

บทที่ 3

พฤติกรรมการเลือกเส้นทาง

ในบทนี้กล่าวถึงการศึกษาพฤติกรรมการเลือกเส้นทางของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเน้นสนใจไปยังพฤติกรรมของผู้ขับขี่ขณะเดินทางในช่วงเวลาเช้าและเย็นซึ่งเป็นการเดินทางไปกลับระหว่างที่ทำงานและที่พักอาศัย โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 6 ส่วนหลัก ดังนี้

1. การเก็บข้อมูล
2. การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน
3. การวิเคราะห์หลักเกณฑ์การเลือกและเปลี่ยนเส้นทาง
4. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับตัวแปรที่สนใจ
5. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจ
6. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจ

ซึ่งทั้ง 6 ส่วนข้างต้นจะอธิบายอย่างละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 การเก็บข้อมูล

การเก็บข้อมูลประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้คือ การวางแผนและออกแบบการเก็บข้อมูล การเลือกกลุ่มตัวอย่างและจุดสำรวจ การออกแบบแบบสอบถาม การเตรียมการก่อนการสำรวจ การสำรวจและการบันทึกข้อมูล ซึ่งจะกล่าวอย่างละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.1 การวางแผนและออกแบบการเก็บข้อมูล

การวิจัยนี้วางแผนการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เป็นรายบุคคล ถึงแม้ว่าการสัมภาษณ์เป็นรายบุคคลจะใช้ต้นทุนในการสัมภาษณ์สูงและมีอิทธิพลของผู้สัมภาษณ์ที่มีต่อผู้ถูกสัมภาษณ์สูง แต่การสัมภาษณ์รายบุคคลโดยใช้แบบสอบถาม สามารถใช้ประโยชน์จากแบบสอบถามได้หลายทาง และยังสามารถใช้ในการนำเสนอสื่อ เช่น รูปภาพ และคำอธิบาย ประกอบการสอบถาม โดยเฉพาะในการรวบรวมข้อมูลความเต็มใจที่จะจ่าย ซึ่งต้องให้คำอธิบายของระบบแนะนำเส้นทาง พร้อมสถานการณ์ที่ผู้ถูกสัมภาษณ์ไม่คุ้นเคย วิธีการสอบถามรายบุคคลสามารถแสดงรูปภาพและให้เวลากับผู้ถูกสัมภาษณ์ที่จะทำความเข้าใจและตัดสินใจในสถานการณ์ต่าง ๆ จึงเอื้ออำนวยให้ข้อมูลถูกต้องตรงกับการตัดสินใจของผู้ถูกสัมภาษณ์มากที่สุด

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างและจุดสำรวจ

กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ศึกษาใช้ในการวิจัยนี้ คือ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นประจำ โดยไม่กำหนดเจาะจงว่าอาศัยอยู่ในบริเวณใดโดยเฉพาะ ในการสุ่มตัวอย่างจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสุ่ม(Random Sampling) การสำรวจจะทำการสำรวจบริเวณใดก็ได้ แต่ควรจะอยู่ในบริเวณที่มีผู้ใช้รถยนต์อยู่กันอย่างหนาแน่น เช่น บริเวณศูนย์การค้า บริเวณลาดจอดรถยนต์ของอาคารสำนักงานต่าง ๆ การสำรวจจะทำการสำรวจในเวลาใดก็ได้ โดยมีข้อกำหนดว่า ตัวอย่างจะต้องเป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น เพราะสนใจพฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไปของผู้ขับขี่ในสถานการณ์เดียวกันคือการเดินทางช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็นของวันทำงานปกติ

3.1.3 แบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัยนี้จะประกอบด้วย 5 ส่วนด้วยกันคือ

1. ข้อมูลเกี่ยวกับผู้เดินทาง เป็นข้อมูลที่แสดงถึงข้อมูลพื้นฐานของผู้ขับขี่ เช่น เพศ อายุ รายได้ เป็นต้น
2. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางและเส้นทาง ข้อมูลส่วนนี้จะแบ่งออกเป็นสองส่วนคือ การเดินทางในช่วงเช้า และการเดินทางในช่วงเย็น แบบสอบถามจะถามเกี่ยวกับการเดินทางและเส้นทางที่ใช้ เวลาการเดินทาง และพฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไปทั้งไปและกลับระหว่างที่ทำงานและที่พักอาศัย
3. ข้อมูลหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางและเปลี่ยนเส้นทาง ข้อมูลส่วนนี้จะถามผู้ขับขี่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกเส้นทางในการเดินทาง ทั้งการเดินทางในช่วงเช้าและเย็น และสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่เปลี่ยนเส้นทางจากเส้นทางประจำไปยังเส้นทางอื่น โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเรียงลำดับความสำคัญของแต่ละหลักเกณฑ์หรือแต่ละสถานการณ์ นอกจากนี้ยังให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนต่อหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง โดยเกณฑ์การวัดและให้คะแนนแบ่งเป็น 5 ระดับคือ

มากที่สุด	4	คะแนน
มาก	3	คะแนน
ปานกลาง	2	คะแนน
น้อย	1	คะแนน
น้อยที่สุด	0	คะแนน

โดยการแปลความหมายของค่าเฉลี่ยโดยทั่วไป กำหนดดังนี้

คะแนนในระดับ	0-1.50	มีระดับน้อย
คะแนนในระดับ	1.51-2.50	มีระดับปานกลาง
คะแนนในระดับ	2.51-4.00	มีระดับมาก

4. ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลการจราจร ข้อมูลในส่วนนี้จะถามผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลการจราจรที่ได้รับทั้งก่อนการเดินทางและระหว่างการเดินทาง รวมถึงความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากอุปกรณ์ ราคา และค่าบริการ
5. ข้อมูลความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจซื้อหรือไม่ซื้อ(ใช้หรือไม่ใช้)อุปกรณ์แนะนำเส้นทางในแต่ละสถานการณ์ที่กำหนด

3.1.4 การเตรียมการก่อนการสำรวจ

หลังจากออกแบบสอบถามแล้ว ได้นำมาทดลองใช้และทำการสำรวจเบื้องต้น (Pilot Survey) เพื่อตรวจสอบแบบสอบถาม วิธีการสัมภาษณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการสำรวจจริง โดยทำการสำรวจเบื้องต้น ประมาณ 60 ชุด และนำข้อบกพร่องมาปรับปรุงแบบสอบถาม นอกจากนี้ยังจัดทำคู่มือการสัมภาษณ์และฝึกหัดผู้สัมภาษณ์เพื่อให้แน่ใจว่า มีความเข้าใจวิธีการสัมภาษณ์

3.1.5 การสำรวจ

การวิจัยกำหนดให้มีการสำรวจขึ้น 2 ครั้ง การสำรวจครั้งแรกกระทำในช่วงเดือนกันยายน พ.ศ 2541 โดยใช้ผู้สัมภาษณ์ 60 คน ได้ตัวอย่างทั้งสิ้น 782 ชุด การสำรวจครั้งที่สองกระทำในช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2542 โดยใช้ผู้สัมภาษณ์ 20 คน ได้ตัวอย่างทั้งสิ้น 200 ชุด เสีย 6 ชุด การเก็บข้อมูลในการสำรวจครั้งที่สองจัดเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์ครั้งแรกในส่วนของข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางและเส้นทาง ข้อมูลหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางและเปลี่ยนเส้นทาง และข้อมูลความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง โดยการเพิ่มเติมและแก้ไขเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องยิ่งขึ้น

3.1.6 การบันทึกข้อมูล

การบันทึกข้อมูลจากการสำรวจกระทำการจัดเก็บด้วยโปรแกรม MS Excel หลังจากนั้นทำการแปลงข้อมูลเพื่อสามารถนำข้อมูลไปใช้ในโปรแกรม SPSS ซึ่งเป็นโปรแกรมวิเคราะห์ทางด้านสถิติ

ข้อมูลที่ทำการจัดเก็บจะต้องตรวจสอบความถูกต้อง เนื่องจากความผิดพลาดในการจัดเก็บโดยพิจารณาจากข้อมูลว่ามีค่าผิดไปจากที่กำหนดหรือไม่ และทำการแก้ไข ซึ่งในการตรวจสอบและแก้ไขจะดำเนินการทั้งหมด 2 รอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นในส่วนนี้จะแบ่งการวิเคราะห์เป็น 4 ส่วน คือ

1. การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับผู้เดินทาง
2. การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการเดินทางและเส้นทาง
3. การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับข้อมูลด้านการจราจร
4. การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

ซึ่งในแต่ละส่วนจะกล่าวอย่างละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับผู้เดินทาง

การวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามจำนวน 773 ฉบับ ผู้ขับขี่ที่เป็นชายจำนวน 397 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 และเป็นหญิง 376 คน หรือร้อยละ 48.6 จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ที่เป็นชายและหญิงมีจำนวนเท่า ๆ กัน ส่วนอายุของผู้ขับขี่ พบว่า ตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีอายุประมาณ 26-40 ปี ซึ่งเป็นค่าใกล้เคียงกับการกระจายตัวของอายุผู้ขับขี่ส่วนบุคคลจริง

เมื่อพิจารณารายได้ของผู้ขับขี่ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด คือ 252 คน คิดเป็นร้อยละ 32.6 และผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท มีจำนวนร้อยละ 27.3 จะเห็นว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 20,000 บาท

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้เดินทาง

ก) จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามอายุ

อายุ	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 18 ปี	50	6.5
19-25 ปี	214	27.7
26-40 ปี	301	38.9
41-60 ปี	193	25.0
สูงกว่า 60 ปี	15	1.9
รวม	773	100

ข) จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามรายได้

รายได้	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 10000 บาท	252	32.6
10001-20000 บาท	211	27.3
20001-30000 บาท	90	11.6
30001-40000 บาท	66	8.5
40001-50000 บาท	59	7.6
สูงกว่า 50000 บาท	95	12.3
รวม	773	100

ค) จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ความถี่	ร้อยละ
ประถมศึกษา	18	2.3
มัธยมศึกษาตอนต้น	17	2.2
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช	91	11.8
อนุปริญญา/ปวส	70	9.1
ปริญญาตรี	462	59.8
ปริญญาโทขึ้นไป	109	14.4
อื่น ๆ	6	0.8
รวม	773	100

ง) จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามอาชีพ

อาชีพ	ความถี่	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	173	22.4
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	148	19.1
พนักงานหน่วยงานธุรกิจ	164	21.2
คนงาน/ลูกจ้าง	127	16.4
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	32	4.1
อื่น ๆ	129	16.7
รวม	773	100

ส่วนระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นผู้มีความรู้ดี กล่าวคือผู้ขับขี่ที่จบระดับปริญญาตรีมีจำนวนร้อยละ 60 และอาชีพของผู้เดินทางพบว่ามีจำนวนผู้ขับขี่ที่เท่า ๆ กัน ทำให้ได้ตัวอย่างที่ไม่มีอคติในด้านอาชีพ ดังแสดงจำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามอาชีพโดยละเอียดในตารางที่ 3.1ง)

3.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการเดินทางและเส้นทาง

การวิเคราะห์ส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานทั้งในช่วงเช้าและการเดินทางกลับที่พักอาศัยในช่วงเย็น ซึ่งพบว่า วันทำงานเฉลี่ยของตัวอย่างประมาณ 5 วัน/สัปดาห์ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 1 วัน ส่วนเวลาที่ตัวอย่างเดินทางออกจากที่พักอาศัยเพื่อไปทำงานเฉลี่ยประมาณ 7.20 น. โดยมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที แสดงให้เห็นว่าช่วงเวลาที่มีการติดขัดในตอนเช้าจะอยู่ระหว่าง 6.00-9.00 น. เพราะผู้เดินทางส่วนใหญ่จะออกจากที่อยู่อาศัย แต่อย่างไรก็ตามไม่สามารถนำมาใช้พิจารณาถึงความล่าช้าอย่างละเอียดได้ เพราะไม่ได้พิจารณาถึงระยะทางการเดินทาง เส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง และสภาพการจราจรบนเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งช่วงเวลาที่ยังออกจากที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่แสดงในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามช่วงเวลาที่ออกจากที่พักอาศัย

ช่วงเวลา	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 5.00 น.	2	0.3
5.00 - 6.00 น.	61	8.0
6.00 - 7.00 น.	237	31.0
7.00 - 8.00 น.	241	31.6
8.00 - 9.00 น.	112	14.7
9.00 - 10.00 น.	54	7.0
10.00 - 11.00 น.	39	5.1
มากกว่า 11.00 น.	17	2.3
รวม	763*	100

หมายเหตุ * ข้อมูลเกิดการสูญหาย

ส่วนเวลาการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปที่ทำงาน พบว่า เวลาการเดินทางเฉลี่ยของผู้ขับขี่ประมาณ 55 นาที โดยมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 30 นาที ส่วนการทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงานพบว่า ตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้แวะทำธุระที่ไหน คิดเป็นร้อยละ 64.3 แต่ตัวอย่างที่ต้องทำธุระก่อนเดินทางไปทำงานส่วนใหญ่จะส่งบุตรหลานที่โรงเรียน เมื่อพิจารณาถึงการมีเส้นทางประจำพบว่า ตัวอย่างจะมีเส้นทางประจำที่ใช้ในการเดินทางมีมากถึง ร้อยละ 77.7 และจะใช้เส้นทางประจำนี้เกือบทุกวัน โดยระยะเวลาที่ใช้จะใช้มานานกว่า 1 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 71.4 ซึ่งรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.3

และเมื่อถามตัวอย่างเกี่ยวกับเส้นทางอื่นที่สามารถเดินทางไปทำงานนอกเหนือเส้นทางประจำ พบว่า ตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ มีร้อยละ 74.3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.75 เส้นทาง จะเห็นว่า ผู้ขับขี่มีทางเลือกในการเดินทางน้อย

ตารางที่ 3.3 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามระยะเวลาที่ใช้เส้นทางประจำ

ระยะเวลา	ความถี่	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3 เดือน	47	6.2
3-6 เดือน	73	9.6
6 เดือน - 1 ปี	97	12.8
มากกว่า 1 ปี	542	71.4
รวม	759	100

ตารางที่ 3.4 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามจำนวนเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ

จำนวนเส้นทาง	ความถี่	ร้อยละ
ไม่มี	65	9.7
1 เส้นทาง	203	30.3
2 เส้นทาง	265	39.5
3 เส้นทาง	101	15
4 เส้นทาง	30	4.5
มากกว่า 4 เส้นทาง	7	1
รวม	671	100

ตารางที่ 3.5 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามความถี่ที่ใช้เส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ

ความถี่ในการใช้	ความถี่	ร้อยละ
ไม่เคย	360	46.9
1-2 วัน/สัปดาห์	319	41.3
3-4 วัน/สัปดาห์	89	11.8
รวม	768	100

ตารางที่ 3.4 และ 3.5 ป่งบอกถึงความรู้เรื่องเส้นทางของผู้เดินทาง ซึ่งจะพบว่าประมาณร้อยละ 10 ของผู้ขับขี่จะไม่มีแผนของเส้นทาง(สำรอง) ที่ใช้สำหรับการเดินทางประจำวัน อาจเป็นเพราะความเคยชินที่จะใช้เส้นทางประจำหนึ่ง ๆ ในขณะที่ประมาณร้อยละ 70 จะมีเส้นทางอื่น 1-2 เส้นทาง อย่างไรก็ตามพฤติกรรมของผู้เดินทางจะใช้เส้นทางเดียวใน 1 สัปดาห์ หรือไม่ค่อยเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 47 และจะมีการใช้เส้นทางอื่นเพียงบางวันเท่านั้น

ในวันที่เกิดการติดขัดมากกว่าวันปกติพบว่า ผู้ขับขี่จะได้รับความล่าช้าเฉลี่ยประมาณ 25 นาที มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 20 นาที จะเห็นได้ว่าผู้เดินทางจะรู้สึกว่ารอดติหรือเกิดความล่าช้าเมื่อเวลาการเดินทางมากกว่าเวลาปกติประมาณครึ่งชั่วโมง

ตารางที่ 3.6 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามความถี่ที่ใช้เส้นทางในการเดินทางกลับที่พักอาศัย

ความถี่ในการใช้	ความถี่	ร้อยละ
ไม่เคย	29	3.8
1-2 วัน/สัปดาห์	62	8.0
3-4 วัน/สัปดาห์	178	23.0
ทุกวัน	504	65.2
รวม	773	100

ส่วนการเดินทางกลับที่พักอาศัยพบว่า ผู้ขับขี่จะเดินทางออกจากที่ทำงานเวลาประมาณ 17.30 น. มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 2 ชั่วโมงและระยะเวลาการเดินทางจากที่ทำงานกลับที่พักอาศัยโดยไม่ไปทำธุระที่ใดประมาณ 1 ชั่วโมง มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 30 นาที โดยเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางเดิมคิดเป็นร้อยละ 65.8 และใช้เส้นทางอื่นคิดเป็นร้อยละ 34.2 ซึ่งจะเห็นว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางเดิมเดินทางกลับที่อยู่อาศัย โดยความถี่ของการใช้เส้นทางแสดงในตารางที่ 3.6

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะไม่แวะทำธุระก่อนกลับบ้านที่ใดคิดเป็นร้อยละ 74.3 และในวันที่เกิดการติดขัดมากกว่าวันปกติพบว่าผู้ขับขี่จะได้รับความล่าช้าประมาณ 30 นาที มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานประมาณ 20 นาที เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางในช่วงเช้า พบว่า ผู้ขับขี่จะได้รับความล่าช้าในการเดินทางในช่วงเช้าและช่วงเย็นใกล้เคียงกัน

3.2.3 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานข้อมูลด้านจราจร

การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็นสองส่วนคือ การวิเคราะห์ข้อมูลจราจรก่อนการเดินทาง และการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรระหว่างการเดินทาง ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลจราจรก่อนการเดินทาง

ข้อมูลจากการสำรวจแสดงให้เห็นว่า ผู้เดินทางประมาณร้อยละ 56 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมดไม่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางเพื่อใช้ในการตัดสินใจ

สำหรับผู้เดินทางที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง ส่วนใหญ่จะได้รับข้อมูลจากทางวิทยุ ซึ่งในปัจจุบันมีสถานีที่กระจายข่าวด้านจราจรอยู่หลายสถานี ได้แก่ จส.100 สวพ.91 และมีข่าวแทรกอยู่ในสถานีต่าง ๆ เมื่อได้รับข่าวสารด้านจราจร ร้อยละ 8 จะไม่นำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาร่วมกับการตัดสินใจในการเดินทาง

ตารางที่ 3.7 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามแหล่งที่มาของข้อมูลก่อนการเดินทาง

แหล่งที่มา	ความถี่	ร้อยละ
วิทยุ	256	70.3
โทรทัศน์	21	5.8
จากการสังเกตในวันที่ผ่านมา	69	19.0
อื่น ๆ	18	4.9
รวม	364	100

ตารางที่ 3.8 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามทัศนคติที่มีต่อข้อมูลจราจรก่อนการเดินทาง

ทัศนคติ	ความถี่	ร้อยละ
ไม่มีผล	28	7.6
น้อย	75	20.3
พอสมควร	194	52.6
มาก	72	19.5
รวม	369	100

ซึ่งเมื่อสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อข้อมูลก่อนการเดินทางของตัวอย่างที่รับข้อมูลก่อนการเดินทางพบว่า ผู้ขับขี่มีความเห็นว่าข้อมูลที่ให้มีประโยชน์พอสมควรถึงมาก ซึ่งจะเห็นว่า ผู้ขับขี่มีทัศนคติที่ดีต่อข้อมูลก่อนการเดินทางที่ได้รับในปัจจุบัน

2. ข้อมูลจราจรระหว่างการเดินทาง

ผู้เดินทางร้อยละ 64 ได้รับข้อมูลจราจรระหว่างการเดินทาง ซึ่งในจำนวนนี้มีผู้ตัดสินใจไม่เปลี่ยนแปลงเส้นทางหรือไม่นำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาในการเปลี่ยนเส้นทางที่กำหนดไว้ตั้งแต่เริ่มเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 30 สำหรับผู้ใช้ข้อมูลในการเดินทางเพื่อเปลี่ยนเส้นทาง มีร้อยละ 5 ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบ่อยครั้ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่มีการเปลี่ยนเส้นทางออกจากเส้นทางปกติบ่อยครั้ง ซึ่งรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.9

ตารางที่ 3.9 จำนวนผู้ขับขี่แบ่งตามความถี่ในการเปลี่ยนเส้นทาง

ความถี่	ความถี่	ร้อยละ
ไม่เคย	231	30
นาน ๆ ครั้ง	271	35
เป็นบางครั้ง	216	28.5
บ่อยครั้ง	42	5.5

ตารางที่ 3.10 จำนวนผู้ขับขี่ที่แสดงความสนใจในอุปกรณ์หลังจากทราบว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

ความสนใจ	ความถี่	ร้อยละ
สนใจมาก	127	16.5
สนใจพอสมควร	370	47.9
ไม่สนใจ	275	35.6
รวม	772	100

และในจำนวนผู้ขับขี่ที่ทำการเปลี่ยนเส้นทางเพราะได้รับข้อมูลและเชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทาง เมื่อถามถึงอุปกรณ์ที่ติดตั้งภายในขบวนรถ โดยมีจอภาพแสดงโครงข่ายถนน และสามารถที่จะแนะนำเส้นทางแก่ผู้ขับขี่ พบว่าส่วนใหญ่ไม่ทราบว่ามีอุปกรณ์อย่างใดที่กล่าวคิดเป็นร้อยละ 55.1 และเมื่อผู้ขับขี่ทราบว่ามีอุปกรณ์ชนิดดังกล่าวแล้วผู้ขับขี่ส่วนใหญ่สนใจในอุปกรณ์ โดยรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.10

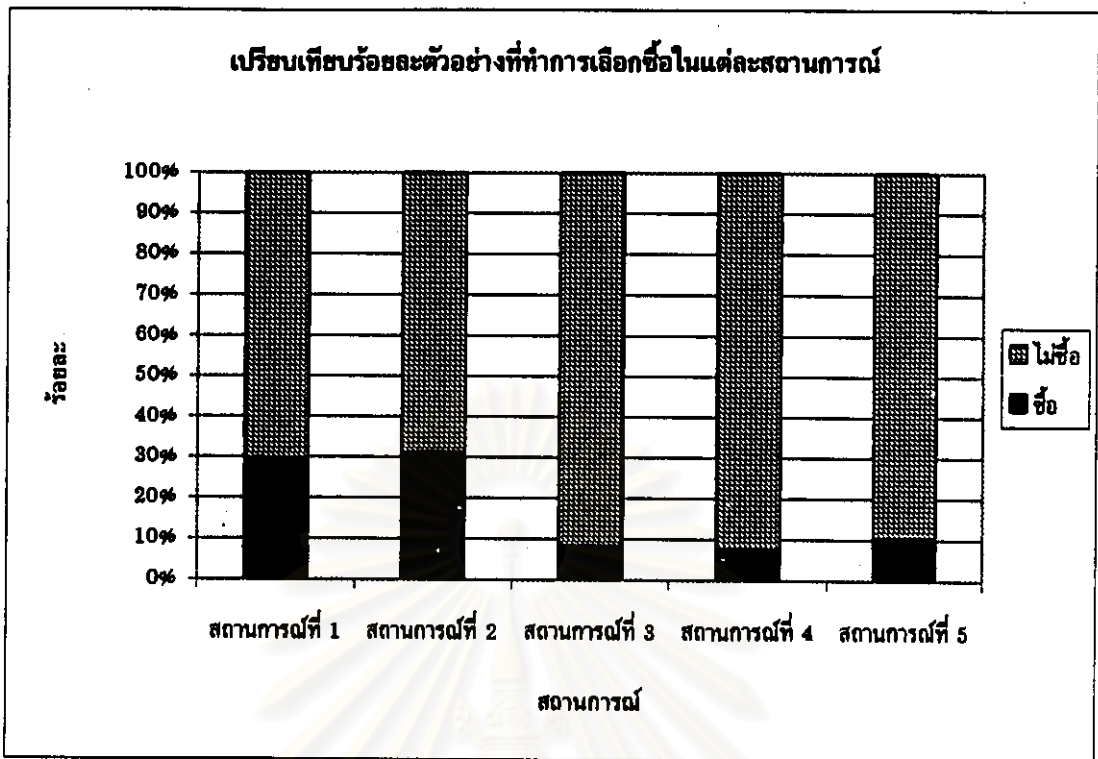
3.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะให้ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเลือกซื้ออุปกรณ์แนะนำเส้นทาง โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งใจว่าระหว่างคุณประโยชน์ที่ได้รับจากอุปกรณ์กับค่าใช้จ่าย โดยกำหนดสถานการณ์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเลือก ในแต่ละสถานการณ์แสดงในตารางที่ 3.11

ตารางที่ 3.11 สถานการณ์ที่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามทำการเลือก

สถานการณ์	ราคา	ค่าบริการ
1	20,000 บาท	800 บาท/เดือน
2	40,000 บาท	400 บาท/เดือน
3	40,000 บาท	800 บาท/เดือน
4	40,000 บาท	1,200 บาท/เดือน
5	60,000 บาท	400 บาท/เดือน

จากสถานการณ์ทั้ง 5 สถานการณ์นั้น ให้ผู้ตอบแบบสอบถามทำการเลือก ผลการวิเคราะห์แสดงในรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 เปรียบเทียบร้อยละจำนวนผู้ข้บช้ที่ทำการเลือกซื้อในแต่ละสถานการณ

จากรูปพบว่า สถานการณที่ตัวอย่างทำการซื้อมากที่สุดคือ สถานการณที่ 1 และ 2 คิดเป็นร้อยละ 30 ส่วนอีกสามสถานการณคือ สถานการณที่ 3 4 และ 5 จะมีตัวอย่างที่ทำการเลือกซื้อประมาณร้อยละ 10 เท่านั้น

เมื่อกล่าวถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้ข้บช้ต้องจ่ายเพื่อที่จะใช้อุปกรณนี้ หากคิดอายุการใช้งานของอุปกรณ 10 ปีโดยมีอัตราดอกเบี้ย 6% ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของแต่ละสถานการณแสดงในตารางที่ 3.12 จากตารางพบว่า สถานการณที่ 2 จะเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดและในสถานการณที่ 4 มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด โดยที่ผู้ข้บช้จะยอมจ่ายเพื่อใช้อุปกรณแนะนำเส้นทางเมื่อค่าใช้จ่ายไม่เกินประมาณ 100,000 บาท

ตารางที่ 3.12 ค่าใช้จ่ายในแต่ละสถานการณเมื่อเทียบในปีปัจจุบัน

สถานการณ	ราคา	ค่าบริการรายเดือน	ค่าบริการทั้งหมดในปีปัจจุบัน	ค่าใช้จ่ายทั้งหมด
1	20,000	800	72,056	92,056
2	40,000	400	36,028	76,028
3	40,000	800	72,056	112,056
4	40,000	1,200	108,084	148,084
5	60,000	400	36,028	96,028

3.3 การวิเคราะห์หลักเกณฑ์การเลือกเส้นทางและเปลี่ยนเส้นทาง

การวิเคราะห์ในส่วนนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ การวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้าและตอนเย็น สถานการณ์ที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้าและตอนเย็น และ ความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ ซึ่งรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

3.3.1 การวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้าและเย็น

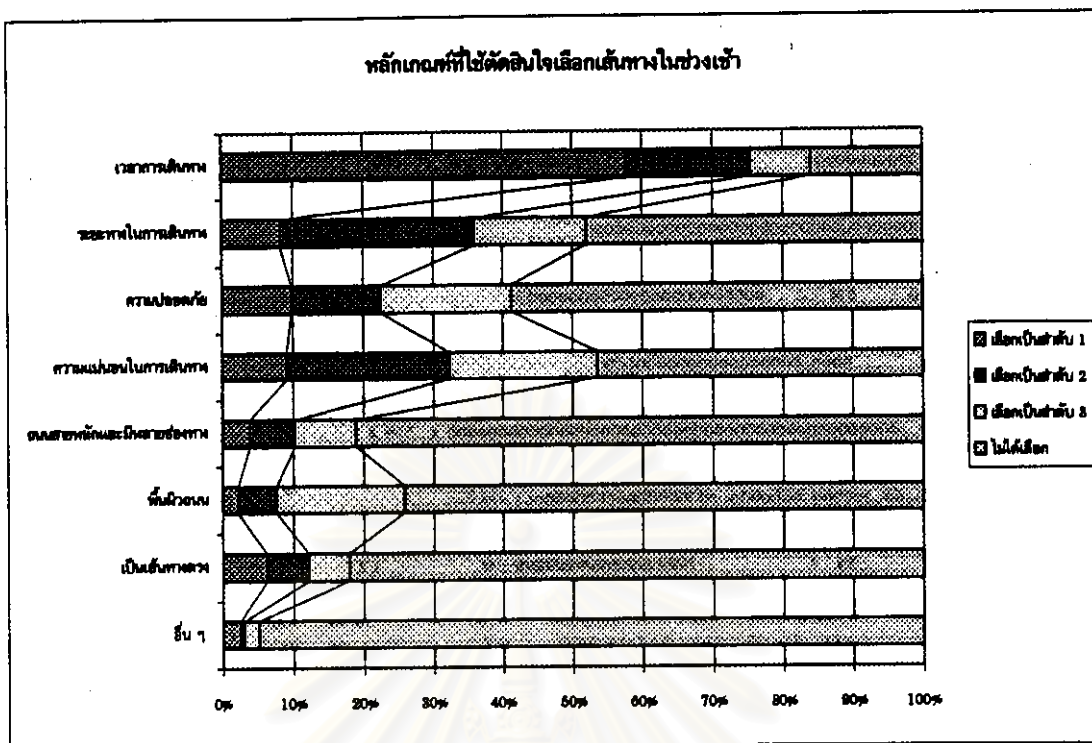
การวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้าและเย็น จะศึกษาตัวแปรที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางทั้งหมด 8 ตัวแปร คือ

1. เวลาการเดินทาง
2. ระยะทางในการเดินทาง
3. ทงด้านความปลอดภัย
4. ความแน่นอนในการเดินทาง
5. ถนนสายหลักและมีหลายช่องทาง
6. สภาพพื้นผิวถนน
7. การเป็นเส้นทางตรง
8. ตัวแปรอื่น ๆ นอกเหนือตัวแปรที่กล่าวมา

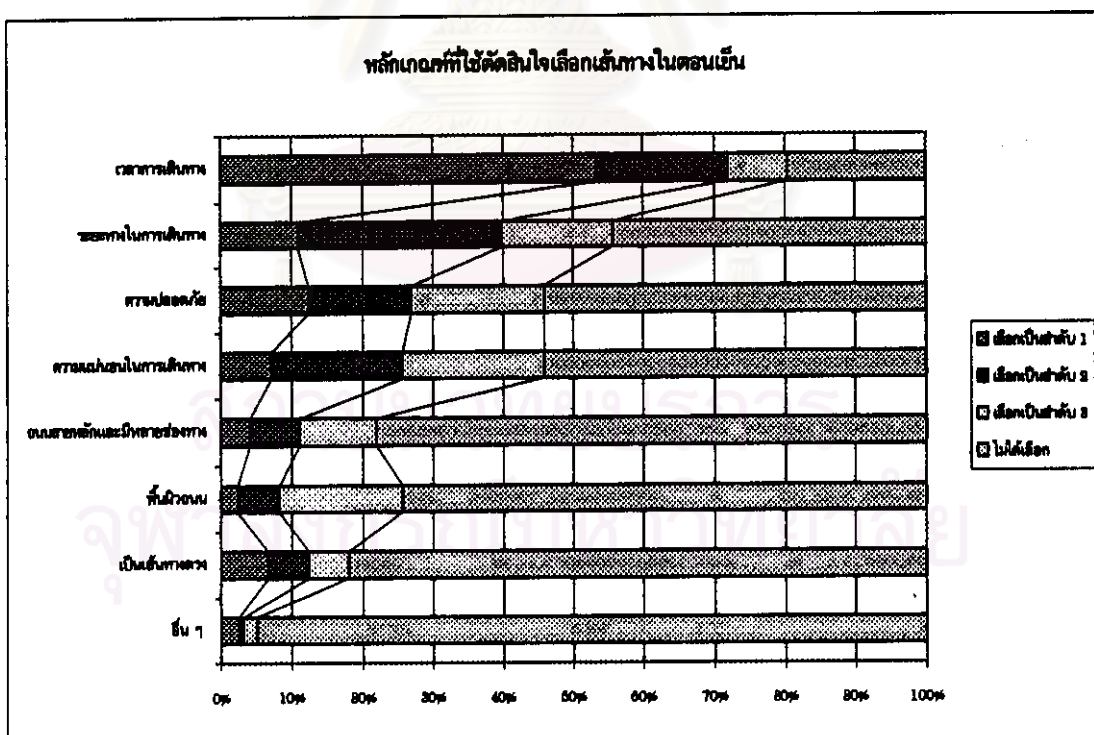
ซึ่งการวิเคราะห์หลักเกณฑ์การเลือกเส้นทางแสดงในรูปที่ 3.2 และรูปที่ 3.3

จากรูปที่ 3.2 พบว่าหลักเกณฑ์ที่ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญใช้เป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้าคือ เวลาการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง และความแน่นอนในการเดินทาง ตามลำดับ ส่วนหลักเกณฑ์ที่ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญน้อยที่สุด คือ การเป็นถนนสายหลักมีหลายช่องทาง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.2 ลำดับความสำคัญของหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้า



รูปที่ 3.3 ลำดับความสำคัญของหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเย็น

ตารางที่ 3.13 เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้าและเย็น

ตอนเช้า	ตอนเย็น
1. เวลาการเดินทาง	1. เวลาการเดินทาง
2. ระยะทางในการเดินทาง	2. ระยะทางในการเดินทาง
3. ความแน่นนอนในการเดินทาง	3. ความปลอดภัย
4. ความปลอดภัย	4. ความแน่นนอนในการเดินทาง
5. เป็นเส้นทางตรง	5. เป็นเส้นทางตรง
6. พื้นผิวถนน	6. เป็นถนนสายหลักมีหลายช่องทาง
7. เป็นถนนสายหลักมีหลายช่องทาง	7. พื้นผิวถนน
8. อื่น ๆ	8. อื่น ๆ

ส่วนหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเย็น พบว่าหลักเกณฑ์ที่ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญมากที่สุด คือ เวลาการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ความปลอดภัย ตามลำดับ ส่วนหลักเกณฑ์ที่ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญน้อยที่สุดคือ หลักเกณฑ์พื้นผิวถนนและอื่น ๆ ตารางที่ 3.13 แสดงการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางระหว่างตอนเช้าและเย็น

จากการทบทวนการศึกษาของ Vaziri and Lam(1981) ได้แบ่งปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางไว้ 6 กลุ่มด้วยกัน คือ

- กลุ่มที่ 1 ปัจจัยที่เกี่ยวกับการติดขัดและเวลาการเดินทาง
- กลุ่มที่ 2 ปัจจัยเกี่ยวกับเส้นทาง เช่น เส้นทางตรง รวดเร็ว สั้น
- กลุ่มที่ 3 ปัจจัยเกี่ยวกับความแน่นนอนในการเดินทาง
- กลุ่มที่ 4 ปัจจัยเกี่ยวกับความปลอดภัย
- กลุ่มที่ 5 ปัจจัยเกี่ยวกับความสะดวกสบาย เช่น ถนนมีหลายช่องทาง
- กลุ่มที่ 6 ปัจจัยเกี่ยวกับพื้นผิวถนนและสภาพการจราจร

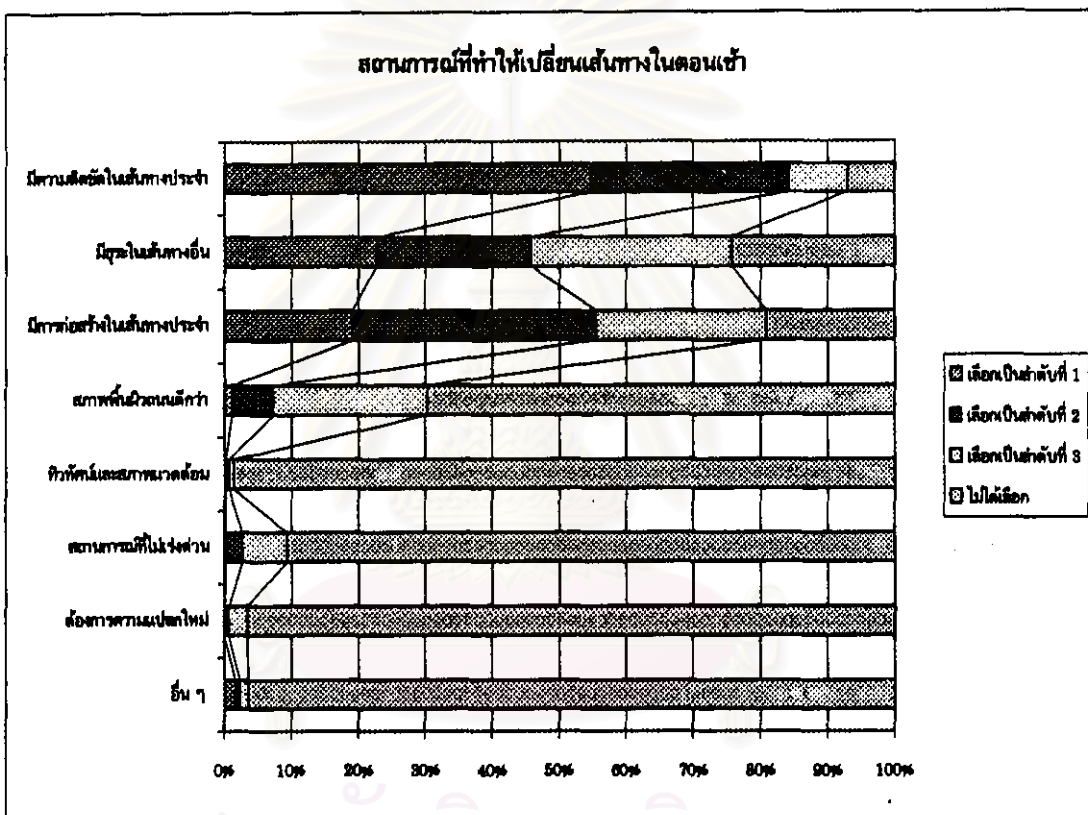
ผลการสำรวจ ดังแสดงในตารางที่ 3.13 สอดคล้องและใกล้เคียงกับการศึกษาของ Vaziri and Lam(1981) คือ ปัจจัยที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ ปัจจัยเกี่ยวกับการติดขัดและเวลาการเดินทาง ปัจจัยความแน่นนอนในการเดินทาง และปัจจัยความสะดวกสบาย ตามลำดับ

3.3.2 สถานการณ์ที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้าและเย็น

การวิเคราะห์ส่วนนี้เป็นการศึกษาตัวแปรที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางของผู้ขับขี่ซึ่งตัวแปรที่ทำการศึกษามีทั้งหมด 8 ตัวแปรคือ

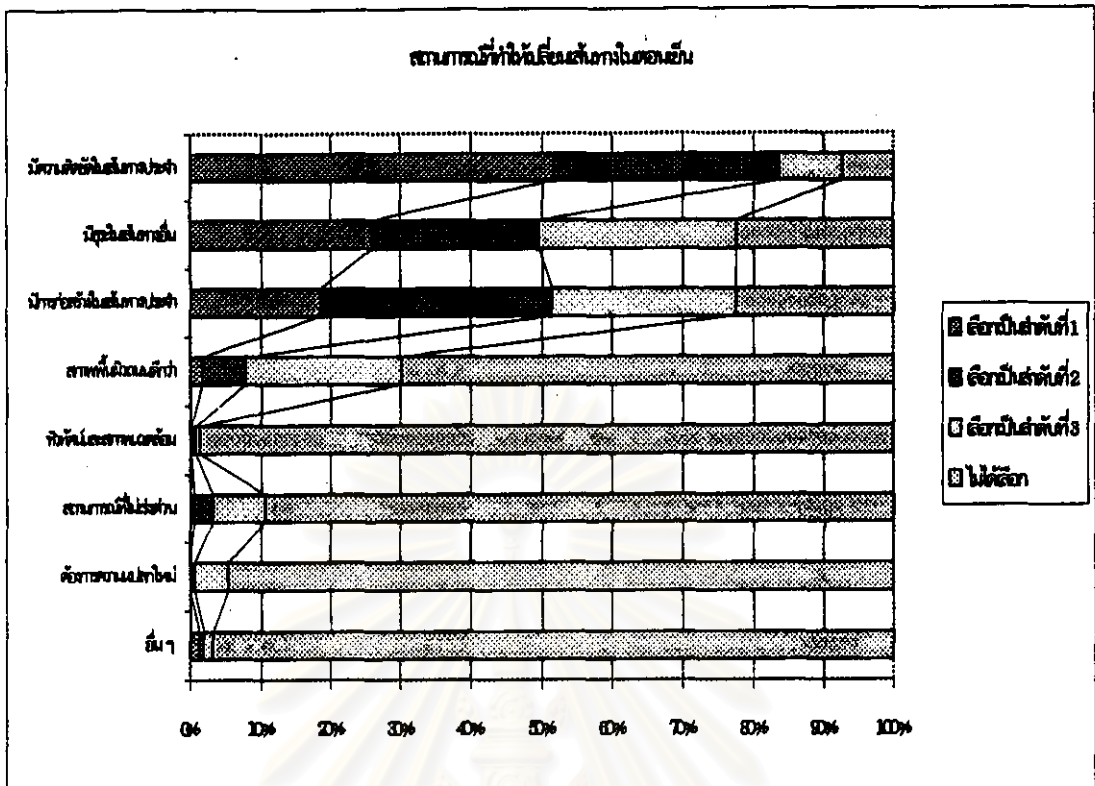
1. การมีการก่อสร้างในเส้นทางประจำ

2. ความติดขัดในเส้นทางประจำ
 3. การมีธุระในเส้นทางอื่น
 4. สภาพพื้นผิวถนน
 5. ทิวทัศน์และสภาพแวดล้อม
 6. สถานการณ์ที่ไม่ต้องการความเร็ว
 7. ความต้องการความแปลกใหม่ของผู้ขับขี่
 8. ตัวแปรอื่น ๆ นอกเหนือตัวแปรที่ได้กล่าวมา
- ผลการวิเคราะห์แสดงในรูป 3.4 และรูปที่ 3.5



รูปที่ 3.4 ลำดับความสำคัญของสถานการณ์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้า

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.5 ลำดับความสำคัญของสถานการณ์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางในดอนเจียง

จากรูปที่ 3.4 พบว่า ตัวแปรที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางในดอนเจียงสามารถแบ่งได้ 3 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเปลี่ยนเส้นทางมาก ประกอบด้วย การมีการก่อสร้างในเส้นทาง การมีความติดขัดในเส้นทาง และการมีธุระในเส้นทางอื่น ซึ่งจะสังเกตได้ว่า การติดขัดจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางมากที่สุด โดยที่ตัวแปรนี้ ผู้เดินทางเลือกเป็นอันดับหนึ่งคิดเป็นร้อยละประมาณ 55 ส่วนการมีการก่อสร้างในเส้นทางผู้ขับขี่เลือกเป็นอันดับสองและการมีธุระในเส้นทางอื่นเป็นปัจจัยที่ผู้ขับขี่เลือกเป็นอันดับสาม

กลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเปลี่ยนเส้นทางรองจากกลุ่มแรก มีเพียงตัวแปรเดียว คือ สภาพพื้นผิวดถนน ปัจจัยนี้มีผู้ขับขี่เลือกทั้งหมดรวมทั้งสามอันดับคิดเป็นร้อยละ 30

กลุ่มที่ 3 คือ กลุ่มที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเปลี่ยนเส้นทางน้อยหรือไม่มีผลต่อการตัดสินใจ ประกอบด้วย ทิวทัศน์และสภาพแวดล้อม สถานการณ์ที่ไม่ต้องการความเร็ว ความต้องการความแปลกใหม่ และตัวแปรอื่น ๆ ตัวแปรกลุ่มนี้ตัวอย่างเลือกทั้งหมดรวมทุกอันดับ น้อยกว่าร้อยละ 10 ของตัวอย่างทั้งหมด

ส่วนสถานการณ์ที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางในตอนเย็นได้ผลการวิเคราะห์คล้ายกับสถานการณ์ที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้า กล่าวคือ ตัวแปรที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางสามารถที่จะแบ่งได้ 3 กลุ่ม เหมือนกับตัวแปรที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้า ดังนี้

กลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มที่มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางมาก ซึ่งในกลุ่มนี้จะประกอบด้วย การมีการก่อสร้างในเส้นทาง การมีความติดขัดในเส้นทาง และการมีธุระในเส้นทางอื่น ในกลุ่มนี้ ตัวแปรการมีความติดขัดเป็นตัวแปรที่มีตัวอย่างเลือกมากที่สุด และเป็นตัวแปรที่เลือกเป็นอันดับหนึ่งมากที่สุดด้วย โดยมีผู้เลือกเป็นอันดับหนึ่งเกินร้อยละ 50

กลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มที่มีผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางรองจากกลุ่มที่หนึ่ง ซึ่งมีเพียงสถานการณ์เดียว คือ สภาพพื้นผิวถนนมีผู้ขับขี่ยเลือกทั้งหมดรวมทุกอันดับคิดเป็นร้อยละ 30

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มที่ไม่มีผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางของผู้ขับขี่ย กล่าวคือ จำนวนตัวอย่างที่เลือกตัวแปรในกลุ่มนี้จะเลือกไม่เกินร้อยละ 10 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมด ตัวแปรในกลุ่มนี้จะประกอบด้วย ทิวทัศน์และสภาพแวดล้อม สถานการณ์ที่ไม่เร่งด่วน ต้องการความแปลกใหม่ และตัวแปรอื่น ๆ

ตารางที่ 3.14 แสดงการเปรียบเทียบอันดับความสำคัญของสถานการณ์ที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้าและเย็น จากตารางพบว่า อันดับความสำคัญของตัวแปรที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางทั้งตอนเช้าและเย็นคล้ายกัน อันดับที่แตกต่างกันคือ ตัวแปรที่มีการก่อสร้างและตัวแปรการมีธุระในเส้นทางอื่น เท่านั้นที่มีการสลับอันดับกันระหว่างตอนเช้าและเย็น

ตารางที่ 3.14 เปรียบเทียบอันดับความสำคัญของสถานการณ์ที่ทำให้เปลี่ยนเส้นทางในตอนเช้าและเย็น

ตอนเช้า	ตอนเย็น
1. สถานการณ์ที่มีการติดขัด	1. สถานการณ์ที่มีการติดขัด
2. สถานการณ์ที่มีการก่อสร้าง	2. สถานการณ์ที่มีธุระในเส้นทางประจำ
3. สถานการณ์ที่มีธุระในเส้นทางประจำ	3. สถานการณ์ที่มีการก่อสร้าง
4. สถานการณ์พื้นผิวถนนดี	4. สถานการณ์พื้นผิวถนนดี
5. สถานการณ์ที่ต้องการความเร็ว	5. สถานการณ์ที่ต้องการความเร็ว
6. สถานการณ์อื่น ๆ	6. สถานการณ์อื่น ๆ
7. สถานการณ์ที่ต้องการความแปลกใหม่	7. สถานการณ์ที่ต้องการความแปลกใหม่
8. สถานการณ์ทัศนียภาพ	8. สถานการณ์ทัศนียภาพ

3.3.3 ความสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทาง

การวิเคราะห์ในส่วนนี้เป็นการศึกษาความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทาง โดยให้ตัวอย่างทำการให้คะแนนแต่ละปัจจัยระหว่าง 0 ถึง 4 โดย 0 หมายถึง ปัจจัยนั้นมีความสำคัญน้อย และ 4 เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมาก โดยปัจจัยที่ทำการศึกษามีทั้งหมด 15 ปัจจัย ดังนี้ ปัจจัยค่าใช้จ่าย ปัจจัยความปลอดภัย ปัจจัยความติดขัด ปัจจัยระยะทาง ปัจจัยเวลาการเดินทาง ปัจจัยทัศนียภาพ ปัจจัยความสะดวกสบาย ปัจจัยการมีร้านค้าระหว่างเส้นทาง ปัจจัยเส้นทางเดียวที่ถึงจุดหมาย ปัจจัยความแน่นอนในการเดินทาง ปัจจัยความไม่รู้ในเส้นทางอื่น ปัจจัยการหลีกเลี่ยงการก่อสร้าง ปัจจัยการมีจำนวนช่องทางมาก ปัจจัยจำนวนรถบรรทุก และ ปัจจัยสภาพพื้นผิวถนน ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 3.15

ตารางที่ 3.15 ความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทาง¹

ตัวแปร	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย	ระดับ ²
ค่าใช้จ่าย	12 (1.68)	119 (15.41)	253 (32.77)	257 (33.29)	130 (16.84)	2.48	ปานกลาง
ความปลอดภัย	2 (0.26)	130 (16.84)	285 (36.92)	259 (33.55)	96 (12.44)	2.41	ปานกลาง
ติดขัดน้อย	2 (0.26)	231 (29.92)	133 (17.23)	150 (19.43)	256 (33.16)	2.55	มาก
ระยะทางสั้น	7 (0.91)	158 (20.47)	220 (28.50)	244 (31.61)	143 (18.52)	2.46	ปานกลาง
เวลาการเดินทางน้อย	2 (0.26)	220 (28.50)	146 (18.91)	147 (19.04)	257 (33.29)	2.57	มาก
ทัศนียภาพสวยงาม	59 (7.64)	164 (21.24)	195 (25.26)	185 (23.96)	169 (21.89)	2.31	ปานกลาง
ความสะดวก	15 (1.94)	109 (14.12)	281 (36.40)	250 (32.38)	117 (15.16)	2.45	ปานกลาง
มีร้านค้ามาก	69 (8.94)	163 (21.11)	184 (23.83)	171 (22.15)	185 (23.96)	2.31	ปานกลาง
เป็นเส้นทางเดียวที่ถึงจุดหมาย	25 (3.23)	141 (18.24)	234 (30.27)	179 (23.16)	194 (25.10)	2.49	ปานกลาง
มีความแน่นอนในการเดินทาง	6 (0.78)	159 (20.60)	219 (28.37)	231 (29.92)	157 (20.34)	2.48	ปานกลาง
ไม่รู้จักเส้นทางอื่น	80 (10.39)	124 (16.10)	187 (24.29)	169 (21.95)	210 (27.27)	2.40	ปานกลาง
หลีกเลี่ยงการก่อสร้าง	15 (1.94)	113 (14.64)	239 (30.96)	267 (34.59)	138 (17.88)	2.52	มาก

ตารางที่ 3.15 (ต่อ)

จำนวนช่องทางมาก	9 (1.17)	85 (11.02)	304 (39.43)	286 (37.09)	87 (11.28)	2.46	ปานกลาง
จำนวนรถบรรทุก น้อย	18 (2.07)	93 (12.05)	297 (38.47)	253 (32.77)	113 (14.64)	2.46	ปานกลาง
สภาพพื้นผิวถนนดี กว่าเส้นทางอื่น	9 (1.17)	112 (14.51)	287 (37.18)	281 (36.40)	83 (10.75)	2.41	ปานกลาง

หมายเหตุ ¹ ค่าในวงเล็บคือ จำนวนเปอร์เซ็นต์

² ระดับเชิงคุณภาพ ที่ใช้คือ

0.00-1.50	น้อย
1.51-2.50	ปานกลาง
2.51-4.00	มาก

จากตารางจะเห็นว่า ไม่สามารถที่จะแยกความแตกต่างของระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยได้อย่างชัดเจนเพราะเกิดจากการแบ่งระดับความสำคัญน้อยเกินไป ดังนั้นจึงได้ทำการปรับปรุงในการแบ่งระดับความสำคัญในการเก็บข้อมูลครั้งที่สองซึ่งจะกล่าวในบทต่อไป

3.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับตัวแปรที่สนใจ

การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับตัวแปรที่สนใจ โดยการหาความสัมพันธ์จะใช้การทดสอบโดยตารางการณ์จร(Contingency Table) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ซึ่งการตั้งสมมติฐานทางสถิติจะให้ตัวแปรทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กันหรือมีความอิสระต่อกันหรือรายการในแถวไม่สัมพันธ์กับรายการในสดมส์ เพื่อให้ทราบว่าตัวแปรพื้นฐานใดบ้างที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการเลือกเส้นทางที่เราสนใจอย่างมีนัยสำคัญ

ตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่ที่จะนำมาทดสอบความสัมพันธ์ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และอาชีพ ส่วนตัวแปรที่สนใจนั้นมีทั้งหมด 15 ตัวแปร คือ

1. การทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงาน
2. การมีเส้นทางประจำ
3. ความถี่ในการใช้เส้นทางประจำ
4. การมีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ
5. ความถี่ในการใช้เส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ
6. การใช้เส้นทางเดิมเดินทางกลับบ้านในช่วงเวลาเย็น
7. การทำธุระก่อนการเดินทางกลับบ้าน
8. การได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง
9. ทศคดีต่อข้อมูลก่อนการเดินทางในแง่ประโยชน์ที่ได้รับ

10. ข้อมูลจราจรระหว่างการเดินทาง
11. ความเชื่อข้อมูลระหว่างการเดินทาง
12. ความถี่ในการเปลี่ยนเส้นทาง
13. การเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง
14. การทราบดีว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง
15. ความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

ซึ่งตัวแปรทั้ง 15 ตัวแปรนี้จะทำการทดสอบความเป็นอิสระต่อกันกับตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่โดยใช้สถิติไครสแควสเป็นตัวทดสอบ ซึ่งการศึกษานี้จะใช้ Pearson Chi-square Likelihood Ratio Chi-square และ Linear-by-Linear Association โดยที่ Pearson และ Likelihood Chi-square Test เป็นสถิติที่ใช้กับตัวแปรเชิงคุณภาพและความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองจะอยู่ในรูปใดก็ได้ ดังนั้น สมมติฐานแย้งจึงเป็น H_1 : ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งความสัมพันธ์กันจะอยู่ในรูปเชิงเส้นหรือไม่ก็ได้ ส่วน Linear-by-Linear Association เป็นสถิติที่ใช้ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองตัวแปร โดยมีเงื่อนไขว่าตัวแปรต้องเป็นตัวแปรเชิงปริมาณและสมมติฐานการทดสอบคือ H_0 : ตัวแปรทั้งสองเป็นอิสระต่อกัน และ H_1 : ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในรูปเชิงเส้น ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์แสดงในตารางที่ 3.16

ตารางที่ 3.16 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจกับตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่

ปัจจัย	ตัวแปรที่														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
เพศ															
อายุ		√		√			√		√	√	√		√		√
รายได้	√		√				√			√	√				√
ระดับการศึกษา	√	√	√												√
อาชีพ	√	√	√	√	√				√	√	√	√		√	√

หมายเหตุ √ มีความสัมพันธ์ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์อธิบายดังต่อไปนี้

3.4.1 เพศ

ตัวแปรเพศไม่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรที่สนใจทั้ง 15 ตัวแปรดังนั้น อาจจะสรุปได้ว่าตัวแปรเพศเป็นอิสระกับตัวแปรที่สนใจทั้ง 15 ตัวแปร

3.4.2 อายุ

ตัวแปรอายุมีความสัมพันธ์กับการมีเส้นทางประจำ การมีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ การทำธุระก่อนการเดินทางกลับบ้าน ทศนคติต่อข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลจรรยา ระหว่างการเดินทาง ความเชื่อข้อมูลระหว่างการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง และความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง ซึ่งความสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปรแสดงอย่างละเอียดในภาคผนวก ข.1 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก) การมีเส้นทางประจำ

ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะมีแนวโน้มการมีเส้นทางประจำมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี จะมีเส้นทางประจำมากถึงร้อยละ 92 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงอายุน้อยกว่า 18 ปี ซึ่งเมื่อผู้เดินทางมีอายุมากขึ้นจำนวนผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางจะลดลง ผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 41-60 ปี ผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำเพียงร้อยละ 71 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 41-60 ปี

ข) การมีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ

ผู้ขับขี่ทุกช่วงอายุจะมีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ คิดเป็นร้อยละ 74.3 และผู้ขับขี่ที่มีอายุอยู่ระหว่าง 26-40 ปี จะมีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.2 ส่วนผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางอื่นน้อยที่สุดคือ ผู้ขับขี่ที่มีอายุสูงกว่า 60 ปี

ค) การทำธุระก่อนการเดินทางกลับบ้าน

ช่วงอายุที่มีการทำธุระก่อนการเดินทางกลับบ้านมากที่สุด คือ ช่วงอายุระหว่าง 41-60 ปี และช่วงอายุ 26-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.6 และ 27.9 ตามลำดับ โดยผู้ขับขี่เหล่านี้ส่วนใหญ่จะทำการรับบุตรหลานไปโรงเรียน ส่วนช่วงอายุที่มีธุระก่อนการเดินทางน้อยที่สุดคือช่วงอายุน้อยกว่า 18 ปี

ง) ทศนคติต่อข้อมูลก่อนการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี จะมีทศนคติที่ดีต่อข้อมูลจรรยา ก่อนการเดินทาง ตรงข้ามกับผู้ขับขี่ที่มีอายุสูงกว่า 60 ปี ที่คิดว่าข้อมูลจรรยา ก่อนการเดินทางไม่มีประโยชน์ คิดเป็นร้อยละ 37.5 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงอายุมากกว่า 60 ปี แต่อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่ทุกช่วงอายุคิดว่าข้อมูลก่อนการเดินทางมีประโยชน์พอสมควรมีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 52.6 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด

จ) ข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง และจะรับข้อมูลระหว่างการเดินทางมากขึ้นเมื่ออายุเพิ่มขึ้น โดยช่วงอายุที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุด คือผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 41-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 78 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงอายุ 41-60 ปี

ฉ) ความเชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทางมากถึงร้อยละ 78 โดยช่วงอายุที่น้อยกว่าจะเชื่อข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุดคือ และเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากขึ้นจะมีแนวโน้มที่จะไม่เชื่อข้อมูลมากขึ้น โดยช่วงอายุที่ไม่เชื่อข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุดคือผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงอายุ 41-60 ปี

ญ) การเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะทำการเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางน้อยกว่าผู้เดินทางที่มีอายุมาก ซึ่งอาจจะสรุปได้ว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมากจะเชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย

ฎ) ความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีความสนใจในอุปกรณ์มากพอสมควรมีจำนวนมากที่สุดในทุกช่วงอายุ ยกเว้นผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 41-60 ปี ที่ไม่สนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทางมากนัก คิดเป็นร้อยละ 49 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงอายุ 41-60 ปี อาจเป็นเพราะช่วงอายุนี้รู้จักเส้นทางมาก จึงคิดว่าไม่จำเป็นต้องพึ่งพาอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

3.4.3 รายได้

ตัวแปรรายได้มีความสัมพันธ์กับตัวแปร 6 ตัวแปร คือ การทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงาน ความถี่ในการใช้เส้นทางประจำ การทำธุระก่อนเดินทางกลับบ้านในตอนเย็น การได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง และความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง ซึ่งรายละเอียดความสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปรแสดงอย่างละเอียดในภาคผนวก ข.2 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก) การทำธุระก่อนการเดินทาง

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้ทำธุระก่อนการเดินทาง แต่ผู้ที่รายได้น้อยจะมีแนวโน้มที่จะทำธุระก่อนการเดินทางมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก โดยผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000

บาท จะมีผู้ขับขี่ที่ทำธุระก่อนการเดินทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 41.2 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท

ข) ความถี่ในการใช้เส้นทางประจำ

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางประจำทุกวันมีมากถึงร้อยละ 72 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด โดยผู้ขับขี่ที่มีรายได้ระหว่าง 20,001-40,000 บาท จะใช้เส้นทางประจำมากที่สุด กล่าวคือผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้จะใช้เส้นทางประจำประจำทุกวัน มากถึงร้อยละ 83 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงรายได้ 20,001-40,000 บาท และผู้ขับขี่ที่มีรายได้มากจะมีแนวโน้มที่จะใช้เส้นทางประจำมากด้วย

ค) การทำธุระก่อนกลับบ้านในตอนเย็น

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรรายได้กับการทำธุระก่อนกลับบ้านในตอนเย็นพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้ทำธุระก่อนกลับบ้าน คิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมดและผู้ขับขี่ที่มีรายได้สูงจะมีแนวโน้มในการทำธุระก่อนกลับที่พักอาศัยมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อย

ง) ข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่มีรายได้สูงจะมีแนวโน้มที่จะได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อย โดยผู้ขับขี่ที่มีรายได้ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป จะเคยได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีช่วงรายได้มากกว่า 30,001 บาทขึ้นไป

จ) การเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่มีรายได้สูงจะมีแนวโน้มในการเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อย โดยผู้ขับขี่ที่มีรายได้ระหว่าง 40,001-50,000 บาท จะเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 73 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีรายได้ในช่วงนี้

ฉ) ความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ให้ความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทางโดยระบุว่า สนใจพอสมควร คิดเป็นร้อยละ 48 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด รายได้ที่ผู้ขับขี่ไม่สนใจในอุปกรณ์ชนิดนี้มากที่สุดคือ ช่วงรายได้ระหว่าง 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 51 ของจำนวนผู้ขับขี่ในช่วงรายได้ 30,001-40,000 บาท ผู้ขับขี่ที่มีรายได้ น้อยกว่า 10,000 บาท 20,001-30,000 บาท และสูงกว่า 50,000 บาท มีความสนใจในอุปกรณ์ชนิดนี้มาก

3.4.4 ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับตัวแปรเพียง 3 ตัวแปร คือ การทำธุระก่อนการเดินทาง การมีเส้นทางประจำ และความถี่ในการเปลี่ยนเส้นทาง ซึ่งความสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปรแสดงอย่างละเอียดในภาคผนวก ข.3 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก) การทำธุระก่อนการเดินทาง

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรการทำธุระก่อนการเดินทางกับตัวแปรระดับการศึกษา พบว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีแนวโน้มในการทำธุระก่อนการเดินทางมาก กล่าวคือ ผู้ชายที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาโทขึ้นไปจะมีจำนวนผู้ชายที่ต้องทำธุระก่อนการเดินทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 69 ของผู้ชายที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาโทขึ้นไป

ข) การมีเส้นทางประจำ

ผู้ชายส่วนใหญ่ในทุกระดับการศึกษาจะมีเส้นทางประจำเป็นของตัวเอง โดยผู้ชายที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีจะมีจำนวนผู้ชายที่มีเส้นทางประจำมากถึงร้อยละ 80.5 ของจำนวนผู้ชายที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี และสรุปได้ว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีแนวโน้มที่จะมีเส้นทางประจำมาก

ค) ความถี่ในการเปลี่ยนเส้นทาง

ตัวแปรระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเปลี่ยนเส้นทาง กล่าวคือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีแนวโน้มในการเปลี่ยนเส้นทางมาก แต่ถึงอย่างไรก็ตามผู้ชายก็จะมีไม่เปลี่ยนเส้นทางมากนัก

3.4.5 อาชีพ

ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรอาชีพ คือ การทำธุระก่อนการเดินทาง การมีเส้นทางประจำ ความถี่ในการใช้เส้นทางประจำ การใช้เส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ การใช้เส้นทางเดิมในการเดินทางกลับบ้าน ทิศนคติต่อข้อมูลก่อนการเดินทาง ข้อมูลจรรยาบรรณระหว่างการเดินทาง การเชื่อข้อมูลระหว่างการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทาง การทราบว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง และความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง ซึ่งความสัมพันธ์แต่ละตัวแปรแสดงอย่างละเอียดในภาคผนวก ข.4 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก) การทำธุระก่อนการเดินทาง

อาชีพพ่อบ้านแม่บ้านเป็นอาชีพที่ต้องทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ชายที่มีอาชีพแม่บ้าน รองลงมาคืออาชีพข้าราชการและรัฐ

วิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 45 ของจำนวนผู้ขั้บขีที่มีอาชีพข้าราชการ ซึ่งตุระที่ททำส่วนใหญ่เป็นการส่งบุตรหลานที่สถานศึกษาต่าง ๆ โดยรวมผู้ขั้บขีจะไม่ทำตุระก่อนการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 64 ของจำนวนผู้ขั้บขีทั้งหมด

ข) การมีเส้นทงประจำ

อาชีพเกือบทุกอาชีพจะมีเส้นทงประจำเป็นของตัวเอง กล่าวคือ นักเรียน/นักศึกษา ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ พนักงานในหน่วยงานตุระกิจ คนงาน/ลูกจ้างและอื่น ๆ ส่วนใหญ่จะมีจำนวนผู้ขั้บขีที่มีเส้นทงประจำประมาณร้อยละ 80 ของจำนวนผู้ขั้บขีในแต่ละอาชีพ มีเพียงอาชีพเดียวที่ไม่มีเส้นทงประจำคือ พ่อบ้าน/แม่บ้าน ซึ่งอาจเป็นเพราะพ่อบ้านแม่บ้านไม่ได้ไปทงานที่ไหนเป็นประจำจึงไม่มีเส้นทงประจำ

ค) การใช้เส้นทงอื่นนอกเหนือเส้นทงประจำ

อาชีพที่ใช้เส้นทงอื่นนอกเหนือเส้นทงประจำมากถึง 3-4 วัน/สัปดาห์ คืออาชีพแม่บ้านพ่อบ้านคิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนผู้ขั้บขีที่มีอาชีพแม่บ้าน ส่วนอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ มีจำนวนผู้ขั้บขีที่ไม่เคยใช้เส้นทงอื่นนอกเหนือเส้นทงประจำมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนผู้ขั้บขีที่มีอาชีพข้าราชการ

ง) การใช้เส้นทงเดิมในการเดินทางกลับบ้าน

ผู้ขั้บขีส่วนใหญ่จะใช้เส้นทงเดิมเดินทางกลับบ้านคิดเป็นร้อยละ 66 ของจำนวนผู้ขั้บขีทั้งหมด อาชีพคนงาน/ลูกจ้างจะมีจำนวนผู้ขั้บขีที่ใช้เส้นทงอื่นเดินทางกลับบ้านมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 43.3 ของจำนวนผู้ขั้บขีที่มีอาชีพคนงาน/ลูกจ้าง อาชีพที่ใช้เส้นทงเดิมเดินทางกลับบ้านมากที่สุดคือ นักเรียน/นักศึกษา

จ) ทัดคนติดต่อข้อมูลก่อนการเดินทาง

อาชีพพ่อบ้านแม่บ้านมีความเห็นว่ ข้อมูลก่อนการเดินทางไม่มีประโยชน์คิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนผู้ขั้บขีที่มีอาชีพพ่อบ้านแม่บ้าน ส่วนอาชีพอื่น ๆ คิดว่ ข้อมูลก่อนการเดินทางมีประโยชน์มากมีจำนวนผู้ขั้บขีประมาณร้อยละ 20 ของจำนวนผู้ขั้บขีในแต่ละอาชีพ อย่างไรก็ตามผู้ขั้บขีส่วนใหญ่คิดว่ ข้อมูลก่อนการเดินทางมีประโยชน์พอสมควรมีจำนวนมากถึงร้อยละ 53 ของจำนวนผู้ขั้บขีทั้งหมด

ฉ) การได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขั้บขีส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 64 ของจำนวนผู้ขั้บขีทั้งหมด นักเรียน/นักศึกษาจะมีจำนวนผู้ขั้บขีที่เคยได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางน้อยที่สุดประมาณร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ขั้บขีที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา ส่วนอาชีพพ่อบ้านแม่

บ้านเป็นอาชีพที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 81 ของจำนวนผู้ขับขี่ในกลุ่มอาชีพนี้

ข) การเชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่จะเชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทางมากถึงร้อยละ 78 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมดโดยอาชีพที่เชื่อข้อมูลจางมากที่สุดคือ นักเรียน/นักศึกษา และอาชีพอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 84 ของจำนวนผู้ขับขี่ในแต่ละอาชีพ ส่วนอาชีพพ่อบ้านแม่บ้านเป็นอาชีพที่ไม่เชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 37.5 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีอาชีพพ่อบ้านแม่บ้าน

ช) ความถี่ในการเปลี่ยนเส้นทาง

อาชีพที่มีการเปลี่ยนเส้นทางบ่อยที่สุดคือ อาชีพพ่อบ้านแม่บ้านคิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีอาชีพพ่อบ้านแม่บ้าน แต่ส่วนใหญ่แล้วจำนวนผู้ขับขี่จะเปลี่ยนเส้นทางนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 35.7 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด

ฅ) การทราบว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

ผู้ขับขี่ที่ทราบและไม่ทราบว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทางมีจำนวนพอ ๆ กัน อาชีพพ่อบ้านแม่บ้านเป็นอาชีพที่ทราบว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 69 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีอาชีพพ่อบ้านแม่บ้าน ส่วนพนักงานในหน่วยงานธุรกิจมีจำนวนผู้ขับขี่ที่ไม่ทราบว่ามีอุปกรณ์ชนิดนี้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.3 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีอาชีพพนักงานในหน่วยงานธุรกิจ

ญ) ความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

เมื่อผู้ขับขี่ทราบถึงคุณสมบัติของอุปกรณ์แล้ว พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่สนใจในอุปกรณ์ชนิดนี้พอสมควรมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด โดยอาชีพเกือบทุกอาชีพสนใจในอุปกรณ์นี้มากมีจำนวนพอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนผู้ขับขี่ในแต่ละอาชีพ อาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ เป็นอาชีพที่ไม่สนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทางนี้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 45.3 ของจำนวนผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้

3.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจ

การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะคล้ายกับการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ในข้อที่ผ่านมา แต่การวิเคราะห์นี้จะหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจทั้ง 15 ตัวแปรว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างกันหรือไม่ ซึ่งจะใช้การทดสอบความเป็นอิสระต่อกันโดยใช้สถิติไครสแควร์ ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์แสดงในตารางที่ 3.17

ตารางที่ 3.17 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจ¹

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	ตัวแปรที่
√ ²	√		√	√	√		√		√				√	1
	√				√		√	√	√		√	√		2
		√	√			√	√		√		√		√	3
			√	√	√	√		√		√	√			4
				√		√				√		√	√	5
														6
								√			√			7
								√		√	√		√	8
									√					9
										√	√			10
												√	√	11
											√		√	12
														13
														14

หมายเหตุ ¹ ความหมายของตัวแปรที่สนใจ แสดงในหัวข้อที่ 3.4

² √ มีความสัมพันธ์ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 3.17 พบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่มีธุระก่อนเดินทางไปทำงานจะมีเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 72 ของผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำ ส่วนผู้ขับขี่ที่มีธุระก่อนการเดินทางส่วนใหญ่จะไม่มีเส้นทางประจำมากถึงร้อยละ 65 ของผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำ ซึ่งจะเห็นว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มีธุระก่อนการเดินทางไปทำงานจะมีเส้นทางประจำมากกว่าผู้ที่มีธุระก่อนไปทำงาน รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงในภาคผนวก (ตารางที่ ค.1.ก)

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางประจำเกือบทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของผู้ขับขี่ทั้งหมด ผู้ขับขี่ที่ไม่ทำธุระก่อนการเดินทางจะใช้เส้นทางประจำมากกว่า 3 วันต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 68 ของผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางประจำมากกว่า 3 วันต่อสัปดาห์ ส่วนผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางประจำน้อยกว่า 2 วันต่อสัปดาห์ จะมีจำนวนผู้ขับขี่ที่ทำธุระก่อนการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ทำธุระก่อนการเดินทาง (ตารางที่ ค.1.ข) ซึ่งให้ผลสอดคล้องกับความถี่ในการใช้เส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำพบว่าผู้ที่ทำธุระก่อนการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 70 ของผู้ใช้เส้นทางอื่น 3-4 วันต่อสัปดาห์ มากกว่าผู้ที่ไม่ทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงานและผู้ที่ไม่ทำธุระก่อนไปทำงานจะใช้เส้นทางอื่นไม่เกิน 2 วันต่อสัปดาห์คิดเป็นร้อยละ 69 ของผู้ใช้เส้นทางอื่นไม่เกิน 2 วันต่อสัปดาห์ มากกว่าจำนวนผู้ที่ทำธุระก่อนไปทำงาน (ตารางที่ ค.1.จ)

ผู้ที่ไม่ทำธุระก่อนไปทำงานจะใช้เส้นทางเดิมเดินทางกลับที่พักอาศัยคิดเป็นร้อยละ 72 ของผู้ใช้เส้นทางเดิมเดินทางกลับที่พักอาศัยและผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะไม่ทำธุระก่อนกลับที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 75 ของผู้ขับขี่ทั้งหมด(ตารางที่ ค.1.ข)

ทัศนคติที่มีต่อข้อมูลที่ได้รับ พบว่า ผู้ขับขี่ที่ทำธุระก่อนไปทำงานมีความเห็นว่าข้อมูลที่ได้รับไม่มีผลหรือมีผลน้อยคิดเป็นร้อยละ 42 ของผู้ขับขี่ที่ทำธุระก่อนไปทำงาน ซึ่งตรงข้ามกับผู้ขับขี่ที่ไม่ทำธุระก่อนไปทำงานที่มีความเห็นว่าข้อมูลมีผลต่อการเดินทางพอสมควรถึงมากคิดเป็นร้อยละ 80 ของจำนวนผู้ที่ไม่ทำธุระก่อนไปทำงาน (ตารางที่ ค.1.ข)

ผู้ขับขี่จะเชื่อในข้อมูลจรรยาที่ได้รับนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ทำธุระก่อนไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 70 ของผู้ที่เชื่อในข้อมูลจรรยา(ตารางที่ ค.1.ง)

เมื่อกล่าวถึงอุปกรณ์แนะนำเส้นทางพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ให้ความสนใจในอุปกรณ์พอสมควรคิดเป็นร้อยละ 48 และสนใจมากคิดเป็นร้อยละ 16 ของผู้ขับขี่ทั้งหมด ผู้ที่ทำธุระและไม่ทำธุระก่อนไปทำงานมีความสนใจในอุปกรณ์ใกล้เคียงกัน(ตารางที่ ค.1.จ)

ผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำคิดว่า ข้อมูลที่ได้มีผลต่อการเดินทางพอสมควรถึงมาก คิดเป็นร้อยละ 87 ของผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำ ตรงข้ามกับผู้ขับขี่ที่ไม่มีเส้นทางประจำที่มีความเห็นว่าข้อมูลมีผลต่อการเดินทางน้อยหรือไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 75 ของผู้ขับขี่ที่ไม่มีเส้นทางประจำ(ตารางที่ ค.2.ข)

ผู้ขับขี่ที่เคยได้รับข้อมูลจรรยาระหว่างการเดินทางส่วนใหญ่จะมีเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 75 ของผู้ขับขี่ที่เคยได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง และผู้ที่ไม่มีเส้นทางประจำจะเคยได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางมากกว่าผู้ที่มีเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 72 ของผู้ขับขี่ที่ไม่มีเส้นทางประจำ(ตารางที่ ค.2.ข) โดยข้อมูลระหว่างการเดินทางที่ได้นั้นผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำจะเชื่อในข้อมูลดังกล่าวมาก คิดเป็นร้อยละ 89 ของผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำ(ตารางที่ ค.2.ค) ส่วนผู้ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางพบว่า เป็นผู้ที่มีเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 75 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง(ตารางที่ ค.2.ง)

ผู้ขับขี่ที่ทราบว่ามิอุปกรณ์แนะนำเส้นทางส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 74 ของผู้ขับขี่ที่ทราบว่ามิอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง(ตารางที่ ค.2.จ)

ผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำจะใช้เส้นทางประจ้าน้อยลงเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่ที่ไม่มีเส้นทางอื่น (ตารางที่ ค.4.จ)

ผู้ที่ใช้เส้นทางประจำทุกวันจะไม่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 77 ของผู้ขับขี่ที่ไม่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง(ตารางที่ ค.3.ข)

ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางประจำส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ข้อมูลจากรามีผลต่อการเดินทางพอสมควรถึงมาก ยกเว้นผู้ที่เดินทางในเส้นทางประจำ 1-2 วันต่อสัปดาห์ที่เห็นว่าข้อมูลที่ได้รับไม่มีผลหรือมีผลน้อยต่อการเดินทาง(ตารางที่ ค.3.ข) อย่างไรก็ตามเมื่อผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลจากราก็จะเชื่อข้อมูลที่ได้รับ แต่ผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลนั้น เป็นผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางประจำทุกวันคิดเป็นร้อยละ 72 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลจากรา(ตารางที่ ค.3.ค)

ผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำจะเคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 81 ของผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง (ตารางที่ ค.4.ค)และได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 79 ของผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง(ตารางที่ ค.4.ง)

ส่วนผู้ที่เปลี่ยนเส้นทางจะเป็นผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำเป็นส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 83 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อย ซึ่งผู้ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลนั้นส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 80 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลจากรา(ตารางที่ ค.4.ฉ)

ผู้ขับขี่ที่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางจะมีความถี่ในการใช้เส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ 1-2 วันต่อสัปดาห์คิดเป็นร้อยละ 48 ของผู้ขับขี่ที่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง และผู้ที่ไม่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางและไม่เคยใช้เส้นทางอื่นใช้แต่เส้นทางประจำ คิดเป็นร้อยละ 52 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่ไม่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง(ตารางที่ ค.7.ง)

ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางอื่นน้อยกว่า 2 วันต่อสัปดาห์ จะมีความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทางมากคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ขับขี่ที่มีความสนใจในอุปกรณ์ และสนใจพอสมควรคิดเป็นร้อยละ 46 ของผู้ขับขี่ที่มีความสนใจพอสมควร(ตารางที่ ค.5.ง)

ผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางส่วนใหญ่ไม่ได้ทำธุระก่อนกลับที่พักอาศัยคิดเป็นร้อยละ 71 ของผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง(ตารางที่ ค.6.ก) และผู้ขับขี่จะเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ทำธุระก่อนกลับที่พักอาศัยคิดเป็นร้อยละ 70 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง(ตารางที่ ค.6.ข)

ผู้ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางก็จะได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางด้วยคิดเป็นร้อยละ 88 ของผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง(ตารางที่ ค.7.ก)

ส่วนผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อย ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 71 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อย(ตารางที่ ค.7.ง)

ผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางจะเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 60 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง(ตารางที่ ค.7.ข)

ผู้ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางมีความสนใจในอุปกรณ์แนะนำเส้นทางพอสมควรถึงมาก คิดเป็นร้อยละ 72 ของผู้ขับขี่ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง ซึ่งมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางแต่มีความสนใจในอุปกรณ์(ตารางที่ ค.7.ค)

ผู้ขับขี่ที่คิดว่าข้อมูลมีผลต่อการเดินทางจะมีแนวโน้มเชื่อข้อมูลที่ได้รับมาก(ตารางที่ ค.8.ก)

ผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อยจะเป็นผู้ที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 90 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อย ซึ่งผู้ที่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางนี้จะเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลนั้นคิดเป็นร้อยละ 83 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทาง(ตารางที่ ค.9.ข)

ผู้ที่ทราบว่ามีอุปกรณ์แนะนำเส้นทางนั้นส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ที่เชื่อในข้อมูลระหว่างการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 81 ของผู้ขับขี่ที่มีความสนใจในอุปกรณ์พอสมควรถึงมาก(ตารางที่ ค.10.ข)

ผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อยส่วนใหญ่จะเปลี่ยนเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 90 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อย และผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 46 ของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลจราจร(ตารางที่ ค.11.ก)

3.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง

การวิเคราะห์ส่วนนี้จะทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานกับปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง ซึ่งปัจจัยที่ใช้ในการศึกษานี้มีทั้งหมด 15 ปัจจัย คือ

1. ค่าใช้จ่าย
2. ความปลอดภัย
3. ความติดขัด
4. ระยะทาง
5. เวลาการเดินทาง

6. ทศนิยมภาพ
7. ความสบาย
8. มีร้านค้ามาก
9. เป็นเส้นทางเดียวที่ถึงที่หมาย
10. มีความแน่นอนในการเดินทาง
11. ไม่รู้จักเส้นทางอื่น
12. หลีกเลี่ยงการก่อสร้าง
13. จำนวนช่องทางจราจร
14. จำนวนรถบรรทุก
15. สภาพพื้นผิวถนน

ซึ่งปัจจัยทั้ง 15 ตัวแปรนี้จะนำมาทดสอบหาความสัมพันธ์กับตัวแปรพื้นฐานของผู้เดินทาง ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา และอาชีพ ซึ่งสถิติที่ใช้ในการตรวจสอบความสัมพันธ์มีอยู่ด้วยกันหลายตัว เช่น ทดสอบค่าซี(Z-Test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนและการใช้สถิติที่ไม่ใช่พารามิเตอร์ โดยตัวสถิติสองตัวแรกเป็นสถิติที่ใช้พารามิเตอร์ ซึ่งในการเปรียบเทียบหาความต่างต่างนั้นจะต้องทำการตรวจสอบว่าข้อมูลที่จะกระทำนั้นตรงกับสมมติฐานเบื้องต้นหรือไม่ ดังนี้

1. กลุ่มผู้จับขี้จะต้องได้มาจากการสุ่ม(Random)
2. ทราบค่าความแปรปรวนของประชากร ถ้าไม่ทราบความแปรปรวนของประชากรก็สามารถที่จะประมาณได้จากความแปรปรวนของตัวอย่าง
3. การแจกแจงของประชากรเป็นแบบปกติ

ถ้าข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์ตรงตามสมมติฐานทั้ง 3 ข้อข้างต้น การวิเคราะห์โดยใช้สถิติที่ใช้พารามิเตอร์จะนำมาทดสอบ แต่ถ้าข้อมูลไม่เป็นไปตามสมมติฐานดังกล่าว การใช้สถิติที่ใช้พารามิเตอร์มาทำการวิเคราะห์จะให้ผลที่คาดเคลื่อนในการวิเคราะห์ได้ ฉะนั้นในการทดสอบสมมติฐานทางสถิติเพื่อช่วยในการตัดสินใจ จึงควรใช้วิธีการทดสอบที่เรียกว่าการทดสอบที่ไม่ใช่พารามิเตอร์ (Nonparametric Test) ซึ่งเป็นการทดสอบที่ไม่จำเป็นต้องกำหนดสมมติฐานเบื้องต้น เกี่ยวกับการกระจายตัวของข้อมูลไม่ต้องมีการแจกแจงแบบปกติ เมื่อเทียบกับการทดสอบที่ใช้พารามิเตอร์ ซึ่งการทดสอบที่ไม่ใช่พารามิเตอร์มีข้อดีและข้อจำกัด ดังนี้

1. สามารถใช้ได้กับกลุ่มตัวอย่างที่มีขนาดเล็ก
2. คำนวณง่ายไม่ซับซ้อน
3. มีสมมติฐานเบื้องต้นน้อยและไม่ยุ่งยาก
4. ใช้ได้กับข้อมูลที่อยู่ในระดับการวัดมาตรฐานนามบัญญัติ(Nominal Scale) หรือ มาตรฐานอันดับ(Ordinal Scale) แต่ถ้าเป็นการทดสอบที่ใช้พารามิเตอร์ ข้อมูลต้องมีระดับการวัดมาตราอัตราภาค(Interval Scale) เป็นอย่างต่ำ

5. ในกรณีที่ข้อมูลไม่เป็นไปตามกฎสมมติฐานเบื้องต้น การทดสอบที่ไม่ใช้พารามิเตอร์ จะมีอำนาจในการทดสอบ(Power of Test) สูงกว่าการทดสอบที่ใช้พารามิเตอร์ แต่ถ้าข้อมูลเป็นไปตามสมมติฐานเบื้องต้น การทดสอบด้วยสถิติที่ใช้พารามิเตอร์จะมีอำนาจในการตรวจสอบสูงกว่าการทดสอบที่ไม่ใช้พารามิเตอร์

จากที่กล่าวข้างต้น ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานกับปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจ จะต้องทำการตรวจสอบว่าข้อมูลเป็นไปตามสมมติฐานเบื้องต้นหรือไม่ ดังนั้นจะแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ขั้นตอนคือ

1. การตรวจสอบการกระจายตัว
2. การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานกับตัวแปรปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง

ซึ่งการวิเคราะห์จะกล่าวอย่างละเอียดดังนี้

3.6.1 การตรวจสอบการกระจายตัว

ในการตรวจสอบการกระจายตัวของข้อมูลว่ามีการแจกแจงแบบปกติหรือใกล้เคียงหรือไม่จะมีวิธีการตรวจสอบได้ 2 วิธี คือ

1. การตรวจสอบโดยใช้กราฟ กราฟที่ใช้ในการตรวจสอบการแจกแจงของข้อมูล ประกอบด้วย
 - ฮิสโตแกรม(Histogram)
 - แผนภาพลำต้นและใบ(Stem and Leaf)
 - Box Plot
 - Normal Plot
 - Detrended Normal Plot
2. การทดสอบโดยใช้สถิติทดสอบ ประกอบด้วย
 - Lilliefors's Test ใช้ตรวจสอบว่าการแจกแจงของประชากรเป็นแบบปกติหรือใกล้เคียงแบบปกติหรือไม่
 - Levene's Test ใช้ตรวจสอบว่าความแปรปรวนของแต่ละประชากรเท่ากันหรือไม่

ซึ่งการศึกษานี้จะใช้วิธีการทดสอบโดยใช้สถิติในการตรวจสอบการกระจายตัวของข้อมูล เพราะว่าการใช้กราฟในการตรวจสอบจะให้ผลการทดสอบที่คาดเคลื่อนได้ เพราะใช้สายตาในการตัดสินใจ ดังนั้นจะใช้ Lilliefors's Test เป็นสถิติที่ใช้ในการตรวจสอบการกระจายของประชากร หลักการของการทดสอบนี้ คือ การเปรียบเทียบค่าฟังก์ชันการแจกแจงสะสมของข้อมูลตัวอย่างกับค่าฟังก์ชันการแจกแจงสะสมของข้อมูลภายใต้สมมติฐานว่า ประชากร/ตัวอย่างมีการแจก

แจกแบบปกติ ถ้าค่าความแตกต่างต่ำแสดงว่าการแจกแจงเป็นแบบปกติ ซึ่งสมมติฐานของการทดสอบคือ

H_0 : สุ่มตัวอย่างจากประชากรที่มีการแจกแจงแบบปกติ

H_1 : สุ่มตัวอย่างจากประชากรที่ไม่มีการแจกแจงแบบปกติ

ซึ่งผลการวิเคราะห์โดย Lilliefor's Test พบว่าข้อมูลที่นำมาทดสอบแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา และอาชีพกับตัวแปรที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางทั้ง 15 ตัวแปร ดังที่กล่าวข้างต้น ไม่มีข้อมูลใดเลยที่มีการกระจายตัวแบบปกติหรือใกล้เคียงปกติ ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ในภาคผนวก ง.1-ง.5 ดังนั้นข้อมูลไม่เป็นไปตามสมมติฐานเบื้องต้น ในการตรวจสอบความสัมพันธ์จำเป็นต้องใช้สถิติที่ไม่ใช้พารามิเตอร์เป็นตัวตรวจสอบความสัมพันธ์ ดังจะกล่าวอย่างละเอียดดังต่อไปนี้

3.6.2 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานกับปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง

การวิเคราะห์ที่ผ่านมาพบว่า ข้อมูลที่จะทำการตรวจสอบความสัมพันธ์ไม่มีการแจกแจงเป็นแบบปกติหรือใกล้เคียง ดังนั้นการตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรจะต้องใช้สถิติที่ไม่ใช้พารามิเตอร์ ซึ่งการศึกษานี้จะใช้ การทดสอบของแมน-วิทนี(Mann-Whitney Test) ใช้สำหรับตรวจสอบกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มว่ามีความเป็นอิสระต่อกันหรือไม่ และการทดสอบของครัสคาล-วอลลิส(Kruskal-Wallis Test) ใช้สำหรับตรวจสอบความเป็นอิสระต่อกันของกลุ่มตัวอย่างมากกว่าสองกลุ่ม โดยผลการตรวจสอบความเป็นอิสระต่อกันของตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจแสดงในภาคผนวก ง.6-ง.10 ซึ่งในตารางที่ 3.18 แสดงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรพื้นฐาน

จากตารางพบว่าตัวแปรเพศมีความสัมพันธ์กับปัจจัยค่าใช้จ่ายและปัจจัยพื้นผิวถนนดี โดยความสัมพันธ์ พบว่า เพศชายจะให้ความสำคัญเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายมากกว่าเพศหญิง ซึ่งผลเหมือนกับปัจจัยพื้นผิวถนนดีที่เพศชายให้ความสำคัญมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 3.18 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ใช้ตัดสินใจเลือกเส้นทางกับตัวแปรพื้นฐาน

	ค่าใช้จ่าย	ความปลอดภัย	ทัศนียภาพ	ระยะทางสั้น	เวลาการเดินทางน้อย	ทัศนียภาพสวยงาม	ความสบาย	ร้านค้ามาก	เส้นทางเดียว	ความแน่นอนในการเดินทาง	ไม่รู้จักเส้นทางอื่น	หลีกเลี่ยงการก่อสร้าง	จำนวนช่องทางมาก	จำนวนรอบรถทุกน้อย	พื้นผิวถนนดี
เพศ	√														√
อายุ	√	√	√		√	√	√	√					√		
รายได้															
ระดับการศึกษา			√							√					
อาชีพ		√	√	√	√	√	√	√		√	√			√	

หมายเหตุ √ มีความสัมพันธ์ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ส่วนตัวแปรอายุของผู้ขับขี่พบว่ามีความสัมพันธ์กับปัจจัยค่าใช้จ่าย ปัจจัยความปลอดภัย ปัจจัยความติดขัด ปัจจัยเวลาการเดินทาง ปัจจัยทัศนียภาพ ปัจจัยความสบาย ปัจจัยมีร้านค้ามาก และปัจจัยจำนวนช่องทาง โดยความสัมพันธ์พบว่า ปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่าย ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปีกับผู้ใช้ที่มีอายุสูงกว่า 60 ปี จะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้น้อยกว่าช่วงอายุอื่น ส่วนปัจจัยความปลอดภัยผู้ใช้ที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปีจะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากที่สุด ปัจจัยการติดขัดพบว่าผู้ใช้ที่มีอายุน้อยให้ความสำคัญมากกว่าผู้ใช้ที่มีอายุมากกว่า ซึ่งตรงข้ามกับปัจจัยทางด้านทัศนียภาพสวยงามที่ผู้ใช้ที่มีอายุมากจะให้ความสำคัญกว่าผู้ใช้ที่มีอายุน้อย ส่วนปัจจัยทางด้านความสบายทุกช่วงอายุให้ความสำคัญเท่า ๆ กัน มีเพียงผู้ใช้ที่มีช่วงอายุ 41-60 ปี จะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากที่สุด เช่นเดียวกับปัจจัยทางด้านการมีร้านค้ามาก แต่ปัจจัยจำนวนช่องทางมากช่วงอายุ 26-40 ปี จะให้ความสำคัญมากที่สุด ส่วนช่วงอายุอื่นให้ความสำคัญไม่แตกต่างกัน

ส่วนตัวแปรรายได้ไม่มีปัจจัยเลยที่มีความแตกต่างกันระหว่างทัศนคติที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางอย่างมีนัยสำคัญ

จากการทดสอบ พบว่า ปัจจัยที่มีความแตกต่างกันในแง่ทัศนคติเมื่อแยกตามระดับการศึกษา คือ ปัจจัยการติดขัด และปัจจัยความแน่นอนของเวลาการเดินทาง โดยที่ปัจจัยการติดขัดน้อยสามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มที่มีระดับการศึกษาน้อยจะให้ความสำคัญของปัจจัยนี้น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูง กล่าวคือกลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีระดับการศึกษาไม่น้อยกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ส่วนปัจจัยความแน่นอนในการเดินทางพบว่าตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูง เช่น ตัวอย่างที่มีการศึกษาในระดับปริญญาโทขึ้นไปจะให้

ความสำคัญมากที่สุด รองลงมาคือตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี ส่วนผู้ที่มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาจะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้น้อยที่สุด

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรอาชีพมีทั้งหมด 10 ปัจจัยด้วยกัน คือ ปัจจัยความปลอดภัย ปัจจัยการติดขัด ปัจจัยระยะทางในการเดินทาง ปัจจัยเวลาการเดินทาง ปัจจัยทัศนียภาพ ปัจจัยความสบาย ปัจจัยมีร้านค้ามาก ปัจจัยความแน่นอนในการเดินทาง ปัจจัยการไม่รู้จักเส้นทางอื่น และปัจจัยจำนวนรถบรรทุก โดยปัจจัยแต่ละปัจจัยมีความสัมพันธ์ดังนี้ ปัจจัยความปลอดภัยพบว่า นักเรียน/นักศึกษาและคนงาน/ลูกจ้าง จะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากกว่าอาชีพอื่น ส่วนปัจจัยการติดขัด พ่อบ้าน/แม่บ้านเป็นอาชีพที่ไม่ให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากนัก แต่อาชีพที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากคือ นักเรียน/นักศึกษา คนงาน/ลูกจ้าง และพนักงานในหน่วยงานธุรกิจ แต่เมื่อกล่าวถึงปัจจัยทางด้านระยะทางการเดินทาง พบว่า นักเรียน/นักศึกษา คนงาน/ลูกจ้างและพนักงานในหน่วยงานธุรกิจจะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากที่สุด แต่ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้น้อยที่สุด ส่วนปัจจัยทางด้านเวลาการเดินทาง นักเรียน/นักศึกษา พนักงานในหน่วยงานธุรกิจและคนงาน/ลูกจ้าง จะให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มาก แต่พ่อบ้าน/แม่บ้านไม่ให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มากเท่าใดนัก อย่างไรก็ตามอาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้านให้ความสำคัญกับปัจจัยทางด้านทัศนียภาพมากที่สุด แต่นักเรียน/นักศึกษา พนักงานในหน่วยงานธุรกิจให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้น้อย ซึ่งคล้ายกับปัจจัยทางด้านความสบายที่ พ่อบ้าน/แม่บ้าน คนงาน/ลูกจ้าง รวมทั้งข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ให้ความสำคัญมาก และปัจจัยมีร้านค้ามากพ่อบ้าน/แม่บ้านให้ความสำคัญมากที่สุด แต่นักเรียน/นักศึกษาให้ความสำคัญน้อย ส่วนปัจจัยมีร้านค้ามากนั้น พ่อบ้าน/แม่บ้านให้ความสำคัญมากที่สุดแต่นักเรียน/นักศึกษาให้ความสำคัญน้อยในปัจจัยนี้ ปัจจัยทางด้านความแน่นอนในการเดินทางปรากฏว่า นักเรียน/นักศึกษา พนักงานในหน่วยงานธุรกิจ คนงาน/ลูกจ้าง ให้ความสำคัญมาก และปัจจัยทางด้านจำนวนรถบรรทุก พบว่าข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจและคนงาน/ลูกจ้างให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มาก

3.7 สรุป

การสำรวจข้อมูลเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเลือกเส้นทางของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสนใจการเดินทางในช่วงเวลาเช้าและเย็นของวันทำงานปกติ ใช้วิธีการสัมภาษณ์รายบุคคลโดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล แบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับผู้เดินทาง ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง ข้อมูลหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกเส้นทางและเปลี่ยนเส้นทาง ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทางการจราจร และข้อมูลความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสำรวจกระทำจัดเก็บและแปลงข้อมูลเพื่อวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมทางสถิติที่มีชื่อทางการค้าว่า SPSS โดยผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้

3.7.1 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับผู้เดินทาง

ผู้ขับขี่ที่ได้จากการสำรวจเป็นเพศชายและเพศหญิงในจำนวนเท่า ๆ กัน และมีอายุ 26-40 ปี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับการกระจายตัวของอายุของผู้ขับขี่ ส่วนรายได้ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 20,000 บาทต่อเดือน

3.7.2 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการเดินทางและเส้นทาง

เวลาการเดินทางไปทำงานเฉลี่ยประมาณ 55 นาที โดยส่วนใหญ่ไม่แวะทำธุระที่ไหน ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีเส้นทางประจำและเส้นทางอื่น ๆ นอกเหนือเส้นทางประจำ โดยเฉลี่ย 1.75 เส้นทาง เมื่อถามถึงการเปลี่ยนเส้นทางพบว่า ผู้ขับขี่ไม่เปลี่ยนเส้นทางบ่อย ส่วนในวันที่มีการติดขัดมาก ผู้ขับขี่ได้รับความล่าช้าเฉลี่ย 25 นาที

ส่วนการเดินทางกลับที่พักอาศัย เวลาการเดินทางโดยไม่แวะทำธุระที่ใดประมาณ 60 นาที โดยส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเดิมในการเดินทาง และในวันที่เกิดการติดขัดมากผู้ขับขี่จะได้รับความล่าช้าเฉลี่ยประมาณ 30 นาทีซึ่งจะสังเกตได้ว่า ความล่าช้าที่ผู้ขับขี่ได้รับในช่วงเวลาเช้าและเย็นมีค่าใกล้เคียงกัน และผู้ขับขี่รู้สึกว่าจะมีความติดขัดเมื่อได้รับความล่าช้ามากกว่า 30 นาที

3.7.3 ข้อมูลพื้นฐานข้อมูลด้านการจราจร

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง จากสื่อวิทยุเป็นส่วนใหญ่ และผู้ขับขี่ได้นำเอาข้อมูลดังกล่าวมาร่วมพิจารณาในการตัดสินใจการเดินทาง โดยผู้ขับขี่มีทัศนคติที่ติดต่อกับข้อมูลที่ได้รับ

ส่วนข้อมูลระหว่างการเดินทาง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทาง และทำการเปลี่ยนเส้นทางตามข้อมูลระหว่างการเดินทางที่ได้รับ

3.7.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับความเต็มใจที่จะจ่าย

การวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกซื้ออุปกรณ์แนะนำเส้นทาง พบว่าผู้ขับขี่ดูจากค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับจากอุปกรณ์แนะนำเส้นทาง

3.7.5 การวิเคราะห์หลักเกณฑ์การเลือกเส้นทางและเปลี่ยนเส้นทาง

หลักเกณฑ์ที่ผู้ขับขี่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางในตอนเช้าและเย็น พบว่าหลักเกณฑ์ที่ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญมากที่สุดคือ เวลาการเดินทาง ระยะทางในการเดินทางและความปลอดภัย ตามลำดับ

ส่วนสถานการณ์ที่ทำให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนเส้นทาง พบว่า สถานการณ์ที่ทำให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนเส้นทางคือ การติดขัด การมีการก่อสร้างและการมีธุระในเส้นทางอื่น ตามลำดับ

3.7.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับตัวแปรที่สนใจ

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานของผู้ขับขี่กับตัวแปรที่สนใจ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะมีแนวโน้มการมีเส้นทางประจำและมีทัศนคติที่ติดต่อข้อมูลก่อนการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมากแต่ผู้ขับขี่ที่มีอายุมากได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางและเปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลนั้นมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย

ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะทำธุระก่อนการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้มาก แต่ผู้ขับขี่ที่มีรายได้มากมีแนวโน้มที่จะใช้เส้นทางประจำและทำธุระก่อนกับที่พักอาศัยมาก นอกจากนี้ผู้ขับขี่ที่มีรายได้มากจะมีรับข้อมูลระหว่างการเดินทางและเปลี่ยนเส้นทางตามข้อมูลที่ได้รับมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อย

ส่วนผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีแนวโน้มที่จะทำธุระก่อนการเดินทาง การใช้เส้นทางประจำและเปลี่ยนเส้นทางมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย

ผู้ขับขี่ที่เป็นพ่อบ้านแม่บ้านจะทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงานมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา แต่พ่อบ้านแม่บ้านส่วนใหญ่ไม่มีเส้นทางประจำที่ใช้ในการเดินทางอาจเป็นเพราะไม่ได้ทำงานเป็นหลักแหล่งจึงไม่มีเส้นทางประจำและจะเปลี่ยนเส้นทางบ่อย มากถึง 3-4 วันต่อสัปดาห์ พ่อบ้านแม่บ้านมีทัศนคติที่ไม่ติดต่อข้อมูลก่อนการเดินทาง แต่ข้อมูลระหว่างการเดินทางพ่อบ้านแม่บ้านเป็นอาชีพที่ได้รับข้อมูลดังกล่าวมากที่สุดและส่วนใหญ่ไม่เชื่อในข้อมูล อาชีพนักเรียนนักศึกษาจะเชื่อข้อมูลระหว่างการเดินทางมากที่สุด

3.7.7 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจ

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สนใจด้วยกัน พบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ทำธุระก่อนการเดินทางไปทำงานจะมีเส้นทางประจำมากกว่าผู้ที่มีธุระก่อนไปทำงาน

ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ทำธุระมีทัศนคติที่ดีต่อข้อมูลและเชื่อในข้อมูลจรรยาบรรณมากกว่าผู้ที่ทำธุระก่อนไปทำงาน ส่วนใหญ่แล้วผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ดีต่อข้อมูลจะมีแนวโน้มในการเชื่อข้อมูลมาก

ผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำส่วนใหญ่เห็นว่าข้อมูลที่ได้มีผลต่อการเดินทางและเชื่อในข้อมูลดังกล่าว โดยการเปลี่ยนเส้นทางตามข้อมูลที่ได้รับ อย่างไรก็ตามผู้ที่ไม่มีเส้นทางประจำได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางประจำ

ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางประจำส่วนใหญ่เห็นว่า ข้อมูลจรรยาบรรณมีผลต่อการเดินทางแต่ส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่มีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำส่วนใหญ่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางและระหว่างการเดินทาง

ผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางเพราะข้อมูลระหว่างการเดินทางส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีเส้นทางอื่นนอกเหนือเส้นทางประจำ

ผู้ขับขี่ที่เคยได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางส่วนใหญ่จะได้รับข้อมูลระหว่างการเดินทางด้วย

ผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนเส้นทางบ่อยครั้ง ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ได้รับข้อมูลก่อนการเดินทางและจะเปลี่ยนเส้นทางตามข้อมูล

3.7.8 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานกับปัจจัยที่ใช้เลือกเส้นทาง

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพื้นฐานกับปัจจัยที่ใช้เลือกเส้นทาง พบว่า เพศชายจะให้ความสำคัญกับปัจจัยค่าใช้จ่ายและปัจจัยสภาพพื้นผิวถนนมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะให้ความสำคัญกับความปลอดภัยมาก ส่วนปัจจัยทางด้านความตึงเครียดพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะให้ความสำคัญมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก แต่ปัจจัยทางด้านทัศนียภาพผู้ขับขี่ที่มีอายุมากจะให้ความสำคัญมากกว่า

ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงจะให้ความสำคัญกับปัจจัยการติดขัดมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาน้อย ซึ่งคล้ายกับปัจจัยความแน่นอนในการเดินทางที่ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะให้ความสำคัญมาก

นักเรียน/นักศึกษาและคนงาน/ลูกจ้าง ให้ความสำคัญกับปัจจัยความปลอดภัย ปัจจัยความติดขัด ปัจจัยทางด้านระยะทาง ปัจจัยเวลาการเดินทาง มากกว่าอาชีพอื่น ส่วนปัจจัยทัศนียภาพ ปัจจัยความสบาย และปัจจัยการมีร้านค้ามาก พ่อบ้านแม่บ้านให้ความสำคัญกับปัจจัยเหล่านี้มาก



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย