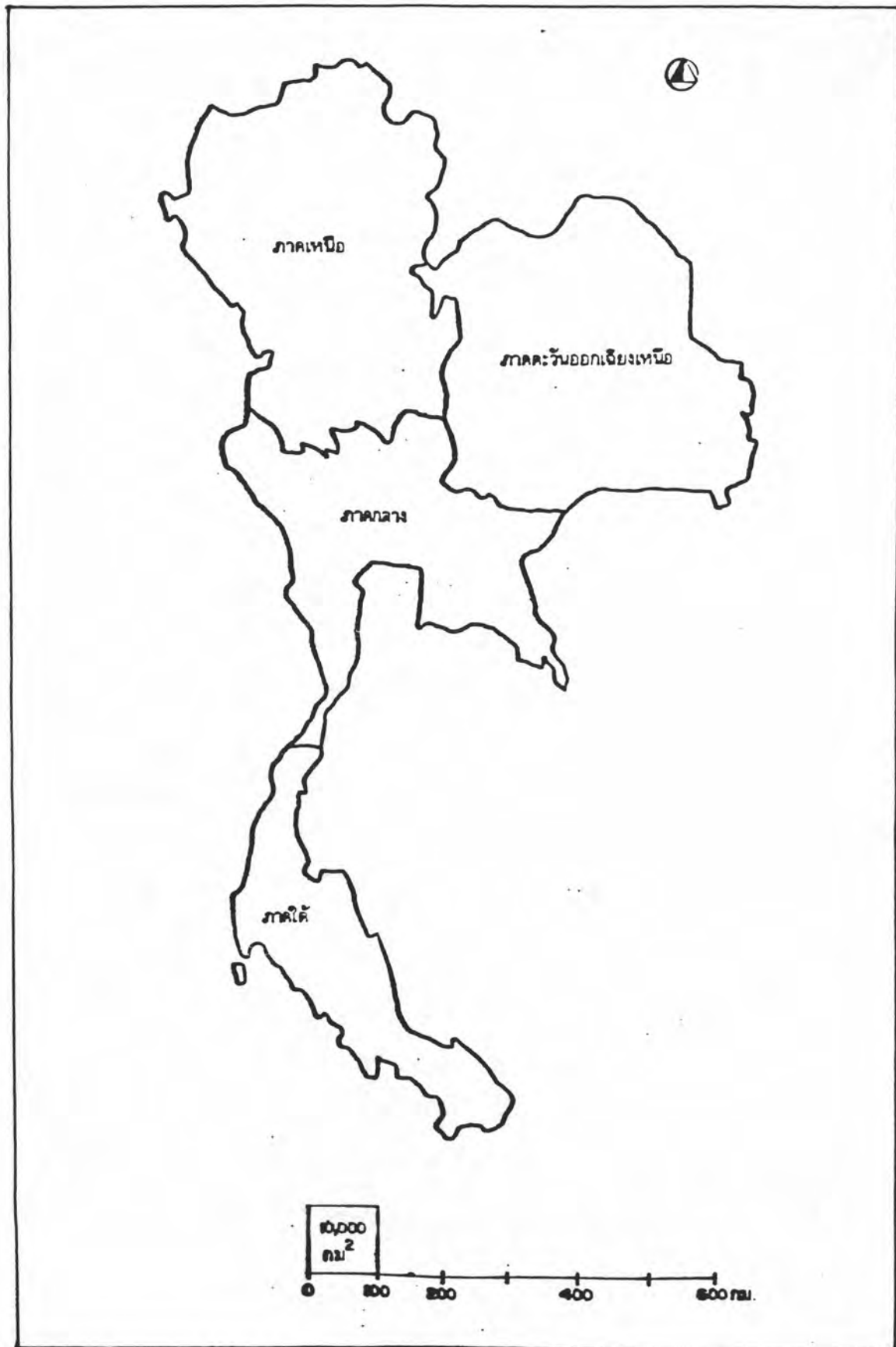
ก. ภาคกลางส่วนเหนือ ประกอบด้วย 6 จังหวัด คือ จังหวัดอยุธยา นครนายก สระบุรี สิงห์บุรี ลพบุรี และชัยนาท

ข. ภาคกลางส่วนตะวันออก ประกอบด้วย 6 จังหวัด คือ จังหวัดปราจีนบุรี ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และตราด

ค. ภาคกลางส่วนตะวันตก ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดนครปฐม อ่างทอง สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี

ง. ภาคกลางส่วนใต้ ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดสมุทรสงคราม ราชบุรี สมุทรสาคร เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์

เฉพาะในส่วนของพื้นที่ศึกษา คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีขนาดพื้นที่ทั้งสิ้น



รูปที่ 3.1 แผนที่ประเทศไทย แสดงการแบ่งภาค



รูปที่ 3.2 แผนที่แสดงอาณาเขตจังหวัด



รูปที่ 3.3 แผนที่แสดงพื้นที่ภาคกลาง



รูปที่ 3.4 แสดงพื้นที่ศึกษาและจังหวัดในภาคกลาง

4,717 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น จากการสำรวจในปี พ.ศ.2532 จำนวน 7,731,852 คน ความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 1,598 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยจะทำการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 118 พื้นที่ย่อย (Zone) ดังแสดงในรูปที่ 3.5 และรายละเอียดของแต่ละพื้นที่ย่อยแสดงอยู่ในภาคผนวก ก.

### 3.2 แนวทางในการเก็บข้อมูล

ในการศึกษาลักษณะของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นมากที่สุดของประเทศ ดังนั้นข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาลักษณะของระบบขนส่งสาธารณะ และพัฒนาแบบจำลองรูปแบบการเดินทางสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร จึงต้องใช้ข้อมูลมากพอสมควร ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูล ควรมีแนวทางและขอบเขตที่ชัดเจน เพื่อมิให้สับสน และเพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์ได้ในแนวทางที่ตั้งใจเอาไว้

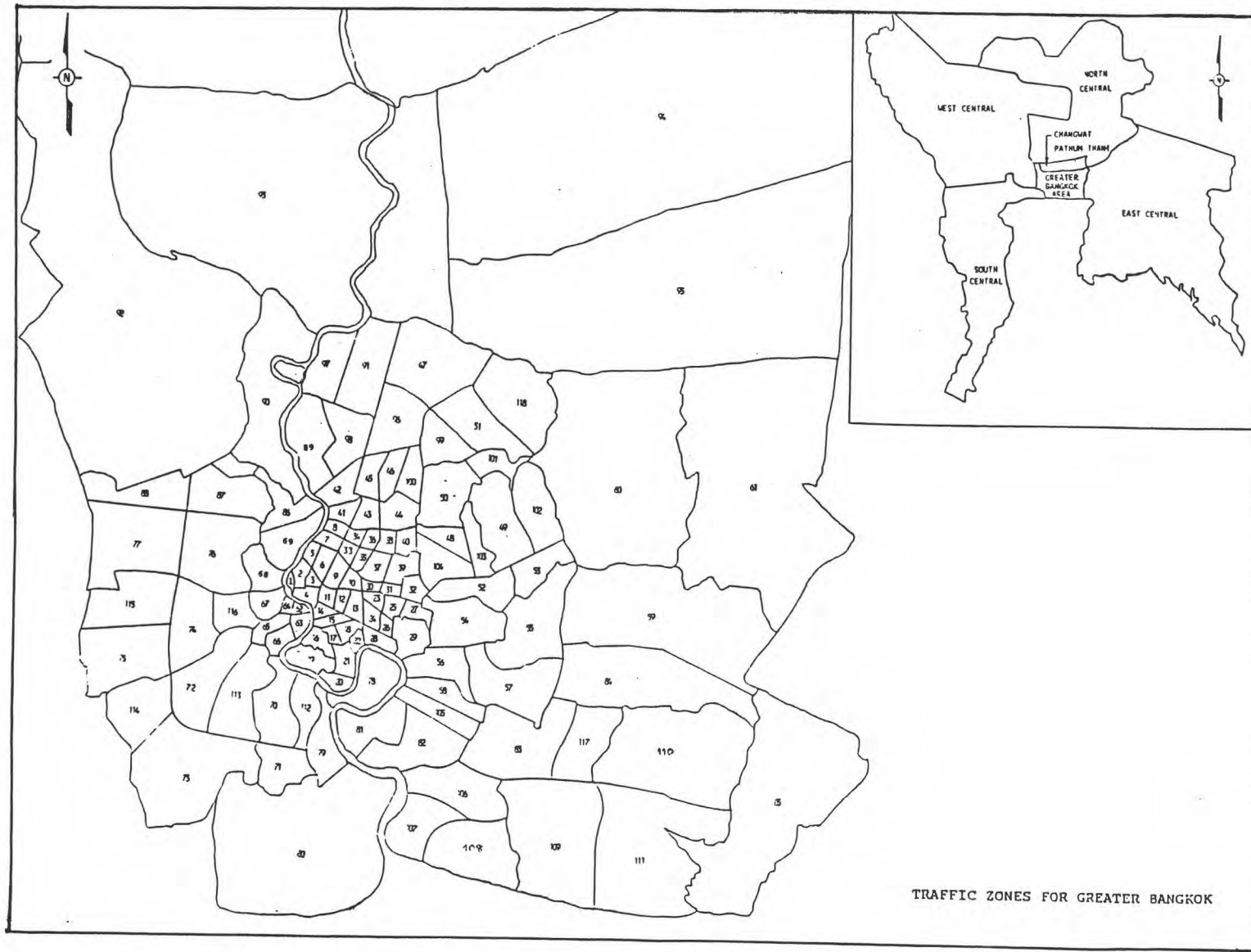
ข้อมูลที่จำเป็นต้องเก็บรวบรวม เป็นข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางและการขนส่ง พร้อมทั้งสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประชากร โดยจำแนกออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อต่อไป

### 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

ข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากหน่วยงานต่างๆ ซึ่งหน่วยงานนั้นอาจจะเก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลโดยตรง หรือรวบรวมจากแหล่งข้อมูลอื่นอีกต่อหนึ่ง หรือจากการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการต่างๆ ทั้งจากหน่วยงานภายในและภายนอกประเทศ

ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถเก็บรวบรวมได้จากหน่วยงานต่างๆ ดังต่อไปนี้

- หน่วยวิจัยการจราจรและขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กรุงเทพมหานคร
- สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ
- กรมการขนส่งทางบก
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
- กรมทางหลวง



TRAFFIC ZONES FOR GREATER BANGKOK

รูปที่ 3.5 แสดงพื้นที่ย่อย (Zone) ภายในพื้นที่ศึกษา

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ข้อมูลชนิดนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการสังเกตแบบสอบถาม หรือวิธีสัมภาษณ์ ซึ่งค่อนข้างสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูง ในการศึกษานี้แบ่งการเก็บข้อมูลปฐมภูมิต่อออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่บ้าน (Home Interview Survey)
2. ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop Interview Survey)
3. ข้อมูลจากแบบสอบถามผู้โดยสารรถแท็กซี่ (Taxi Interview Survey)
4. ข้อมูลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Opinions Survey)

#### 3.4.1 ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่บ้าน (Home Interview Survey)

ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่บ้านนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาแผนการปรับปรุงจัดการจราจรและขนส่งในระยะกลาง และระยะยาวของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (The Study of Medium to Long Term Improvement/Management Plan of Road and Road Transport in Bangkok 1989 : SIMR) ซึ่งทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลโดย สถาบันความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เมื่อประมาณต้นปี พ.ศ.2532 โดยข้อมูลการสัมภาษณ์ที่บ้านดังกล่าว ได้จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน (Household) จากครัวเรือนที่สุ่มได้จากพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นจำนวนทั้งสิ้น 15,053 ครัวเรือน (ประมาณ 1 % ของครัวเรือนทั้งหมดที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1,528,914 ครัวเรือน) ดังแสดงในตารางที่ 3.1

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ดังกล่าว จำแนกออกได้เป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ

ก. ข้อมูลสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน (Socio-Economic of Household) ได้แก่

- ลักษณะที่อยู่อาศัย
- จำนวนผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน
- รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน
- การเป็นเจ้าของรถยนต์ ประเภทต่างๆ และอื่นๆ



ตารางที่ 3.1 จำนวนข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ที่บ้าน ของโครงการ SIMR แยกตามพื้นที่ย่อย

No. of Household Samples			
ZONE	SAMPLE		
	DESIGN	SURVEY	RATE(%)
1	30	30	100.0
2	120	125	104.2
3	60	60	100.0
4	130	134	103.1
5	180	180	100.0
6	75	75	100.0
7	170	170	100.0
8	140	140	100.0
9	200	201	100.5
10	160	160	100.0
11	40	40	100.0
12	275	278	101.1
13	130	132	101.5
14	300	300	100.0
15	30	32	106.7
16	180	184	102.2
17	150	150	100.0
18	100	100	100.0
19	100	100	100.0
20	310	311	100.3
21	140	142	101.4
22	90	90	100.0
23	210	211	100.5
24	140	145	103.6
25	110	110	100.0
26	40	40	100.0
27	80	83	103.8
28	110	110	100.0
29	90	90	100.0
30	145	145	100.0
31	60	60	100.0
32	175	175	100.0
33	340	344	101.2
34	40	40	100.0
35	40	40	100.0
36	60	60	100.0
37	160	160	100.0
38	150	150	100.0
39	140	140	100.0
40	150	150	100.0
41	130	131	100.8
42	150	150	100.0
43	210	211	100.5
44	90	90	100.0
45	230	230	100.0
46	190	190	100.0
47	70	70	100.0
48	130	130	100.0
49	130	130	100.0
50	150	150	100.0
51	140	139	99.3
52	200	202	101.0
53	100	101	101.0
54	250	250	100.0
55	300	302	100.7
56	250	250	100.0
57	600	599	99.8
58	350	348	99.4
SUB-TOTAL: 9,020 : 9,060 : 100.4			

No. of Household Samples			
ZONE	SAMPLE		
	DESIGN	SURVEY	RATE(%)
59	390	390	100.0
60	380	380	100.0
61	240	240	100.0
62	210	210	100.0
63	360	362	100.6
64	120	120	100.0
65	40	40	100.0
66	240	240	100.0
67	120	120	100.0
68	180	185	102.8
69	80	80	100.0
70	190	190	100.0
71	350	352	100.6
72	510	511	100.2
73	440	443	100.7
74	150	150	100.0
75	160	160	100.0
76	140	139	99.3
77	180	180	100.0
78	140	140	100.0
79	100	100	100.0
80	120	120	100.0
81	260	260	100.0
82	280	280	100.0
83	120	120	100.0
84	110	110	100.0
85	110	111	100.9
86	130	130	100.0
87	130	130	100.0
SUB-TOTAL: 5,980 : 5,993 : 100.2			
TOTAL : 15,000 : 15,053 : 100.4			

ข. ข้อมูลลักษณะของบุคคลในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 5 ปี (Trip Maker)

- เพศ
- อายุ
- อาชีพ หรือสถานะการทำงาน
- สถานภาพการทำงาน
- การศึกษา
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
- การมีใบอนุญาตขับขี่ และอื่นๆ

ค. ข้อมูลการเดินทางของบุคคลในครัวเรือน (Trip Characteristics)

ข้อมูลประเภทนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการสอบถามการเดินทางใน 1 วัน โดยสอบถามรายละเอียดของการเดินทาง ดังนี้

- จำนวนครั้งที่เดินทาง
- จุดเริ่มต้นการเดินทาง (พื้นที่ย่อย)
- ลักษณะของสถานที่ต้นทาง
- เวลาเริ่มต้นการเดินทาง
- จุดหมายปลายทาง (พื้นที่ย่อย)
- ลักษณะของสถานที่ปลายทาง
- เวลาถึงจุดหมายปลายทาง
- วัตถุประสงค์ของการเดินทาง
- ชนิดของพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- เวลาที่ใช้เดินทางด้วยพาหนะนั้นๆ
- ค่าโดยสาร
- สถานที่จอดรถและค่าจอดรถ (กรณีที่ใช้รถส่วนตัว)

รายละเอียดของข้อมูลที่ทำการศึกษาพร้อมทั้งแบบฟอร์มที่ใช้ (แบบฟอร์มที่ 1, 2 และ 3) แสดงไว้ในภาคผนวก ข.1

### 3.4.2 ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถประจำทาง (Bus Stop Interview Survey)

ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถประจำทาง เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Bangkok Transport Planning Unit : Phase I Project (BTPU) ของกรุงเทพ

มหานคร ซึ่งทำการเก็บสำรวจและรวบรวมโดย หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อประมาณเดือนมกราคม ปี พ.ศ.2533 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อจะเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทาง และรูปแบบลักษณะการเดินทางช่วงสุดท้ายก่อนที่จะถึงจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถประจำทาง (Bus Interchange and Egress Characteristics) เพื่อที่จะได้นำข้อมูลในส่วนของ BTPU นี้ ไปประกอบร่วมกับข้อมูลของ SIMR เพื่อที่จะได้ข้อมูลที่ครบถ้วนสำหรับการวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทางสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ดังกล่าว จะใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่ลงจากรถโดยสารประจำทางที่บริเวณป้ายรถประจำทาง (Bus Stop Interview Survey) ซึ่งเป็นวิธีที่เหมาะสมที่จะทำให้ได้ข้อมูลที่ตีในแง่ของการเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทาง และลักษณะการเดินทางช่วงสุดท้ายก่อนที่จะถึงจุดหมายปลายทาง

กรรมวิธีที่ใช้ในการสัมภาษณ์ จะใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบสุ่มตัวอย่าง (Randomly Sampling) และเนื่องจากการสัมภาษณ์ด้วยวิธีดังกล่าวที่บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางต้องใช้เวลา ค่าใช้จ่าย และความชำนาญมากในการเก็บข้อมูล ดังนั้นภายหลังจากการพิจารณาถึงความเหมาะสมต่างๆ จึงกำหนดจำนวนข้อมูลที่ต้องการประมาณ 5,000 ข้อมูล โดยจะทำการสัมภาษณ์ตามบริเวณต่างๆ 10 บริเวณ ดังนี้

1. บริเวณถนนสีลม และ ถนนพระราม 4
2. บริเวณถนนราชดำเนินกลาง
3. บริเวณถนนเพชรบุรีตัดใหม่
4. บริเวณถนนเจริญกรุง
5. บริเวณถนนสุขุมวิท
6. บริเวณถนนรามคำแหง
7. บริเวณถนนพหลโยธิน
8. บริเวณถนนสุขสวัสดิ์
9. บริเวณสนามหลวง
10. บริเวณอนุเสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

รูปที่ 3.6 แสดงตำแหน่งบริเวณที่จะทำการสัมภาษณ์ โดย 4 บริเวณแรก (บริเวณที่ 1-4) อยู่ภายในใจกลางเมืองหรือภายในวงแหวนชั้นกลาง (Middle Ring Road) ซึ่ง จะทำการสัมภาษณ์ในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า เพราะในช่วงเวลาเช้านั้น จุดหมายปลายทาง



รูปที่ 3.6 แสดงบริเวณที่เก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถประจำทาง (BIPU)

ส่วนใหญ่ของผู้เดินทางจะมุ่งเข้าตัวเมือง เพื่อทำงานหรือประกอบธุรกิจต่างๆ ส่วนบริเวณที่ 5-8 อยู่ภายนอกรอบๆเมือง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณที่พอกอยู่อาศัย โดยจะทำการสัมภาษณ์ในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น ส่วน 2 บริเวณสุดท้าย (บริเวณที่ 9, 10) จะเป็นบริเวณหลักที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทาง จึงทำการสัมภาษณ์ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเช้าและตอนเย็น

ตารางที่ 3.2 แสดงวันและเวลาที่เก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถประจำทาง  
แยกตามบริเวณที่เก็บข้อมูล

Survey Station	Date	Hours
1. Silom Rd. & Rama IV Rd.	17, 18, 19, 30 Jan.	7:00-9:00 A.M.
2. Ratchadamnern Klang Rd.	18, 19, 30 Jan.	7:00-9:00 A.M.
3. New Petchaburi Rd.	17, 18, 19, 30 Jan.	7:00-9:00 A.M.
4. New Rd. & Rama iv Rd.	17, 18, 19, 30 Jan.	7:00-9:00 A.M.
5. Sukhumvit Rd.	16, 17, 18, 30 Jan.	4:00-6:00 P.M.
6. Ramkhamhaeng Rd.	16, 17, 18, 30 Jan.	4:00-6:00 P.M.
7. Phaholyothin Rd.	16, 17, 18, 30 Jan.	4:00-6:00 P.M.
8. Suksawat Rd.	16, 17, 18, 30 Jan.	4:00-6:00 P.M.
9. Sanam Luang	31 Jan ; 1, 20 Feb.	7:00-9:00 A.M.
		4:00-6:00 P.M.
10. Victory Monument	31 Jan ; 1, 20 Feb.	7:00-9:00 A.M.
		4:00-6:00 P.M.

ตารางที่ 3.3 จำนวนข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถประจำทาง  
แยกตามบริเวณที่เก็บข้อมูล

Survey Station	No. of Valid Interviews
1. Silom Rd. & Rama IV Rd.	453
2. Ratchadamnern Klang Rd.	319
3. New Petchaburi Rd.	331
4. New Rd. & Rama iv Rd.	313
5. Sukhumvit Rd.	522
6. Ramkhamhaeng Rd.	417
7. Phaholyothin Rd.	436
8. Suksawat Rd.	368
9. Sanam Luang	1063
10. Victory Monument	1066
Total	5288

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ดังกล่าว แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ตามลักษณะของแบบสอบถามที่ใช้ (ซึ่งแสดงไว้ในภาคผนวก ข.2) ดังนี้

ส่วนที่ 1 จะเป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้นเดินทาง (พื้นที่ย่อย) จุดหมายปลายทาง (พื้นที่ย่อย) ลักษณะของสถานที่ต้นทางและสถานที่หมายปลายทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง จำนวนการเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทาง พร้อมทั้งจำนวนครั้งที่เสียค่าโดยสาร

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดเพราะเกี่ยวข้องกับ การเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทาง และลักษณะการเดินทางในช่วงสุดท้ายก่อนถึงจุดหมายปลายทาง โดยจะสอบถามเกี่ยวกับลักษณะการเดินทางในช่วงต่อไป ภายหลังจากลงรถโดยสารประจำทางว่าจะเดินทางโดยรถประเภทใด ใช้เวลาในการเดินทางเพื่อไปต่อรถและต้องรอรถนานเท่าไร รวมทั้งเวลาที่ใช้ในการเดินทาง พร้อมทั้งค่าโดยสาร และเวลาที่ต้องเดินต่อไปอีกจนถึงจุดหมายปลายทาง

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนสุดท้ายของแบบสอบถาม จะเกี่ยวข้องกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทาง ซึ่งครอบคลุมถึง เพศ อายุ การเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว อาชีพ และรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือน

จะเห็นว่าลักษณะคำถามบางส่วนของ BTPU จะพยายามปรับให้เข้ากับข้อมูลของโครงการ SIMR อย่างเช่น การแยกประเภทต่างๆของลักษณะจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง อาชีพ และช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน เป็นต้น

### 3.4.3 ข้อมูลจากแบบสอบถามผู้โดยสารรถแท็กซี่ (Taxi Interview Survey)

เนื่องจากการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้โดยสารรถแท็กซี่ จากการสัมภาษณ์ที่บ้าน หรือบริเวณริมถนน เป็นไปได้ยาก เพราะไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้ว่า ผู้ที่จะถูกสัมภาษณ์นั้นมีการเดินทางที่อาศัยรถแท็กซี่เป็นยานพาหนะ ดังนั้นทางหน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จึงได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการจัดส่งแบบสอบถามไว้ภายในรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสารรถแท็กซี่เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งการเก็บข้อมูลโดยวิธีนี้มีข้อดีคือ สามารถที่จะเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้โดยสารรถแท็กซี่ได้โดยตรง และได้จำนวนข้อมูลมากเพียงพอที่จะใช้ในการวิเคราะห์ ลักษณะของการเดินทางโดยระบบรถขนส่งสาธารณะประเภทรถแท็กซี่



วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยจัดส่งแบบสอบถามไว้ภายในรถแท็กซี่ แบ่งขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลได้เป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ก. การวางแผนและเตรียมการ

จากข้อมูลพื้นฐานที่ได้จากแหล่งทุติยภูมิ นำมาใช้ในการวางแผนและเตรียมการในการเก็บข้อมูล ดังนี้

- ออกแบบฟอร์มของแบบสอบถามผู้โดยสารรถแท็กซี่
- จัดทำหนังสือแนะนำตัว และขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูลต่อสหกรณ์หรือผู้ประกอบการรถแท็กซี่ต่างๆ

ข. การทดสอบแบบสอบถามและกำหนดจำนวนตัวอย่าง

- เนื่องจากแบบสอบถามบนรถแท็กซี่ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามใหม่ จึงต้องมีการทดสอบแบบสอบถามเสียก่อน โดยลองทดสอบจริงๆบนรถแท็กซี่ เพื่อที่จะได้สามารถปรับปรุงแบบสอบถามให้เหมาะสมยิ่งขึ้น พร้อมทั้งยังช่วยให้สามารถประมาณเวลาที่ใช้ในการเก็บ และจำนวนข้อมูลที่ต้องการ ซึ่งจากการพิจารณาถึงความเหมาะสมในด้านอื่นๆ ประกอบด้วย จึงได้กำหนดจำนวนข้อมูลที่ต้องการไว้ประมาณ 1,200 ชุด

ค. การจัดเตรียมและติดต่อส่งแบบสอบถาม

- เนื่องจากแบบสอบถามดังกล่าว ต้องฝากไว้บนรถแท็กซี่ ดังนั้นเพื่อความสะดวกและง่ายต่อการกรอกข้อมูลของผู้โดยสาร จึงจัดเตรียมแบบสอบถามใส่แฟ้มไว้ โดยใน 1 แฟ้มประกอบด้วยแบบสอบถามจำนวน 30 ชุด พร้อมทั้งบนแฟ้มจะมีคำแนะนำ และตัวอย่างการตอบแบบสอบถาม รวมถึงปากกาที่ใช้เขียน ประกอบอยู่ด้วย
- ติดต่อจัดส่งแบบสอบถามไปยังผู้ประกอบการ หรือสหกรณ์แท็กซี่ต่างๆเป็นจำนวนทั้งสิ้น 100 แฟ้ม หรือ 3,000 ชุดข้อมูล

ง. การเก็บรวบรวมแบบสอบถามและตรวจสอบข้อมูล รวมทั้งการ Coding ข้อมูล

- หลังจากส่งแบบสอบถามได้ 1-2 เดือน ก็จะเริ่มทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามกลับคืน และตรวจสอบข้อมูลที่ได้ พร้อมทั้งคัดเลือกข้อมูลที่สมบูรณ์ (ได้ข้อมูลทั้งสิ้น 1,105 ข้อมูล) เพื่อทำการ Coding ข้อมูลทุกตัวที่ต้องการตามกำหนด และ Key Punching

ไว้ในคอมพิวเตอร์ เพื่อทำการวิเคราะห์ต่อไป

ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 จะเกี่ยวข้องกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางที่ใช้รถแท็กซี่ ซึ่งครอบคลุมถึง เพศ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การศึกษา การเป็นเจ้าของรถส่วนตัว ทั้งรถยนต์ และรถมอเตอร์ไซด์ พร้อมทั้งลักษณะการครอบครองรถ

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนที่สำคัญ เพราะเป็นข้อมูลของการเดินทางที่อาศัยรถแท็กซี่ โดยจะเป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทาง ดังนี้

- จุดเริ่มต้นการเดินทาง (พื้นที่ย่อย)
- เวลาเริ่มต้นเดินทาง
- จุดหมายปลายทาง (พื้นที่ย่อย)
- เวลาถึงจุดหมายปลายทาง
- วัตถุประสงค์ของการเดินทาง
- ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- เวลาที่ใช้ในการเดินทางและรอกานพาหนะชนิดนั้น
- ค่าโดยสาร
- จำนวนคนที่ร่วมเดินทางโดยรถแท็กซี่

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนของการเดินทางครั้งอื่นๆภายในวันที่ตอบแบบสอบถาม โดยมีลักษณะคำถามเหมือนกับส่วนที่ 2

รายละเอียดของส่วนต่างๆพร้อมทั้งตัวอย่างแบบสอบถาม แสดงไว้ในภาคผนวก ข.3

#### 3.4.4 ข้อมูลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Opinions Survey)

ข้อมูลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษา SIMR เช่นเดียวกับข้อมูลการสัมภาษณ์ที่บ้าน ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน ในการวางแผนปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เหมาะสมยิ่งขึ้น ข้อมูลที่ใช้จะ ได้จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน จากครัวเรือนที่สุ่มได้จากพื้นที่ศึกษา เป็นจำนวนข้อมูลทั้งสิ้น 4,196 ข้อมูล



ลักษณะข้อมูลส่วนใหญ่จะเป็นการสอบถามเกี่ยวกับค่านิยมหรือทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น รถโดยสารประจำทางธรรมดา รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ รถแท็กซี่ รถสามล้อ/สี่ล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ฯลฯ และทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อ มาตรการในการปรับปรุงสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในแง่ของการลดการใช้รถส่วนตัว ให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ แทน โดยที่รายละเอียดของแบบสอบถาม คุ้ได้จากแบบฟอร์มการสัมภาษณ์ทัศนคติที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะในภาคผนวก ข.4