

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ จะถูกนำไปวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยวิธีการทางสถิติเพื่อตรวจสอบภาพรวมของข้อมูลและตัวแปรทั้งหมด และลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นจะนำไปวิเคราะห์ด้วยวิธีแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร และอิทธิพลที่ตัวแปรเหล่านั้นมีต่อกันรวมถึงทิศทางของอิทธิพลเหล่านั้นด้วย โดยการวิเคราะห์ในส่วนนี้จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ส่วนแรก เป็นการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติของกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งในที่นี้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และผู้อาศัยและมีกิจการในเขตบางรัก ขั้นตอนที่สอง เป็นการเปรียบเทียบแบบจำลองในกลุ่มตัวอย่างเดียวกันเพื่อตรวจสอบอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีต่อทัศนคติของกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งในที่นี้ได้เลือกกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นกรณีศึกษาสำหรับการเปรียบเทียบดังกล่าว และส่วนที่ 3 เป็นการตรวจสอบความเหมาะสมของการนำทฤษฎี The theory of planned behavior (TPB) มาใช้เพื่ออธิบายการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของกลุ่มเป้าหมาย โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ได้ถูกนำเสนอตามลำดับดังต่อไปนี้

4.1 การวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา

ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อตรวจสอบภาพรวมและลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่ม โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.1 ถึง 4.7 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (PC) ตารางที่ 4.8 ถึง 4.14 สำหรับผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (PB) และตารางที่ 4.15 ถึง 4.20 สำหรับผู้อาศัยและมีกิจการในเขตบางรัก (RS) ตามลำดับ

4.1.1 ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลสถานะเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	$N = 346$			
อายุ	34	9.10	0.562	1.009
รายได้บุคคลโดยเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	21,912	12,955	0.986	0.491
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (คน)	5	2.14	1.026	1.698

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลสถานะเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	<i>N</i> = 346			
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ (คน)	3	1.43	1.499	2.906
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุระหว่าง 6 ถึง 17 ปี (คน)	1	0.90	1.423	1.745
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 17 ปี ขึ้นไป (คน)	4	1.86	1.094	1.752
จำนวนรถยนต์ที่แต่ละครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง (คัน)	2	1.27	1.413	2.705
จำนวนรถจักรยานยนต์ที่แต่ละครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง (คัน)	1	0.72	1.571	1.992
เวลาที่ใช้ในการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมในเขตบางรัก (นาท)	54.64	24.913	0.840	0.711
เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในเขตบางรักต่อวัน (นาท)	429.86	197.90	-1.143	0.516
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยว (บาท)	68.18	49.380	0.996	0.649
ความบ่อยครั้งในการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อประกอบกิจกรรมในเขตบางรัก (วันต่อสัปดาห์)	5	1.84	-0.672	1.762

เมื่อคัดแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออกแล้ว พบว่าจำนวนข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมีทั้งสิ้น 346 ตัวอย่าง จากตารางที่ 4.1 ลักษณะการแจกแจงของตัวแปรสังเกตได้ทั้งหมด สามารถพิจารณาได้จากค่าความเบ้ (Skewness) และค่าความโด่ง (Kurtosis) พบว่าค่าความเบ้และความโด่งของตัวแปรส่วนใหญ่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ หมายความว่าตัวแปรสังเกตได้ส่วนใหญ่มีการแจกแจงใกล้เคียงกับการแจกแจงแบบปกติ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 34 ปี มีรายได้โดยเฉลี่ยต่อบุคคลเท่ากับ 21,912 บาท จากข้อมูลพบว่ากลุ่มตัวอย่างนี้มีสมาชิกในครัวเรือนโดยเฉลี่ยเท่ากับ 5 คน จัดเป็นครอบครัวขนาดกลาง โดยส่วนมากจะประกอบด้วยสมาชิกในครอบครัวที่ประกอบอาชีพ 3 คน อยู่ในช่วงวัยเด็กถึงวัยรุ่น 1 คน และอยู่ในวัยที่สามารถพึ่งพาตัวเองได้ 4 คน โดยเฉลี่ยแล้วแต่ละครอบครัวจะมีรถยนต์ไว้ในครอบครองครอบครัวละ 2 คัน และมีจักรยานยนต์ไว้ในครอบครอง 1 คัน เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางของคนกลุ่มนี้เท่ากับ 54.64 นาที โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยวเฉลี่ยเท่ากับ 68.18 บาท เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในเขตบางรักต่อหนึ่งวัน โดยเฉลี่ยเท่ากับ 7.16 ชั่วโมง ซึ่งใกล้เคียงกับเวลาทำงานตามปกติในแต่ละวันซึ่งเท่ากับ 8 ชั่วโมง สำหรับความบ่อยครั้งในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเข้าในทำกิจกรรมในเขตบางรักเท่ากับ 5 วันต่อสัปดาห์ ซึ่งเท่ากับจำนวนวันที่ต้องเดินทางเข้ามาทำงานในช่วงหนึ่งสัปดาห์ตามปกติของพนักงานหรือเจ้าหน้าที่โดยทั่วไป

ตารางที่ 4.2 ลักษณะทางสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนข้อมูล N = 346		
เพศ		
ชาย	169	48.8
หญิง	177	51.2
อาชีพ		
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	46	13.3
พนักงานบริษัท	254	73.4
รับจ้าง	19	5.5
นักเรียน	18	5.2
นิสิต/นักศึกษา	4	1.2
ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	5	1.4
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมต้น	1	0.3
มัธยมต้น	4	1.2
มัธยมปลาย	23	6.6
ปวช.	14	4.0
ปวส.	28	8.1
ปริญญาตรี	228	65.9
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	48	13.9
ที่อยู่อาศัย		
อาศัยในเขตบางรัก	30	8.7
อาศัยนอกเขตบางรัก	316	91.3
ที่ทำงาน/เรียนหนังสือ		
อยู่ในเขตบางรัก	336	97.1
อยู่นอกเขตบางรัก	10	2.9
ความสามารถในการขับรถ		
ขับรถไม่เป็น	43	87.6
ขับรถเป็น	303	12.4
สิทธิในการขับรถ		
ไม่มีใบขับขี่	62	82.1
มีใบขับขี่	284	17.9
วัตถุประสงค์การเดินทางเข้ามาในเขตบางรัก		
ทำงาน	309	89.3
เรียนหนังสือ	20	5.8
ประกอบธุรกิจ	6	1.7
ทำธุระ	6	1.7
เดินเล่น/ซื้อสินค้า	5	1.4

ตารางที่ 4.2 ลักษณะทางสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ต่อ)

จำนวนข้อมูล	ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
	<i>N = 346</i>		
ยานพาหนะที่ใช้			
	รถยนต์ส่วนตัวประเภท 4 ล้อ	298	86.1
	รถจักรยานยนต์	48	13.9
ความเป็นไปได้ที่จะไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว			
	ชากมาก	125	36.1
	ชาก	103	29.8
	เฉยๆ	70	20.2
	ง่าย	13	3.8
	ง่ายมาก	12	3.5
ความจำเป็นต้องขับรถออกไปส่งบุตรหลาน			
	ไม่จำเป็น	247	71.4
	จำเป็น	99	28.6

จากตารางที่ 4.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นเพศชาย 169 คน (48.8%) และเป็นเพศหญิง 177 คน (51.2%) กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทคิดเป็นจำนวน 254 คน (73.4%) รองลงมาได้แก่ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 46 คน (13.3%) รับจ้าง 19 คน (5.5%) นักเรียน 18 คน (5.2%) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจและนิสิตนักศึกษา มีเป็นส่วนน้อย (มีจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6)

กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนี้ ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี มีจำนวน 228 คน (65.9%) รองลงมาได้แก่การศึกษาระดับปริญญาโทหรือสูงกว่า มีจำนวน 48 คน (13.9%) ปวส. จำนวน 28 คน (8.1%) มัธยมปลาย จำนวน 23 คน (6.6%) และ สำหรับการศึกษาระดับ ปวช. มัธยมต้น และต่ำกว่ามัธยมต้น นั้นมีเป็นส่วนน้อย (มีจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5) กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่อาศัยนอกเขตบางรัก (จำนวน 316 คน คิดเป็นร้อยละ 91.3) แต่มีสถานที่ทำงานหรือเรียนหนังสืออยู่ในเขตบางรัก (จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 97.1) เป็นบุคคลที่สามารถขับรถได้ (จำนวน 303 คน คิดเป็นร้อยละ 87.6) และมีใบอนุญาตขับรถ (จำนวน 284 คน คิดเป็นร้อยละ 82.1) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางหลักเข้ามาในเขตบางรักเพื่อทำงานเป็นส่วนใหญ่ (จำนวน 309 คน คิดเป็นร้อยละ 89.3) โดยยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางนั้นส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนตัวประเภท 4 ล้อ (จำนวน 298 คน คิดเป็นร้อยละ 86.1) ร้อยละ 65.9 ของคนกลุ่มนี้ (จำนวน 228 คน) ยืนยันว่าการที่จะเลิกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้นทำได้ยากถึงยากมาก มีเพียงร้อยละ 7.3 (จำนวน 25 คน) เท่านั้นที่ระบุว่า การเลิกใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นเรื่องที่สามารถปฏิบัติได้โดยง่าย

อย่างไรก็ดี การเดินทางเพื่อไปส่งบุตรหลานไม่ใช่สาเหตุหลักที่ทำให้คนกลุ่มนี้เลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 71.4)

ตารางที่ 4.3 ทศนคติเกี่ยวกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง การรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้น การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS และการรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	N = 346			
1. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง				
1.1) ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ตลอดเวลาที่ต้องการ	3.10	0.82	-0.704	0.067
1.2) สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์	3.60	0.59	-1.381	1.730
1.3) ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวไปในทุกสถานที่	3.20	0.74	-0.725	0.364
1.4) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป	3.58	0.64	-1.508	2.217
1.5) ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง	3.46	0.72	-1.358	1.751
1.6) ความมีอิสระที่จะขับรถยนต์ส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	2.57	0.90	-0.053	-0.759
1.7) การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย	3.23	0.74	-0.651	-0.061
1.8) การมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะ	2.68	0.92	-0.093	-0.873
1.9) การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	3.57	0.64	-1.332	1.151
1.10) ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด	3.49	0.68	-1.189	0.997
2. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น				
2.1) การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด	3.39	0.80	-1.299	1.217
2.2) การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ/หาที่จอดรถยาก	3.01	1.07	-0.745	-0.727
2.3) การรับรู้เกี่ยวกับปัญหารถโดยสารสาธารณะไม่เพียงพอ	2.54	1.02	-0.094	-1.107
2.4) การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์	3.46	0.73	-1.230	0.901
2.5) การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจร	3.10	0.87	-0.640	-0.421
2.6) การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาสภาพถนนไม่ปลอดภัย	2.98	0.92	-0.525	-0.624
2.7) การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นโดยรวม	3.13	0.75	-0.596	0.085
3. การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับมาตรการ ALS				
3.1) การรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS	1.71	0.82	0.827	-0.276
4. การรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS				
4.1) การรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS	1.84	0.88	0.604	-0.774

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 4.00

การแสดงทัศนคติของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวต่อตัวแปรต่างๆ ได้นำมาสรุปดังแสดงในตารางที่ 4.3 ถึง 4.7 จากตารางดังกล่าว พบว่าค่าความเบ้และความโด่งของตัวแปรส่วนใหญ่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ ซึ่งหมายความว่าตัวแปรสังเกตได้ส่วนใหญ่มีการแจกแจงใกล้เคียงกับการแจกแจงแบบปกติ เมื่อพิจารณาความคิดเห็นที่มีต่อตัวแปรต่างๆ พบว่า จากตารางที่ 4.3 กลุ่มตัวอย่างนี้แสดงความคิดเห็นต่อจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทางในระดับคะแนนปานกลาง (มี

คะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.68 ถึง 3.60 จัดอยู่ในเกณฑ์สำคัญน้อยถึงสำคัญพอสมควร) โดยพบว่า สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์เป็นสิ่งที่กลุ่มตัวอย่างต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.60) รองลงมาได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่มาแพงจนเกินไป การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง ความมีอิสระในการเดินทาง และความเสมอภาคในการเดินทาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.58 3.57 3.49 และ 3.46 ตามลำดับ ในส่วนของการรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นมีคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.54 ถึง 3.46 จัดอยู่ในเกณฑ์เป็นปัญหาดเล็กน้อยถึงเป็นปัญหาพอสมควร) โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้ปัญหาเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.46) รองลงมาได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้นในภาพรวม ปัญหามลพิษทางเสียง และปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 3.13 3.10 และ 3.01 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และสิ่งที่ต้องการให้สภาพชุมชนเป็นไปตามที่ต้องการในประเด็นที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดนั้นมีความสอดคล้องกัน เมื่อทำตรวจสอบความรู้ความเข้าใจของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อมาตรการ ALS พบว่า คะแนนเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดยการรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 1.71 (อยู่ในเกณฑ์ไม่เคยรู้จักเลย) และการรับรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS นั้น มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 1.84 (อยู่ในเกณฑ์ไม่มีความเหมาะสม) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ยังมีผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวอีกเป็นจำนวนมากที่ยังไม่มีความรู้และความเข้าใจที่ดีพอเกี่ยวกับมาตรการ ALS

จากตารางที่ 4.4 เมื่อตรวจสอบการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน พบว่า กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมีแนวโน้มที่จะเพิกเฉยต่อผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับเมื่อมีการนำมาตรการ ALS มาใช้ในพื้นที่ (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.87) ทั้งนี้อาจเป็นไปได้ว่าเมื่อเทียบกับสภาพการเดินทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การนำมาตรการ ALS มาใช้ในพื้นที่อาจทำให้คนกลุ่มนี้เสียผลประโยชน์พอสมควรถ้ามีการนำมาตรการ ALS มาใช้จริง ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความเท่าเทียมกันในสังคม พบว่าคะแนนเฉลี่ยของแต่ละตัวแปรสังเกตได้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.74 ถึง 4.12 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่น่าจะเป็นไปได้ถึงน่าจะเป็นไปได้) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่มีความคาดหวังว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้นอย่างเท่าเทียมกัน (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.12) รองลงมาได้แก่ การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง และการคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 3.59 3.20 และ 3.11 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์

ส่วนตัวมีแนวโน้มที่จะคำนึงถึงผลกระทบเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นเป็นสำคัญ ในประเด็นที่เกี่ยวกับความเท่าเทียมกันที่จะได้รับการมีชุมชนที่น่าอยู่ มีสิ่งแวดล้อมที่ดีและสามารถวางแผนในการเดินทางได้นั้น กลุ่มตัวอย่างนี้แสดงทัศนคติที่ไม่แน่ใจว่าเรื่องดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้หรือไม่เป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 4.4 ทัศนคติเกี่ยวกับการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของตัวเอง ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ และบรรทัดฐานของสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	N = 346			
5. การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	2.87	1.12	0.116	-0.855
6. การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม				
6.1) การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง	2.74	1.13	-0.048	-1.023
6.2) การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	4.12	1.12	-1.292	0.932
6.3) การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง	3.20	1.05	-0.208	-0.497
6.4) การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	3.70	1.19	-0.602	-0.555
6.5) การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	2.90	1.08	-0.036	-0.544
6.6) การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น	3.11	1.01	-0.199	-0.348
6.7) การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	3.59	1.24	-0.549	-0.624
7. การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน				
7.1) การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น	3.49	1.16	-0.733	-0.296
7.2) การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ	3.80	1.06	-1.084	0.760
7.3) การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ	3.80	1.08	-0.948	0.393
7.4) การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล	3.67	1.18	-0.780	-0.159
7.5) การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ	3.42	1.22	-0.409	-0.779
7.6) การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	3.41	1.27	-0.439	-0.861
7.7) การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน	3.89	1.10	-0.984	0.419
8. การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของตัวเอง	2.26	0.97	0.629	0.092
9. ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์	3.11	1.12	-0.036	-1.001
10. บรรทัดฐานของสังคม	2.25	1.01	0.535	-0.445

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการตระหนักถึงการจัดสรรรายได้เพื่อนำไปพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชนพบว่า คะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง

3.41 ถึง 3.89 จัดอยู่ในเกณฑ์ใดๆ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเงินรายได้ที่ได้รับจากการเก็บเงินค่าผ่านเข้าพื้นที่นั้น อันดับแรก ควรนำไปปรับปรุงสภาพของทางเดินเท้าและทางจักรยาน (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.89) รองลงมาได้แก่ การนำไปปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ปรับปรุงความคล่องตัวของสภาพการจราจร นำไปลดภาษีรายได้ส่วนบุคคล และนำไปอุดหนุนงบประมาณส่วนกลางของภาครัฐและท้องถิ่น โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 3.80 3.67 และ 3.49 ตามลำดับ จากผลลัพธ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่า แม้กลุ่มตัวอย่างนี้จะเป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว แต่สิ่งที่คนกลุ่มนี้ต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในการปรับปรุงคุณภาพนั้น กลับเป็นไปเพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์และบริการขนส่งสาธารณะเป็นสำคัญ ซึ่งอาจประเมินได้ว่า การที่จะทำให้นักกลุ่มนี้เลิกใช้รถยนต์ส่วนตัวนั้น เบื้องต้นต้องมีการปรับปรุงและพัฒนารูปแบบการเดินทางอื่นเพื่อเป็นทางเลือกให้กับคนกลุ่มนี้ก่อน เมื่อตรวจสอบทัศนคติเกี่ยวกับความยากง่ายเกี่ยวกับการลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าเป็นไปได้ยากที่ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.26) และมีทัศนคติที่เพิกเฉยต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนตัวในเขตบางรัก (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.11) โดยผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่จะไม่ได้รับการสนับสนุนจากคนรอบข้างที่ใกล้ชิดให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรการ ALS (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.25) ซึ่งจากผลลัพธ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว มีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวต่อไปแม้ว่าจะมีการนำมาตรการ ALS มาใช้ในเขตบางรักก็ตาม ซึ่งสอดคล้องกับผลลัพธ์ที่ได้จากตารางที่ 4.2 ที่แสดงให้เห็นว่า ร้อยละ 65.9 ของคนกลุ่มนี้ ระบุว่าเป็นการยากถึงยากมากที่จะเลิกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว



ตารางที่ 4.5 ทศนคติเกี่ยวกับความจำเป็นในการใช้รถยนต์ การเปรียบเทียบทางสังคม สัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวตน และความปลอดภัยของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

จำนวนข้อ	ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
11. ความจำเป็นในการใช้รถยนต์					
11.1)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถนำท่านไปทุกหนทุกแห่งตามที่ต้องการ	4.18	0.87	-1.345	2.329
11.2)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้งานได้เสมือนที่ที่ต้องการ	4.23	0.76	-1.085	1.621
11.3)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะมีความสามารถในการบรรทุกสัมภาระได้เป็นอย่างดี	4.24	0.77	-0.854	0.589
11.4)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ	4.31	0.75	-1.157	1.935
11.5)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะได้รับความสะดวกสบายแม้สภาพอากาศจะเลวร้าย	4.21	0.82	-1.082	1.150
11.6)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถให้บริการผู้อื่นได้	3.89	0.88	-0.545	0.046
11.7)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถทำให้ท่านไปเยี่ยมญาติและเพื่อนได้สะดวกขึ้น	4.19	0.82	-1.036	1.316
11.8)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถลดเวลาในการเดินทางได้	3.90	0.97	-0.675	-0.114
11.9)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ท่านสามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ	4.28	0.76	-1.268	2.657
11.10)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรถยนต์ที่ใช้ยี่ห้อเกาถนนได้ดี	3.75	0.90	-0.643	0.511
11.11)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยเพิ่มสมรรถภาพในการเดินทาง	3.83	0.92	-0.890	0.899
12. การเปรียบเทียบทางสังคม					
12.1)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น	4.21	0.80	-1.021	1.506
12.2)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถหยุดหรือจอดระหว่างทางได้ตามต้องการ	3.65	1.09	-0.552	-0.446
12.3)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น	4.13	0.75	-0.697	0.632
12.4)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้สามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจกรรมต่างๆ นอกบ้านได้	4.12	0.78	-0.914	1.539
12.5)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้คนอื่นๆ ไม่สามารถรบกวนท่านได้	3.62	0.92	-0.353	-0.148
13. สัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวตน					
13.1)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นงานอดิเรกในยามว่างของท่าน	2.51	1.06	0.233	-0.539
13.2)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นพาหนะที่เหมาะสมกับตัวท่านมาก	3.08	0.95	-0.154	0.275
13.3)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะการขับรถเป็นสิ่งที่ท้าทายและเร้าใจ	2.55	1.10	0.167	-0.507
13.4)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะชอบความเร็ว	2.40	1.09	0.284	-0.656
13.5)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ท่านแตกต่างจากผู้อื่น	2.24	1.05	0.430	-0.341
13.6)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรถยนต์เป็นสิ่งที่ช่วยบ่งบอกความเป็นตัวตนของท่าน	2.38	1.11	0.312	-0.656
13.7)	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสมรรถนะเครื่องยนต์ของท่านดีเยี่ยม	3.09	1.03	-0.370	-0.029
14. ความปลอดภัย					
		3.94	0.86	-0.689	0.402

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

จากตารางที่ 4.5 เมื่อคำนึงถึงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ พบว่า คะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.75 ถึง 4.31 จัดอยู่ในเกณฑ์เฉยๆ ถึงเห็นด้วย) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างน่าจะให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวมาก โดย

กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่มีความเห็นว่าจำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวไว้ในครอบครองเนื่องจาก สามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นอันดับแรก (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.31) รองลงมาได้แก่ สามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ สามารถบรรทุกสัมภาระได้เป็นอย่างดี สามารถใช้งานได้เสมอตามที่ต้องการ และได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางแม้สภาพอากาศจะเลวร้าย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 4.24 4.23 และ 4.21 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบทางสังคมระหว่างการมีรถยนต์กับไม่มีรถยนต์ พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้แต่ละตัวอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.62 ถึง 4.21 จัดอยู่ในเกณฑ์เฉยๆ ถึงเห็นด้วย) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างน่าจะให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวค่อนข้างมาก โดยกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวรู้สึกว่าการมีรถยนต์ทำให้ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น มีคะแนนเฉลี่ยเป็นอันดับหนึ่งเท่ากับ 4.21 รองลงมาได้แก่ ช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น ช่วยให้สามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจกรรมต่างๆ นอกบ้านได้ สามารถหยุดหรือจอดระหว่างทางได้ตามต้องการ และทำให้คนอื่นๆ ไม่สามารถรบกวนท่านได้ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 4.12 3.65 และ 3.62 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณารยนต์ส่วนตัวในมุมมองที่เป็นสัญลักษณ์ความเป็นตัวตน พบว่า คะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.24 ถึง 3.09 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่เห็นด้วยถึงเฉยๆ) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างน่าจะให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวค่อนข้างน้อย โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมีทัศนคติว่าการใช้รถยนต์ที่มีสมรรถนะเครื่องยนต์ดีเยี่ยม นั้น เป็นสัญลักษณ์แสดงตัวตนที่ต้องการมากที่สุด มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.09 รองลงมาได้แก่ ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นพาหนะที่เหมาะสมกับผู้ขับมาก การขับรถเป็นสิ่งที่ท้าทายและเร้าใจ เป็นงานอดิเรกในยามว่าง และต้องการใช้รถยนต์เพราะชอบความเร็ว โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.08 2.55 2.51 และ 2.40 ตามลำดับ และพบว่ากลุ่มตัวอย่างนี้ให้ความสำคัญกับเรื่องของความปลอดภัยที่ได้จากการใช้รถยนต์ส่วนตัวในระดับปานกลางค่อนข้างสูง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 (จัดอยู่ในเกณฑ์เฉยๆ)

ตารางที่ 4.6 ทศนคติเกี่ยวกับการตอบสนองด้านความรู้สึก ความพึงพอใจในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ และความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	N = 346			
15. การตอบสนองด้านความรู้สึก				
15.1) ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกสบายในการใช้รถ	4.13	0.81	-0.750	0.315
15.2) ต้องการใช้รถยนต์เพราะให้ความรู้สึกเป็นอิสระในการใช้ชีวิต	3.99	0.89	-0.721	0.418
15.3) ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นสิ่งที่สนุกและเพลิดเพลิน	3.05	1.04	0.065	-0.222
15.4) ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ผ่อนคลายลงได้ช่วงขณะ	3.49	0.87	-0.014	-0.134
15.5) ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกสนุกที่ได้ใช้รถยนต์ที่ดูดี	2.93	1.04	0.010	-0.195
15.6) ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกเกรงใจเสียต้องการขับ	2.97	1.12	-0.044	-0.430
15.7) ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกยิ่งใหญ่เมื่อได้ขับรถ	2.35	1.10	0.381	-0.402
15.8) ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้รู้สึกมีอำนาจบารมี	2.13	1.07	0.599	-0.302
16. ความพึงพอใจในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	2.92	1.15	-0.194	-1.048
17. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่				
17.1) การยอมรับว่าการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม	2.64	1.18	0.067	-1.156
17.2) การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้	2.81	1.14	-0.006	-0.975
17.3) การซื้อสตีกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปิ่นน้ามัน ห้างร้าน ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน	2.62	1.14	-0.036	-1.151
17.4) การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน	3.16	1.17	-0.258	-0.914
17.5) ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน	2.86	1.12	-0.197	-0.937
17.6) การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆก่อนนั้นดีต่อการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่นๆในอนาคต	2.95	1.16	-0.162	-0.864
17.7) น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการจราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ	2.81	1.06	-0.212	-0.781
17.8) ทศนคติเกี่ยวกับการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	2.43	1.08	0.407	-0.844

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

จากตารางที่ 4.6 เมื่อพิจารณาการตอบสนองด้านอารมณ์และความรู้สึกที่ได้จากการขับรถยนต์ พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับที่ไม่สูงมากนัก(มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.13 ถึง 4.13 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่เห็นด้วยถึงเห็นด้วย) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างไม่น่าที่จะให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวนี้มากนัก โดยกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการใช้รถยนต์เพราะทำให้รู้สึกสบายในการขับขี่ มีคะแนนเฉลี่ยเป็น

อันดับหนึ่ง เท่ากับ 4.13 รองลงมาได้แก่ *ความรู้สึกเป็นอิสระในการใช้ชีวิต ช่วยให้ผู้รู้สึกผ่อนคลาย ได้ชั่วขณะ เป็นสิ่งที่สนุกและเพลิดเพลิน และรู้สึกกระตือรือร้นต่อการขับ* โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 3.49 3.05 และ 2.97 ตามลำดับ

เมื่อตรวจสอบความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS ของกลุ่มตัวอย่างนี้พบว่า มีระดับความพึงพอใจอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.92 ซึ่งหมายความว่าคนกลุ่มนี้น่าจะมีทัศนคติไม่ค่อยพึงพอใจต่อมาตรการดังกล่าวมากนัก ในส่วนของการยอมรับในมาตรการ ALS พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.43 ถึง 3.16 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่เห็นด้วยถึงเฉยๆ) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างนี้อาจจะยอมรับการนำมาตรการ ALS มาใช้ในเขตบางรัก แต่ไม่ค่อยที่จะเห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าว โดยการยอมรับว่าการควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน มีคะแนนเฉลี่ยเป็นอันดับหนึ่ง เท่ากับ 3.16 รองลงมาได้แก่ *การใช้เขตบางรักเป็นโครงการนำร่องสำหรับการใช้มาตรการ ALS ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้* และความสามารถของมาตรการ ALS ที่สามารถลดปริมาณการจราจรติดขัดได้ 30% ทั้งนี้ที่ใช้มาตรการ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.95 2.86 2.81 และ 2.81 ตามลำดับ ขณะที่การยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.43 เท่านั้น

ตารางที่ 4.7 ทัศนคติเกี่ยวกับความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	N = 346			
18. ความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS				
18.1) ความตั้งใจที่จะขับรถน้อยลง	2.70	1.23	0.169	-0.897
18.2) ความตั้งใจที่จะใช้บริการขนส่งสาธารณะบ่อยครั้งขึ้น	3.13	1.27	-0.318	-0.989
18.3) ความตั้งใจที่จะเดินหรือใช้รถจักรยานมากขึ้น	2.27	1.23	0.557	-0.869
18.4) ความตั้งใจที่จะจ่ายเงินค่าธรรมเนียมและขับรถเหมือนเดิม	2.87	1.19	-0.064	-0.863
18.5) ความตั้งใจที่จะไม่ขับรถผ่านพื้นที่ที่บังคับใช้มาตรการ	3.04	1.29	-0.195	-1.049
18.6) ความตั้งใจที่จะใช้รถยนต์ร่วมกับผู้อื่น (Car-pooling)	2.58	1.21	0.148	-1.164
18.7) ความตั้งใจที่จะไม่ขับรถในช่วงเวลาที่มาตรการบังคับ	3.10	1.27	-0.216	-0.979
18.8) ความตั้งใจที่จะใช้การจอดแล้วจร (Park & Ride) บ่อยครั้งขึ้น	3.12	1.08	-0.426	-0.419
18.9) ความตั้งใจโดยรวมที่จะสนับสนุนมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	1.94	0.79	0.103	-1.386

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

ยกเว้นข้อ 18.9 มีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 3.00

จากตารางที่ 4.7 สำหรับความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS นั้น พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.27 ถึง 3.13 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่น่าจะสนับสนุนถึงไม่แน่ใจ) โดยความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอันดับแรกนั้น ได้แก่ ความตั้งใจที่จะใช้บริการขนส่งสาธารณะบ่อยครั้งขึ้น มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.13 รองลงมาได้แก่ ความตั้งใจที่จะใช้การจอดแล้วจร (Park & Ride) บ่อยครั้งขึ้น ความตั้งใจที่จะไม่ขับรถในช่วงเวลาที่มาตรการบังคับ ความตั้งใจที่จะไม่ขับรถผ่านพื้นที่ที่บังคับใช้มาตรการ และความตั้งใจที่จะจ่ายเงินค่าธรรมเนียมและขับรถเหมือนเดิม โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 3.10 3.04 3.06 และ 2.87 ตามลำดับ และจะเห็นได้ว่าความตั้งใจที่จะขับรถให้น้อยลงนั้นมีคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.70 และความตั้งใจโดยรวมที่จะสนับสนุนมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.94 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สนับสนุนมาตรการ ALS

4.1.2 ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.8 ข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวแปร	จำนวนข้อมูล	N = 493	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
อายุ			29	7.30	1.012	1.364
รายได้บุคคลโดยเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)			13,808	6,812.12	0.938	0.940
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (คน)			5	2.38	0.959	1.039
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ (คน)			3	1.58	1.349	2.542
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุระหว่าง 6 ถึง 17 ปี (คน)			1	0.94	1.431	1.062
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 17 ปี ขึ้นไป (คน)			4	1.89	1.093	1.721
จำนวนรถยนต์ที่แต่ละครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง (คัน)			1	0.91	0.782	-0.252
จำนวนรถจักรยานยนต์ที่แต่ละครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง (คัน)			1	0.69	1.563	1.876
เวลาที่ใช้ในการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมในเขตบางรัก (นาที)			57.59	32.042	1.148	1.769
เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในเขตบางรักใน 1 วัน (นาที)			432.33	180.344	-1.303	1.171
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยว (บาท)			30.79	18.998	0.824	0.913

จากตารางที่ 4.8 จำนวนข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีจำนวนทั้งสิ้น 493 ตัวอย่าง จากค่าความเบ้ (Skewness) และค่าความโด่ง (Kurtosis) พบว่าค่าความเบ้และความโด่งของตัวแปรส่วนใหญ่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ หมายความว่าตัวแปรสังเกตได้ส่วนใหญ่มีการแจกแจงใกล้เคียงกับการแจกแจงแบบปกติ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 29 ปี มีรายได้โดยเฉลี่ยต่อบุคคลเท่ากับ 13,808 บาท จากข้อมูลพบว่า

กลุ่มตัวอย่างนี้มีสมาชิกในครัวเรือน โดยเฉลี่ยเท่ากับ 5 คน จัดเป็นครอบครัวขนาดกลาง โดยส่วนมากจะประกอบด้วยสมาชิกในครอบครัวที่ประกอบอาชีพ 3 คน อยู่ในวัยเด็กถึงวัยรุ่น 1 คน และอยู่ในวัยที่สามารถพึ่งพาตัวเองได้ 4 คน โดยเฉลี่ยแล้วแต่ละครอบครัวจะมีรถยนต์ไว้ในครอบครองครอบครัวละ 1 คัน และมีจักรยานยนต์ไว้ในครอบครอง 1 คัน เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางของคนกลุ่มนี้เท่ากับ 57.59 นาที โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยวเฉลี่ยเท่ากับ 30.79 บาท เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในเขตบางรักในหนึ่งวัน โดยเฉลี่ยเท่ากับ 7.06 ชั่วโมง ซึ่งใกล้เคียงกับเวลาทำงานปกติในแต่ละวันซึ่งเท่ากับ 8 ชั่วโมง

ตารางที่ 4.9 ลักษณะทางสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนข้อมูล <i>N = 493</i>		
เพศ		
ชาย	126	25.6
หญิง	367	74.4
อาชีพ		
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	30	6.1
พนักงานบริษัท	392	79.5
รับจ้าง	34	6.9
นักเรียน	24	4.9
นิสิต/นักศึกษา	10	2.0
ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	3	0.6
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมต้น	1	0.2
มัธยมต้น	7	1.4
มัธยมปลาย	35	7.1
ปวช.	18	3.7
ปวส.	43	8.7
ปริญญาตรี	367	74.4
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	22	4.5
ที่อยู่อาศัย		
อาศัยในเขตบางรัก	36	7.3
อาศัยนอกเขตบางรัก	457	92.7
ที่ทำงาน/เรียนหนังสือ		
อยู่ในเขตบางรัก	480	97.4
อยู่นอกเขตบางรัก	13	2.6

ตารางที่ 4.9 ลักษณะทางสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนข้อมูล	<i>N</i> = 493	
ความสามารถในการขับรถ		
ขับรถไม่เป็น	288	41.6
ขับรถเป็น	205	58.4
สิทธิในการขับรถ		
ไม่มีใบขับขี่	338	31.4
มีใบขับขี่	155	68.6
วัตถุประสงค์การเดินทางเข้ามาในเขตบางรัก		
ทำงาน	453	91.9
เรียนหนังสือ	25	5.1
ประกอบธุรกิจ	4	0.8
ทำธุระ	6	1.2
เดินเล่น/ซื้อสินค้า	5	1.0
ยานพาหนะที่ใช้		
รถโดยสารประจำทาง	261	52.9
รถตู้	38	7.7
รถไฟฟ้า	163	33.1
เรือ	7	1.4
แท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก/จักรยานยนต์รับจ้าง	16	3.2
จักรยาน/เดิน	8	1.6

จากตารางที่ 4.9 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นเพศชาย 126 คน (25.6%) และเป็นเพศหญิง 367 คน (74.4%) กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทคิดเป็นจำนวน 392 คน (79.5%) รองลงมาได้แก่ อาชีพรับจ้าง 34 คน (6.9%) ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 30 คน (6.1%) นักเรียน 24 คน (4.9%) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจและนิสิต นักศึกษามีเป็นส่วนน้อย (มีจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6)

กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 367 คน (74.4%) รองลงมาได้แก่ การศึกษาระดับ ปวส. จำนวน 43 คน (8.7%) มัธยมศึกษา จำนวน 35 คน (7.1%) ปริญญาโทหรือสูงกว่า มีจำนวน 22 คน (4.5%) และ ปวช. จำนวน 18 คน (3.7%) สำหรับการศึกษาระดับมัธยมต้น และต่ำกว่ามัธยมต้นนั้นมีเป็นส่วนน้อย (มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.6) กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่อาศัยนอกเขตบางรัก (จำนวน 457 คน คิดเป็นร้อยละ 92.7) แต่มีสถานที่ทำงานหรือเรียนหนังสืออยู่ในเขตบางรัก (จำนวน 480 คน คิดเป็นร้อยละ 97.4) เป็นบุคคลที่สามารถขับรถยนต์ได้ จำนวน 205 คน (41.6%) และไม่สามารถขับรถยนต์ได้ 288 คน

(58.4%) มีใบอนุญาตขับรถยนต์ จำนวน 155 คน (31.4%) และไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ จำนวน 338 คน (68.6%) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางหลักเข้ามาในเขตบางรักเพื่อทำงานเป็นส่วนใหญ่ (จำนวน 453 คน คิดเป็นร้อยละ 91.9) โดยยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางนั้นส่วนใหญ่เป็นรถโดยสารประจำทาง จำนวน 261 คน (52.9%) รถไฟฟ้า จำนวน 163 คน (33.1%) รถตู้ 38 คน (7.7%) สำหรับการเดินทางด้วยเรือ แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก และจักรยานยนต์รับจ้าง และการขี่จักรยานหรือการเดิน มีเป็นจำนวนน้อย โดยรวมมีจำนวน 31 คน (6.2%)

ตารางที่ 4.10 ทศนคติเกี่ยวกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทางของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

จำนวนข้อมูล	ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
1. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง					
	1.1) ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ตลอดเวลาที่ต้องการ	2.73	0.91	-0.382	-0.591
	1.2) สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์	3.63	0.65	-1.769	2.569
	1.3) ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ในทุกสถานที่	2.88	0.90	-0.535	-0.421
	1.4) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป	3.51	0.71	-1.475	1.909
	1.5) ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง	3.43	0.77	-1.227	0.877
	1.6) ความมีอิสระที่จะขับรถส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	2.26	1.00	0.259	-1.000
	1.7) การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย	3.26	0.74	-0.638	-0.344
	1.8) การมีเส้นทางจักรยาน โดยเฉพาะ	2.76	0.88	-0.289	-0.622
	1.9) การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	3.57	0.67	-1.499	1.654
	1.10) ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด	3.48	0.72	-1.303	1.238

การแสดงทัศนคติของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อตัวแปรต่างๆ ได้นำมาสรุปดังแสดงในตารางที่ 4.10 ถึง 4.14 จากตารางดังกล่าว พบว่าค่าความเบ้และความโด่งของตัวแปรส่วนใหญ่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ ซึ่งหมายความว่าตัวแปรสังเกตได้ส่วนใหญ่มีการแจกแจงใกล้เคียงกับการแจกแจงแบบปกติ เมื่อพิจารณาความคิดเห็นที่มีต่อตัวแปรต่างๆ จากตารางที่ 4.10 พบว่ากลุ่มตัวอย่างนี้แสดงความคิดเห็นต่อจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทางในระดับคะแนนปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.26 ถึง 3.63 จัดอยู่ในเกณฑ์สำคัญน้อยถึงสำคัญพอสมควร) โดยพบว่า สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์เป็นสิ่งที่กลุ่มตัวอย่างต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.63) รองลงมาได้แก่ การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป ความมีอิสระในการเดินทาง และความเสมอภาคในการเดินทาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.57 3.51 3.48 และ 3.43 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 ทศนคติเกี่ยวกับการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS และการรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

จำนวนข้อมูล	ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
		<i>N</i> = 493			
2. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น					
2.1)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด	3.45	0.71	-1.155	0.785
2.2)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ/หาที่จอดรถยาก	2.69	1.11	-0.338	-1.223
2.3)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาบริการขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ	2.68	1.01	-0.242	-1.026
2.4)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์	3.56	0.72	-1.586	1.938
2.5)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจร	3.22	0.78	-0.669	-0.305
2.6)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาสภาพถนนไม่ปลอดภัย	2.87	0.90	-0.331	-0.737
2.7)	การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นโดยรวม	3.09	0.80	-0.624	-0.038
3. การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับมาตรการ ALS					
		1.54	0.73	1.134	0.343
4. การรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS					
		2.29	0.89	0.024	-0.881

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 4.00

จากตารางที่ 4.11 ในส่วนของการรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น มีคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.68 ถึง 3.56 จัดอยู่ในเกณฑ์เป็นปัญหาเล็กน้อยถึงเป็นปัญหาพอสมควร) โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้ปัญหาเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.56) รองลงมาได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลพิษทางเสียง ปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้นในภาพรวม และปัญหาสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 3.22 3.09 และ 2.87 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และสิ่งที่ต้องการให้สภาพชุมชนเป็นไปตามที่ต้องการในประเด็นที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดนั้นมีความสอดคล้องกัน เมื่อทำตรวจสอบความรู้ความเข้าใจของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อมาตรการ ALS พบว่า คะแนนเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดยการรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 1.54 (อยู่ในเกณฑ์ไม่เคยรู้จักเลย) และการรับรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS นั้น มีคะแนนเฉลี่ย 2.29 (อยู่ในเกณฑ์เหมาะสมเล็กน้อย) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ยังมีผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอีกเป็นจำนวนมากที่ยังไม่มีความรู้และความเข้าใจที่ดีพอเกี่ยวกับมาตรการ ALS

ตารางที่ 4.12 ทศสถิติเกี่ยวกับการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และการตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

จำนวนข้อมูล	ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
		$N = 493$			
5.	การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	3.50	1.02	-0.586	-0.235
6.	การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม				
6.1)	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง	3.15	1.03	-0.387	-0.635
6.2)	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	3.59	1.14	-0.378	-0.756
6.3)	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง	3.41	1.00	-0.440	-0.387
6.4)	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	3.25	1.06	0.003	-0.688
6.5)	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	3.21	0.99	-0.337	-0.531
6.6)	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น	3.39	0.93	-0.380	-0.119
6.7)	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	3.08	1.03	0.091	-0.550

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

จากตารางที่ 4.12 เมื่อตรวจสอบการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน พบว่า กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มที่จะพึงพอใจต่อผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับเมื่อมีการนำมาตรการ ALS มาใช้ในพื้นที่ แต่ก็ยังมีแนวโน้มที่ตระหนักว่า มาตรการดังกล่าวนั้น อย่างน้อยก็ไม่น่าจะทำให้คนกลุ่มนี้เสียผลประโยชน์แต่อย่างใด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.50) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความเท่าเทียมกันในสังคม พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.08 ถึง 3.59 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่แน่ใจ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่มีความคาดหวังว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้นอย่างเท่าเทียมกัน (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.59) รองลงมาได้แก่ การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น โอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม และการคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 3.39 3.25 และ 3.21 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มที่จะคำนึงถึงผลกระทบเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นและประเด็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของเมืองเป็นสำคัญ

ตารางที่ 4.13 ทศนคติเกี่ยวกับการตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน ทศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ และบรรทัดฐานของสังคมของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	N = 493			
7. การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน				
7.1) การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น	3.69	1.02	-0.915	0.481
7.2) การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของการจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ	3.89	1.00	-1.167	1.186
7.3) การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ	4.00	1.02	-1.194	1.116
7.4) การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล	3.88	1.08	-0.845	-0.014
7.5) การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ	3.44	1.10	-0.362	-0.585
7.6) การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	3.37	1.13	-0.280	-0.720
7.7) การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน	4.07	1.00	-1.216	1.194
8. ทศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์	3.54	1.06	-0.672	-0.149
9. บรรทัดฐานของสังคม	2.71	1.01	0.071	-0.810

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

จากตารางที่ 4.13 เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการตระหนักถึงการจัดสรรรายได้เพื่อนำไปพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน พบว่า คะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับค่อนข้างสูง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.37 ถึง 4.07 จัดอยู่ในเกณฑ์เฉยๆ ถึงเห็นด้วย) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเงินรายได้ที่ได้รับจากการเก็บเงินค่าผ่านเข้าพื้นที่นั้น อันดับแรก ควรนำไปปรับปรุงสภาพของทางเดินเท้าและทางจักรยาน (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.07) รองลงมาได้แก่ การนำไปปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ปรับปรุงความคล่องตัวของสภาพการจราจร นำไปลดภาษีรายได้ส่วนบุคคล และนำไปอุดหนุนงบประมาณส่วนกลางของภาครัฐและท้องถิ่น โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 3.89 3.88 และ 3.69 ตามลำดับ จากผลลัพธ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่า กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น จะให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมของชุมชนและระบบขนส่งสาธารณะเป็นสำคัญ เนื่องจากคนกลุ่มนี้ไม่ได้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว การนำเงินรายได้จากการเก็บค่าผ่านเข้าพื้นที่จากกลุ่มคนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมาใช้เพื่อปรับปรุงในประเด็นต่างๆ ตามที่กล่าวไปข้างต้น น่าจะเป็นสิ่งที่คนกลุ่มนี้ต้องการ

เมื่อตรวจสอบทศนคติเกี่ยวกับการควบคุมการใช้รถยนต์ในเขตบางรัก พบว่า คนกลุ่มนี้ มีทศนคติที่เพิกเฉยต่อแนวคิดดังกล่าว (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.54) โดยผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่จะไม่ได้รับการสนับสนุนจากคนรอบข้างที่ใกล้ชิดให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรการ ALS (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.71) จากผลลัพธ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทาง

ด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มที่จะเพิกเฉยต่อมาตรการ ALS ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการที่คนกลุ่มนี้ไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการดังกล่าวดีพอ

ตารางที่ 4.14 ทักษะคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ และความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	<i>N</i> = 493			
10. ความพึงพอใจในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	3.42	1.02	-0.459	-0.585
11. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่				
11.1) การยอมรับว่าการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม	3.13	1.08	-0.345	-0.740
11.2) การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้	3.33	1.08	-0.493	-0.370
11.3) การซื้อสติกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปั้มน้ำมัน ห้างร้าน ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน	2.98	1.11	-0.239	-0.786
11.4) การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน	3.28	1.05	-0.511	-0.489
11.5) ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน	3.26	1.01	-0.470	-0.302
11.6) การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆก่อนนั้นคือการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่นๆในอนาคต	3.52	1.01	-0.617	-0.082
11.7) น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการจราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ	3.21	0.95	-0.341	-0.296
11.8) ทักษะคิดเกี่ยวกับการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	2.93	1.04	-0.017	-0.905
12. ความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS	2.27	0.73	-0.473	-1.017

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

ยกเว้นข้อ 12 มีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 3.00

จากตารางที่ 4.14 เมื่อตรวจสอบความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS ของกลุ่มตัวอย่างนี้พบว่า มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 ซึ่งหมายความว่าคนกลุ่มนี้น่าจะมีทัศนคติที่เพิกเฉยต่อมาตรการดังกล่าว ในส่วนของการยอมรับในมาตรการ ALS พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.93 ถึง 3.52 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่เห็นด้วยถึงเฉยๆ) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างนี้อาจจะยอมรับการนำมาตรการ ALS มาใช้ในเขตบางรัก แต่ไม่ค่อยที่จะเห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าว โดยให้การยอมรับกับการใช้เขตบางรักเป็นโครงการนำร่องสำหรับการใช้มาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยเป็นอันดับ

หนึ่ง เท่ากับ 3.52 รองลงมาได้แก่ การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้ การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน และความสามารถของมาตรการ ALS ที่สามารถลดปริมาณการจราจรติดขัดได้ 30% ทั้งนี้ที่ใช้มาตรการ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.33 3.28 3.26 และ 3.21 ตามลำดับ ขณะที่การยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.93 เท่านั้น สำหรับความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS นั้น พบว่า ความตั้งใจโดยรวมที่จะสนับสนุนมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.27 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่พึงเฉยต่อการสนับสนุนมาตรการ แต่ก็มีแนวโน้มที่ค่อนข้างไปทางที่จะสนับสนุนมาตรการดังกล่าว

4.1.3 ผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

ตารางที่ 4.15 ข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

ตัวแปร	จำนวนข้อมูล	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
	<i>N</i> = 423				
อายุ		26	13.93	-0.414	-0.106
รายได้บุคคลโดยเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)		8,482	6,785.92	0.844	0.886
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (คน)		4	2.07	0.862	1.411
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ (คน)		3	1.51	0.920	1.390
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุระหว่าง 6 ถึง 17 ปี (คน)		1	0.68	1.903	2.808
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 17 ปี ขึ้นไป (คน)		2	1.93	1.103	1.119
จำนวนรถยนต์ที่แต่ละครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง (คัน)		1	0.82	0.962	0.850
จำนวนรถจักรยานยนต์ที่แต่ละครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง (คัน)		1	0.69	1.422	2.295
เวลาที่ใช้ในการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมในเขตบางรัก (นาที)		31	25.849	1.002	1.307
เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในเขตบางรักใน 1 วัน (นาที)		283.80	246.001	0.032	-1.672
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยว (บาท)		12.57	10.889	0.649	-0.210
ความบ่อยครั้งในการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อประกอบกิจกรรมในเขต บางรัก (วันต่อสัปดาห์)		5	1.52	-0.397	0.118

จากตารางที่ 4.15 จำนวนข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักมีจำนวนทั้งสิ้น 423 ตัวอย่าง จากค่าความเบ้ (Skewness) และค่าความโด่ง (Kurtosis) พบว่าค่าความเบ้และความโด่งของตัวแปรส่วนใหญ่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ หมายความว่าตัวแปรสังเกตได้ส่วนใหญ่มีการแจกแจงใกล้เคียงกับการแจกแจงแบบปกติ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยและมีกิจการในเขตบางรักมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 26 ปี มีรายได้โดยเฉลี่ยต่อบุคคลเท่ากับ 8,482 บาท จากข้อมูลพบว่ากลุ่มตัวอย่าง

นี้มีสมาชิกในครัวเรือน โดยเฉลี่ยเท่ากับ 4 คน จัดเป็นครอบครัวขนาดกลาง โดยส่วนมากจะประกอบด้วยสมาชิกในครอบครัวที่ประกอบอาชีพ 3 คน อยู่ในวัยเด็กถึงวัยรุ่น 1 คน และอยู่ในวัยที่สามารถพึ่งพาตัวเองได้ 2 คน โดยเฉลี่ยแล้วแต่ละครอบครัวจะมีรถยนต์ไว้ในครอบครองครอบครัวละ 1 คัน และมีจักรยานยนต์ไว้ในครอบครอง 1 คัน เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางของคนกลุ่มนี้เท่ากับ 31 นาที โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยวเฉลี่ยเท่ากับ 12.57 บาท เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในเขตบางรักในหนึ่งวัน โดยเฉลี่ยเท่ากับ 4.73 ชั่วโมง ซึ่งน่าจะหมายถึงการเดินทางจากที่พักในเขตบางรักไปทำธุระยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งอยู่ในพื้นที่เดียวกัน นอกจากนี้คนกลุ่มนี้ยังใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางด้วย โดยมีอัตราการใช้เฉลี่ย 5 วันต่อสัปดาห์

ตารางที่ 4.16 ลักษณะทางสังคมของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการ ในเขตบางรัก

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนข้อมูล	<i>N</i> = 423	
เพศ		
ชาย	239	56.5
หญิง	184	43.5
อาชีพ		
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	43	10.2
พนักงานบริษัท	143	33.8
รับจ้าง	116	27.4
นักเรียน	30	7.1
นิสิต/นักศึกษา	44	10.4
ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	35	8.3
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	12	2.8
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมต้น	46	10.9
มัธยมต้น	36	8.5
มัธยมปลาย	90	21.3
ปวช.	43	10.2
ปวส.	76	18.0
ปริญญาตรี	121	28.6
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	11	2.6
ที่อยู่อาศัย		
อาศัยในเขตบางรัก	273	64.6
อาศัยนอกเขตบางรัก	150	35.5
ที่ทำงาน/เรียนหนังสือ		
อยู่ในเขตบางรัก	332	78.5
อยู่นอกเขตบางรัก	91	21.5

ตารางที่ 4.16 ลักษณะทางสังคมของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนข้อมูล <i>N = 423</i>		
ความสามารถในการขับรถ		
ขับรถไม่เป็น	171	34.6
ขับรถเป็น	252	40.4
สิทธิในการขับรถ		
ไม่มีใบขับขี่	232	54.8
มีใบขับขี่	191	45.2
วัตถุประสงค์การเดินทางในเขตบางรัก		
ทำงาน	299	70.7
เรียนหนังสือ	57	13.5
ประกอบธุรกิจ	18	4.3
ทำธุระ	27	6.4
เดินเล่น/ซื้อสินค้า	22	5.2
ยานพาหนะที่ใช้		
รถยนต์ส่วนบุคคลประเภท 4 ล้อ	143	33.8
รถจักรยานยนต์	75	17.7
รถโดยสารประจำทาง	161	38.1
รถตู้	3	0.7
รถไฟฟ้า	8	1.9
แท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก/จักรยานยนต์รับจ้าง	9	2.2
ขี่จักรยาน/เดิน	24	5.7

จากตารางที่ 4.16 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่อาศัยและมีกิจการในเขตบางรักเป็นเพศชาย 239 คน (56.5%) และเป็นเพศหญิง 184 คน (43.5%) กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทคิดเป็นจำนวน 143 คน (33.8%) รองลงมาได้แก่ อาชีพรับจ้าง 116 คน (27.4%) นิสิตนักศึกษา 44 คน (10.4%) ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 43 คน (10.2%) ประกอบธุรกิจหรือค้าขาย 35 คน (8.3%) นักเรียน 30 คน (7.1%) และไม่ได้ประกอบอาชีพ 12 คน (2.8%) กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 121 คน (28.6%) รองลงมาได้แก่ การศึกษาระดับมัธยมปลาย จำนวน 90 คน (21.3%) ปวส. จำนวน 76 คน (18.0%) ต่ำกว่ามัธยมต้น จำนวน 46 คน (10.9%) ปวช. จำนวน 43 คน (10.2%) มัธยมต้น จำนวน 36 คน (8.5%) และปริญญาโทหรือสูงกว่า มีจำนวน 11 คน (2.6%) กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่อาศัยในเขตบางรัก (จำนวน 273 คน คิดเป็นร้อยละ 64.6) และมีสถานที่ทำงานหรือเรียนหนังสืออยู่ในเขตบางรักด้วย (จำนวน 332 คน คิดเป็นร้อยละ 78.5) เป็นบุคคลที่สามารถขับรถยนต์ได้ จำนวน 252 คน (40.4%) และไม่สามารถขับรถยนต์ได้ 171 คน (34.6%) มีใบอนุญาตขับรถยนต์ จำนวน 191 คน

(45.2%) และไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ จำนวน 232 คน (54.8%) โดยมีวัตถุประสงค์การเดินทางหลักในเขตบางรักเพื่อทำงานเป็นส่วนใหญ่ (จำนวน 299 คน คิดเป็น ร้อยละ 70.7) โดยยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางนั้นส่วนใหญ่เป็นรถโดยสารประจำทาง จำนวน 161 คน (38.1%) รถยนต์ส่วนตัวประเภท 4 ล้อ จำนวน 143 คน (33.8%) รถจักรยานยนต์ จำนวน 75 คน (17.7%) จักรยานหรือการเดิน จำนวน 24 คน (5.7%) สำหรับการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก และจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตุ๊กตุ๊ก มีเป็นจำนวนน้อย โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 20 คน (4.8%)

ตารางที่ 4.17 ทศนคติเกี่ยวกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทางของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

จำนวนข้อมูล	ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
1. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง					
1.1)	ความมืออิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ตลอดเวลาที่ต้องการ	2.87	0.83	-1.238	2.115
1.2)	สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์	3.40	0.81	-1.846	4.909
1.3)	ความมืออิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ในทุกสถานที่	3.00	0.85	-1.154	2.137
1.4)	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป	3.21	0.83	-1.311	2.787
1.5)	ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง	3.16	0.87	-1.204	2.048
1.6)	ความมืออิสระที่จะขับรถยนต์ส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	2.50	0.99	-0.287	-0.515
1.7)	การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย	3.17	0.85	-1.226	2.291
1.8)	การมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะ	2.98	0.92	-0.925	0.896
1.9)	การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	3.39	0.79	-1.769	4.710
1.10)	ความมืออิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด	3.27	0.79	-1.423	3.646

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 4.00

การแสดงทัศนคติของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักต่อตัวแปรต่างๆ ได้นำมาสรุปดังแสดงในตารางที่ 4.17 ถึง 4.20 จะกตารางดังกล่าว พบว่าค่าความเบ้และความโด่งของตัวแปรส่วนใหญ่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ ซึ่งหมายความว่าตัวแปรสังเกตได้ส่วนใหญ่มีการแจกแจงใกล้เคียงกับการแจกแจงแบบปกติ เมื่อพิจารณาความคิดเห็นที่มีต่อตัวแปรต่างๆ จากตารางที่ 4.17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนี้แสดงความคิดเห็นต่อจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทางในระดับคะแนนปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.50 ถึง 3.40 จัดอยู่ในเกณฑ์สำคัญน้อยถึงสำคัญพอสมควร) โดยพบว่า สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์ เป็นสิ่งที่กลุ่มตัวอย่างต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.40) รองลงมาได้แก่ การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดิน

ทางที่ไม่แพงจนเกินไป การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย และความเสมอภาคในการเดินทาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 3.21 3.17 และ 3.16 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 ทศนคติเกี่ยวกับการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS และการรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

จำนวนข้อมูล	ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
		<i>N</i> = 423			
2. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น					
2.1)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด	3.47	0.71	-1.294	1.322
2.2)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ/หาที่จอดรถยาก	3.20	0.90	-0.992	0.229
2.3)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาบริการขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ	2.98	0.98	-0.569	-0.702
2.4)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์	3.40	0.70	-1.028	0.793
2.5)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจร	3.30	0.74	-0.969	0.893
2.6)	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาสภาพถนนไม่ปลอดภัย	3.15	0.84	-0.687	-0.181
2.7)	การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นโดยรวม	3.09	0.88	-1.144	1.584
3.	การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS	1.82	0.96	0.569	-0.719
4.	การรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS	2.52	1.00	-0.958	0.368

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 4.00

จากตารางที่ 4.18 ในส่วนของการรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นมีคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.98 ถึง 3.47 จัดอยู่ในเกณฑ์เป็นปัญหาเล็กน้อยถึงเป็นปัญหาพอสมควร) โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้ปัญหาเกี่ยวกับการจราจรติดขัดมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.47) รองลงมาได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศ ปัญหามลพิษทางเสียง ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ และปัญหาสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.40 3.30 3.20 และ 3.15 ตามลำดับ เมื่อทำตรวจสอบความรู้ความเข้าใจของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อมาตรการ ALS พบว่า คะแนนเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดยการรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 1.82 (อยู่ในเกณฑ์ไม่เคยรู้จักเลย) และการรับรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS นั้น มีคะแนนเฉลี่ย 2.52 (อยู่ในเกณฑ์เหมาะสมเล็กน้อย) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ยังมีผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอีกเป็นจำนวนมากที่ยังไม่มีความรู้และความเข้าใจที่ดีพอเกี่ยวกับมาตรการ ALS

ตารางที่ 4.19 ทศนคติเกี่ยวกับการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน ทศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ และบรรทัดฐานของสังคมของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
จำนวนข้อมูล	N = 423			
5. การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	3.46	1.08	-1.282	2.231
6. การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม				
6.1) การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง	3.29	1.07	-1.168	1.674
6.2) การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	3.46	1.18	-0.923	0.942
6.3) การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง	3.47	1.13	-1.213	1.749
6.4) การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	3.00	1.31	-0.337	-0.511
6.5) การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	3.52	1.09	-1.392	2.456
6.6) การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น	3.59	1.07	-1.466	2.990
6.7) การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	3.10	1.27	-0.421	-0.377
7. การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน				
7.1) การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น	4.01	1.12	-1.691	3.450
7.2) การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของการจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ	4.07	1.02	-2.076	5.896
7.3) การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ	4.19	1.02	-2.232	6.616
7.4) การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล	4.13	1.05	-2.073	5.505
7.5) การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ	3.91	1.12	-1.563	3.015
7.6) การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	3.92	1.13	-1.522	2.739
7.7) การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน	4.18	1.03	-2.180	6.192
8. ทศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์	3.49	1.05	-1.083	1.231
9. บรรทัดฐานของสังคม	2.99	1.11	-0.384	-0.302

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

จากตารางที่ 4.19 เมื่อตรวจสอบการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน พบว่า กลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักมีแนวโน้มที่จะเพิกเฉยต่อผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับเมื่อมีการนำมาตรการ ALS มาใช้ในพื้นที่ แต่ก็ยังมีแนวโน้มที่ตระหนักว่า มาตรการดังกล่าวนั้น อย่างน้อยก็ไม่น่าจะทำให้คนกลุ่มนี้เสียผลประโยชน์แต่อย่างใด (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.46) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความเท่าเทียมกันในสังคม พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.00 ถึง 3.59 จัดอยู่ในเกณฑ์ไม่แน่ใจ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักส่วนใหญ่มีความคาดหวังว่าคนในชุมชนจะได้รับประโยชน์จากเมืองที่มีความน่าอยู่มากขึ้นอย่างเท่าเทียมกัน (คะแนนเฉลี่ย

เท่ากับ 3.59) รองลงมาได้แก่ การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง การคาดหวังเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้น และการคาดหวังว่าการเดินทางในเขตบางรักจะใช้เวลาน้อยลง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.52 3.47 3.46 และ 3.29 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น มีแนวโน้มที่จะคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของเมืองเป็นสำคัญ

เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการตระหนักถึงการจัดสรรรายได้เพื่อนำไปพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชนพบว่า คะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับค่อนข้างสูง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.91 ถึง 4.19 จัดอยู่ในเกณฑ์เฉยๆ ถึงเห็นด้วย) โดยกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเงินรายได้ที่ได้รับจากการเก็บเงินค่าผ่านเข้าพื้นที่นั้น อันดับแรก ควรนำไปปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.19) รองลงมาได้แก่นำไปปรับปรุงสภาพของทางเดินเท้าและทางจักรยาน ลดภาษีรายได้ส่วนบุคคล ปรับปรุงความคล่องตัวของสภาพการจราจร และนำไปอุดหนุนงบประมาณส่วนกลางของภาครัฐและท้องถิ่น โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.18 4.13 4.07 และ 4.01 ตามลำดับ จากผลลัพท์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น จะให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมของชุมชนและระบบขนส่งสาธารณะเป็นสำคัญ เนื่องจากคนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ซึ่งมีความผูกพันกับชุมชนสูง และต้องประสบกับปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนอย่างใกล้ชิด เมื่อตรวจสอบทัศนคติเกี่ยวกับการควบคุมการใช้รถยนต์ในเขตบางรักพบว่า คนกลุ่มนี้มี ทัศนคติที่เพิกเฉยต่อแนวคิดดังกล่าว (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.49) โดยกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักส่วนใหญ่จะไม่ได้รับการสนับสนุนจากคนรอบข้างที่ใกล้ชิดให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรการ ALS (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.99)

จากตารางที่ 4.20 เมื่อตรวจสอบความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS ของกลุ่มตัวอย่างนี้พบว่า มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 ซึ่งหมายความว่าคนกลุ่มนี้น่าจะมีทัศนคติที่เพิกเฉยต่อมาตรการดังกล่าว ในส่วนของการยอมรับในมาตรการ ALS พบว่าคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสังเกตได้ในกลุ่มนี้อยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.29 ถึง 3.67 จัดอยู่ในเกณฑ์เฉยๆ) ซึ่งหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างนี้อาจจะเพิกเฉยต่อการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ แต่ก็มีแนวโน้มที่จะยอมรับและเห็นด้วยกับการนำมาตรการ ALS มาใช้ในเขตบางรัก โดยให้การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้น ได้ มีคะแนนเฉลี่ยเป็นอันดับหนึ่ง เท่ากับ 3.67 รองลงมาได้แก่ การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและ กล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝืนฝืน การใช้เขต

บางรักเป็นโครงการนำร่องสำหรับการใช้มาตรการ ALS ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน และความสามารถของมาตรการ ALS ที่สามารถลดปริมาณการจราจรติดขัดได้ 30% ทั้งนี้ที่ใช้มาตรการ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 3.64 3.60 และ 3.59 ตามลำดับ โดยการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการ ALS มีคะแนนเฉลี่ยถึง 3.29 สำหรับความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS นั้น พบว่าความตั้งใจโดยรวมที่จะสนับสนุนมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.39 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่พึงพอใจต่อการสนับสนุนมาตรการ แต่ก็มีแนวโน้มไปทางที่จะสนับสนุนมาตรการดังกล่าว

ตารางที่ 4.20 ทศคณิตเกี่ยวกับความพึงพอใจในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ และความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

ตัวแปร	จำนวนข้อมูล	เฉลี่ย	SD	Skewness	Kurtosis
	<i>N</i> = 423				
10. ความพึงพอใจในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่		3.56	1.09	-1.490	2.826
11. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่					
11.1) การยอมรับว่าการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม		3.29	1.11	-.847	0.334
11.2) การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้		3.67	.98	-1.151	1.663
11.3) การซื้อสตีกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปั้มน้ำมัน ห้างร้าน ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน		3.39	1.10	-0.823	0.313
11.4) การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน		3.64	1.04	-1.006	1.040
11.5) ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน		3.60	.96	-1.181	2.071
11.6) การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆ ก่อนนั้นคิดต่อการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่นๆในอนาคต		3.64	1.01	-1.112	1.648
11.7) น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการจราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ		3.59	.98	-1.140	1.865
11.8) ทศคณิตเกี่ยวกับการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่		3.29	1.11	-1.236	1.188
12. ความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS		2.39	.82	-1.423	1.586

หมายเหตุ ตัวแปรสังเกตได้ทุกตัวมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5.00

ยกเว้นข้อ 12 มีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 1.00 และมีคะแนนสูงสุดเท่ากับ 3.00

4.2 การวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง

การวิจัยนี้ได้นำโปรแกรม LISREL (Linear structural relation model) มาใช้สำหรับการวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง แต่เนื่องจากตัวแปรวัดค่าได้ทั้งภายนอกและภายในมีจำนวนมากถึง 93 ตัวแปร ด้วยเหตุนี้ ก่อนที่จะทำการวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างซึ่งเป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรแฝงภายใน ได้วิเคราะห์แบบจำลองการวัด (Measurement models) ซึ่งเป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้และตัวแปรแฝงทั้งสำหรับตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรแฝงภายในแต่ละตัวที่มีองค์ประกอบเป็นตัวแปรสังเกตได้ดังแสดงไว้ในหัวข้อ 3.3.1 เพื่อลดจำนวนตัวแปร ทำให้มิติของตัวแปรในรูปของเมทริกซ์มีขนาดเล็กลง และช่วยให้การวิเคราะห์สะดวกขึ้น การลดจำนวนตัวแปรดังกล่าวทำได้โดยสร้างแบบจำลองการวัดให้อยู่ในรูปของสมการที่ใช้สำหรับคำนวณคะแนนมาตรฐาน โดยสมการสำหรับคำนวณหาคะแนนมาตรฐานของตัวแปรแฝงทั้งหมดจำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปในรูปของค่าพารามิเตอร์ที่ได้จากการประมาณค่าแบบจำลองการวัดดังแสดงในภาคผนวก ค สำหรับค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองดังกล่าว สรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.21 4.22 และ 4.23 ตามลำดับ สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว กลุ่มผู้เดินทางระบบขนส่งสาธารณะ และกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ตามลำดับ

ตารางที่ 4.21 ค่าสถิติพื้นฐานสำหรับแบบจำลองการวัดของตัวแปรของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ตัวแปรแฝง	ค่าสถิติพื้นฐาน					
	Chi-square	df	Chi-square/df	GFI	RMR	RMSEA
จำนวนตัวอย่าง 346						
1. พฤติกรรมการเดินทาง (Travel characteristics, TRAV)	2.566	3	0.855	0.998	0.0224	0.0185
2. ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic Impact, SOC)	57.267	57	1.005	0.978	0.0418	0.00339
3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)	21.600	20	1.080	0.988	0.0308	0.00953
4. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (Problem perception, PERC)	8.768	9	0.974	0.993	0.0182	0.0192
5. การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)	8.015	6	1.336	0.993	0.0228	0.0001
6. การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)	10.690	8	1.336	0.991	0.0152	0.0232

ตารางที่ 4.21 ค่าสถิติพื้นฐานสำหรับแบบจำลองการวัดของตัวแปรของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ต่อ)

ตัวแปรแฝง	ค่าสถิติพื้นฐาน					
	Chi-square	df	Chi-square/df	GFI	RMR	RMSEA
จำนวนตัวอย่าง 346						
7. ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ (The meaning of car use, MEAN)	28.103	28	1.004	0.985	0.0248	0.00869
8. การเปรียบเทียบทางสังคม (Social comparison, SOCIAL)	4.265	4	1.066	0.995	0.0140	0.0240
9. สัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวตน (The expression of self-identity, EXP)	7.482	6	1.247	0.994	0.0164	0.0351
10. การตอบสนองด้านความรู้สึก (The emotional function of the car, EMOT)	11.418	8	1.427	0.992	0.0261	0.0108
11. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (The acceptability towards ALS, ACPT)	10.017	8	1.252	0.993	0.0234	0.00650
12. ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS (Behavioral intention to wards ALS, BEH)	25.128	22	1.142	0.984	0.0289	0.0001

ตารางที่ 4.22 ค่าสถิติพื้นฐานสำหรับแบบจำลองการวัดของตัวแปรของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวแปรแฝง	ค่าสถิติพื้นฐาน					
	Chi-square	df	Chi-square/df	GFI	RMR	RMSEA
จำนวนตัวอย่าง 493						
1. พฤติกรรมการเดินทาง (Travel characteristics, TRAV)	2.509	2	1.255	0.998	0.0180	0.0001
2. ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic Impact, SOC)	62.838	61	1.030	0.983	0.0328	0.004
3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)	24.724	25	0.989	0.990	0.0267	0.006
4. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (Problem perception, PERC)	10.997	9	1.222	0.994	0.0206	0.024
5. การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)	7.136	7	1.019	0.996	0.0194	0.011
6. การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)	8.316	7	1.188	0.995	0.0169	0.0196
7. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (The acceptability towards ALS, ACPT)	13.164	10	1.316	0.993	0.0202	0.0208

ตารางที่ 4.23 ค่าสถิติพื้นฐานสำหรับแบบจำลองการวัดของตัวแปรของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

ตัวแปรแฝง	ค่าสถิติพื้นฐาน					
	Chi-square	df	Chi-square/df	GFI	RMR	RMSEA
จำนวนตัวอย่าง 423						
1. พฤติกรรมการเดินทาง (Travel characteristics, TRAV)	1.965	2	0.983	0.998	0.0177	0.0502
2. ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic Impact, SOC)	42.118	41	1.027	0.987	0.0352	0.00893
3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)	22.456	22	1.021	0.989	0.0230	0.0117
4. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (Problem perception, PERC)	13.380	11	1.216	0.991	0.0285	0.0169
6. การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)	5.838	6	0.973	0.996	0.00979	0.0392
7. การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)	15.068	10	1.507	0.990	0.0116	0.0232
8. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่ (The acceptability towards ALS, ACPT)	15.177	15	1.012	0.991	0.0152	0.0166

จากหัวข้อ 2.5.4 การตรวจสอบความถูกต้องของแบบจำลอง ค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ตรวจสอบความเหมาะสมโดยรวมของแบบจำลองการวัด หรือแบบจำลองสมการโครงสร้างโดยทั่วไปนั้นจะสังเกตจากค่าไคสแควร์ (Chi-square statistics, χ^2) และค่าองศาอิสระ (Degree of freedom, df) โดยทั่วไปแบบจำลองที่มีความกลมกลืนกับข้อมูล ค่าไคสแควร์ควรมีค่าใกล้เคียงกับค่าองศาอิสระ (Golob, 2003; Saris และ Stronkhorst, 1984) หรืออาจสังเกตจากค่าสัดส่วนระหว่างค่าไคสแควร์และค่าองศาอิสระ โดยทั่วไปค่าสัดส่วนดังกล่าวที่น้อยกว่า 3 นั้นถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (Kline, 1998) ดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness of fit index, GFI) เป็นค่าสถิติสำคัญอีกตัวหนึ่งสำหรับตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลอง SEM โดยทั่วไปค่า GFI ที่มากกว่า 0.90 ขึ้นไปถือว่าเป็นค่าที่ยอมรับได้ (Kline, 1998) สำหรับค่าสถิติอื่นๆ ได้แก่ ดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของเศษเหลือ (Root mean square residual, RMR) โดยค่า RMR ยิ่งเข้าใกล้ศูนย์แสดงว่าแบบจำลองมีความกลมกลืนกับข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์มากขึ้น โดยทั่วไปค่า RMR ที่น้อยกว่า 0.10 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (Kline, 1998) ค่าดัชนีรากกำลังสองเฉลี่ยของค่าความแตกต่าง (Root mean square error of approximation, RMSEA) ที่โดยทั่วไปค่าที่น้อยกว่า 0.07 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (Hu and Bentler, 1999)

จากที่กล่าวข้างต้น และค่าสถิติของแบบจำลองการวัดสำหรับตัวแปรแฝงของกลุ่มตัวอย่าง แต่ละกลุ่มตามที่แสดงในตารางที่ 4.21 4.22 และ 4.23 พบว่าแบบจำลองการวัดทุกแบบจำลองมีตัวชี้วัดทางสถิติที่ใช้ตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ โดยมีค่าไคสแควร์ใกล้เคียงกับค่าองศาอิสระและสัดส่วนระหว่างค่าไคสแควร์และค่าองศาอิสระน้อยกว่า 3.00 ค่า GFI มากกว่า 0.90 ค่า RMR น้อยกว่า 0.10 และค่า RMSEA น้อยกว่า 0.07 ทุกแบบจำลอง

4.2.1 การเปรียบเทียบทัศนคติที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มเป้าหมาย

แบบจำลองการวัดตามที่นำเสนอในเบื้องต้นจะถูกนำมาใช้เพื่อหาค่าคะแนนรวมของตัวแปรแฝงนั้นๆ ของแต่ละตัวอย่างดังแสดงเป็นตัวอย่างดังต่อไปนี้

จากภาคผนวก ค แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวสามารถเขียนในรูปของสมการได้ดังต่อไปนี้

$$TRAV_i = -0.276TPUR_i - 0.188MODE_i - 0.040TTIME_i - 0.605ACTIME_i - 0.399TCOST_i - 0.530FREQ_i$$

โดย i มีค่าเท่ากับ 1 ถึง N (N คือจำนวนข้อมูลของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเท่ากับ 346)

จากสมการดังกล่าวเมื่อแทนค่าข้อมูลของแต่ละตัวอย่างเข้าไปจะได้ค่าของตัวแปรแฝง TRAV ของกลุ่มตัวอย่างแต่ละคน ตัวแปรแฝงอื่นๆ ก็ดำเนินการเช่นเดียวกัน ยกเว้นตัวแปรแฝงที่ไม่มีองค์ประกอบเป็นตัวแปรวัดค่าได้ เช่น ตัวแปรแฝง บรรทัดฐานของสังคม เป็นต้น สามารถใช้ตัวเลขที่วัดค่าได้โดยตรง จากนั้นจึงนำข้อมูลทั้งหมดนี้มาวิเคราะห์เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองเชิงโครงสร้าง (Structural models) ของแต่ละกลุ่มตัวอย่าง ผลลัพธ์ที่ได้จะถูกนำไปเปรียบเทียบเพื่อตรวจสอบทัศนคติที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ห้รอบแรกได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง ซึ่งจากผลลัพธ์ดังกล่าวพบว่ามีบางตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรทัศนคติอย่างไม่มีนัยสำคัญ ด้วยเหตุนี้ในการวิเคราะห์ครั้งต่อไปจึงได้ตัดตัวแปรเหล่านั้นออก จากนั้นทำการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างอีกครั้ง ได้ผลลัพธ์ดังแสดงในตารางที่ 4.24 4.25 และ 4.26 สำหรับผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (PC) ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (PB) และผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก (RS) ตามลำดับ โดยแสดงอิทธิพลที่เกิดขึ้นระหว่างตัวแปรทั้งทางตรง ทางอ้อม และอิทธิพลรวม

ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (PCM1.1)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.137* (3.114)	-	-	-	-	-	0.137* (3.114)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.386* (7.797)	0.068 (1.301)	-	0.009 (1.200)	-	-	0.395* (8.262)	0.068 (1.301)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.093* (-2.267)	-0.026 (-0.783)	-	-	-0.013 (-1.833)	-0.039* (-2.273)	-0.093* (-2.267)	-0.039 (-1.157)	-0.039* (-2.273)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.041 (0.932)	0.082* (2.287)	-	-	0.006 (0.893)	0.022 (1.202)	0.041 (0.932)	0.088* (2.414)	0.022 (1.202)
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.128* (2.435)	0.331* (7.705)	-	-	0.018 (1.918)	0.073* (2.687)	0.128* (2.435)	0.348* (8.070)	0.073* (2.687)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-0.099* (-2.320)	-0.043 (-1.250)	-	-	-0.014 (-1.861)	-0.042* (-2.376)	-0.099* (-2.320)	-0.057 (-1.631)	-0.042* (-2.376)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.218* (3.914)	0.192* (4.164)	0.275* (5.350)	-	0.030* (2.437)	0.099* (3.842)	0.218* (3.914)	0.222* (4.853)	0.374* (7.365)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.240* (4.928)	0.008* (0.198)	0.149* (3.252)	-	0.033* (2.633)	0.095* (4.235)	0.240* (4.928)	0.041 (1.027)	0.244* (5.126)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.113* (2.292)	0.186* (4.600)	-	-	0.016 (1.846)	0.057* (2.581)	0.113* (2.292)	0.201* (4.953)	0.057* (2.581)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.177* (3.804)	0.174* (4.531)	-	-	0.024* (2.410)	0.082* (3.764)	0.177* (3.804)	0.199* (5.198)	0.082* (3.764)
การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง (PERBC)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.437	0.621	0.522	Chi-square/ df			0.687		
df	6			GFI			0.998		
Chi-square	4.119			RMR			0.00983		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	1.943			NFI			0.998		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (PBM1)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 493									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.194* (5.054)	-	-	-	-	-	0.194* (5.054)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.356* (8.408)	0.095 (1.936)	-	0.018 (1.808)	-	-	0.374* (9.261)	0.095 (1.936)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-0.067 (-1.882)	0.008 (0.256)	-	-	-0.013 (-1.764)	-0.024 (-1.751)	-0.067 (-1.882)	-0.005 (-0.171)	-0.024 (-1.751)
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	0.028 (0.698)	0.066 (1.957)	-0.094* (-2.648)	-	0.005 (0.692)	0.017 (1.067)	0.028 (0.698)	0.072 (2.065)	-0.077 (-2.030)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.092 (2.115)	0.301* (8.158)	0.143* (3.244)	-	0.018 (1.951)	0.063* (2.826)	0.092 (2.115)	0.319* (8.461)	0.206* (4.729)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.231* (5.142)	0.153* (4.017)	0.246* (5.595)	-	0.045* (3.604)	0.101* (4.911)	0.231* (5.142)	0.202* (5.171)	0.347* (7.880)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.216* (5.191)	0.060 (1.673)	-	-	0.042* (3.621)	0.087* (4.748)	0.216* (5.191)	0.102* (2.836)	0.087* (4.748)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.153* (3.463)	0.179* (4.744)	-	-	0.030* (2.852)	0.074* (3.263)	0.153* (3.463)	0.209* (5.455)	0.074* (3.763)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.157* (3.630)	0.116* (3.124)	-	-	0.030* (2.948)	0.070* (3.790)	0.157* (3.630)	0.146* (3.898)	0.070* (3.790)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.389	0.564	0.445	Chi-square/ df			1.567		
df	4			GFI			0.997		
Chi-square	6.268			RMR			0.0107		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	2.132			NFI			0.998		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.26 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบารัก (RSM1)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 423									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.361 (0.223)	-	-	-	-	-	0.361 (1.622)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	1.058* (3.254)	-0.067 (-0.902)	-	-0.024 (-0.615)	-	-	1.034* (3.423)	-0.067 (-0.902)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	-0.549* (-10.341)	0.233 (1.554)	0.677* (2.997)	-	-0.198 (-1.502)	-0.583* (-2.601)	-0.549* (-10.341)	0.035 (1.008)	0.094* (2.763)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.058 (1.717)	0.416* (9.851)	-	-	0.021 (1.066)	0.032 (0.982)	0.058 (1.717)	0.437* (11.199)	0.032 (0.982)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	0.052 (1.810)	0.040 (1.046)	-	-	0.019 (1.271)	0.051 (1.713)	0.052 (1.810)	0.059 (1.635)	0.051 (1.713)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-0.111* (-2.665)	-0.010 (-0.207)	0.013 (0.208)	-	-0.040 (-1.308)	-0.114 (-1.941)	-0.111* (-2.665)	-0.050 (-1.347)	-0.101* (-2.875)
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.239* (4.439)	0.193* (2.492)	0.169 (1.492)	-	0.086 (1.442)	0.235 (2.256)	0.239* (4.439)	0.280* (6.179)	0.404* (9.372)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.405* (7.862)	-0.063 (-0.603)	-0.178 (-1.092)	-	0.146 (1.556)	0.423* (2.779)	0.405* (7.862)	0.084 (1.804)	0.245* (5.580)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.149* (3.225)	-0.004 (-0.066)	-	-	0.054 (1.708)	0.154* (3.834)	0.149* (3.225)	0.050 (1.092)	0.154* (3.834)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.098* (2.708)	0.091 (2.023)	-	-	0.035 (1.547)	0.096* (2.794)	0.098* (2.708)	0.126* (3.084)	0.096* (2.794)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.864	0.534	0.707	Chi-square/ df			0.823		
df	3			GFI			0.999		
Chi-square (χ^2)	2.470			RMR			0.00539		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	2.353			NFI			0.999		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.24 4.25 และ 4.26 พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ที่แสดงอิทธิพลระหว่างตัวแปรในแบบจำลองทั้ง 3 นั้น มีค่าค่อนข้างต่ำ จึงได้พัฒนาแบบจำลองอีกกลุ่มหนึ่งขึ้นมาเพื่อเปรียบเทียบกับแบบจำลองทั้ง 3 ข้างต้น โดยใช้เทคนิคการจัดกลุ่มด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor analysis) เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องกันของปัจจัยต่างๆ ก่อนทำการวิเคราะห์แบบจำลองการวัด และแบบ

จำลองสมการเชิงโครงสร้างสำหรับกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่มในที่สุด ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์องค์ประกอบแสดงดังตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ

ปัจจัย	องค์ประกอบ			
	ปัจจัยกลุ่มที่ 1	ปัจจัยกลุ่มที่ 2	ปัจจัยกลุ่มที่ 3	ปัจจัยกลุ่มที่ 4
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.746	0.268		
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.732			
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.684			0.315
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.542		0.353	
การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง (PERBC)*	0.404			
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)		0.753		0.233
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.465	0.701		
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.356	0.681		
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)		0.637	-0.255	
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)		0.560	0.406	
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)			0.881	
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)				0.936
Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Measure of Sampling Adequacy.				0.786
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square		753.178	
	df		66	
	Sig.		0.000	

หมายเหตุ * ตัวแปรเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น

จากตารางที่ 4.27 ค่าตัวชี้วัดทางสถิติบ่งชี้ว่าข้อมูลมีความเหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์องค์ประกอบ โดยพบว่าค่า KMO เท่ากับ 0.786 (มากกว่า 0.500) และค่านัยสำคัญ (Significant) น้อยกว่า 0.05 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบพบว่าสามารถจัดกลุ่มปัจจัยได้ 4 กลุ่ม ปัจจัยกลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF) การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC) บรรทัดฐานของสังคม (SOCN) ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD) และการรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง (PERBC) ปัจจัยกลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC) การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI) การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV) พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV) และจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP) ปัจจัยกลุ่มที่ 3 ประกอบด้วย การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC) และปัจจัยกลุ่มที่ 4 ประกอบด้วย การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO) จากนั้นสามารถสร้างแบบ

จำลองการวัดของปัจจัยกลุ่มที่ 1 และปัจจัยกลุ่มที่ 2 ของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ได้ผลลัพธ์ดังแสดงในภาคผนวก ค สำหรับค่าสถิติพื้นฐานสำหรับตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองดังกล่าวสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.28

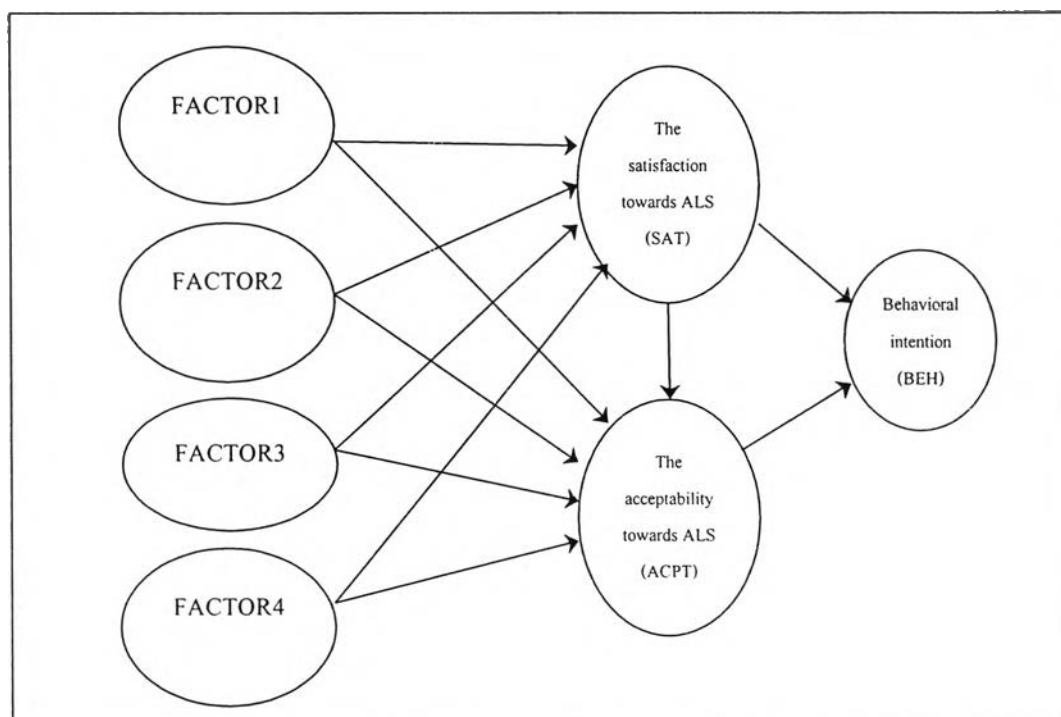
ตารางที่ 4.28 ค่าสถิติพื้นฐานสำหรับแบบจำลองการวัดของปัจจัยกลุ่มที่ 1 และ 2

กลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มปัจจัย	ค่าสถิติพื้นฐาน				
		Chi-square	df	Chi-square/df	GFI	RMR
กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว	ปัจจัยกลุ่มที่ 1	6.040	4	1.51	0.993	0.0270
	ปัจจัยกลุ่มที่ 2	0.634	3	0.21	0.999	0.0100
กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	ปัจจัยกลุ่มที่ 1	0.421	2	0.21	1.000	0.00632
	ปัจจัยกลุ่มที่ 2	6.579	5	1.32	0.995	0.0252
กลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก	ปัจจัยกลุ่มที่ 1	1.595	1	1.59	0.998	0.0125
	ปัจจัยกลุ่มที่ 2	1.541	3	0.51	0.999	0.0147

จากตารางที่ 4.28 พบว่าแบบจำลองการวัดทุกแบบจำลองมีตัวชี้วัดทางสถิติที่ใช้ทดสอบความเหมาะสมอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ โดยมีค่าไคสแควร์ใกล้เคียงกับค่าองศาอิสระและสัดส่วนระหว่างค่าไคสแควร์และค่าองศาอิสระน้อยกว่า 3.00 ค่า GFI มากกว่า 0.90 และค่า RMR น้อยกว่า 0.10 ทุกแบบจำลอง จากนั้นข้อมูลทั้งหมดจะถูกนำไปวิเคราะห์เพื่อสร้างแบบจำลองเชิงโครงสร้างตามวิธีที่ได้อธิบายไปแล้วในตอนต้น โดยแบบจำลองเชิงโครงสร้างในขั้นตอนนี้สำหรับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม มีรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดังแสดงในรูปที่ 4.1 ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สมการโครงสร้างตามรูปแบบความสัมพันธ์ในรูปที่ 4.1 สำหรับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.29 4.30 และ 4.31 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วย รถยนต์ส่วนตัว (PC) ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (PB) และผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขต บางรัก ตามลำดับ

จากตารางที่ 4.29 4.30 และ 4.31 พบว่าแบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก มีค่าตัวชี้วัดทางสถิติสำหรับตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (อัตราส่วน χ^2 / df น้อยกว่า 3 ค่าดัชนีระดับความกลมกลืน (GFI) มากกว่า 0.90 ค่า RMR มีค่าน้อยกว่า 0.10 และค่า NFI มากกว่า 0.90) ค่า R^2 ของ SAT ACPT และ BEH สำหรับกลุ่ม PC เท่ากับ 0.398 0.594 และ 0.517 หมายความว่า ตัวแปรทั้งหมดสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 39.8 59.4 และ 51.7 ตามลำดับ ค่า R^2 ของ SAT ACPT และ BEH สำหรับกลุ่ม PB เท่ากับ 0.301 0.502 และ 0.422 หมายความว่า ตัวแปรทั้งหมด

สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 30.1 50.2 และ 42.2 ตามลำดับ และค่า R^2 ของ SAT ACPT และ BEH สำหรับกลุ่ม RS เท่ากับ 0.610 0.490 และ 0.624 หมายความว่า ตัวแปรทั้งหมดสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 61.0 49.0 และ 62.4 ตามลำดับ



รูปที่ 4.1 แบบจำลองสมการ โครงสร้างสำหรับการวิเคราะห์อิทธิพลของกลุ่มปัจจัย

จากผลลัพธ์ที่ได้พบว่าการวิเคราะห์องค์ประกอบก่อนทำการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง สามารถเพิ่มค่าอิทธิพลระหว่างตัวแปรให้ชัดเจนขึ้น โดยจากตารางที่ 4.29 และ 4.30 เมื่อตรวจสอบอิทธิพลรวม พบว่าในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ความพึงพอใจมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการยอมรับและความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ขณะที่การยอมรับไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และจากตารางที่ 4.31 กลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก พบว่าความพึงพอใจมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยน พฤติกรรมเท่านั้น ขณะที่การยอมรับไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเช่นเดียวกับสองกลุ่มแรก

ตารางที่ 4.29 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (กรณีวิเคราะห์องค์ประกอบ)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.158* (3.550)	-	-	-	-	-	0.158* (3.550)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.406* (8.407)	0.020 (0.355)	-	0.003 (0.353)	-	-	0.409* (8.237)	0.020 (0.355)	-
ปัจจัยกลุ่มที่ 1 (Factor1)	0.520* (11.227)	0.527* (11.222)	0.384* (6.725)	-	0.082* (3.385)	0.223* (5.392)	0.520* (11.227)	0.609* (15.707)	0.607* (14.250)
ปัจจัยกลุ่มที่ 2 (Factor2)	0.213* (4.624)	0.233* (5.971)	-	-	0.034* (2.816)	0.092* (3.779)	0.213* (4.624)	0.267* (6.918)	0.092* (3.729)
ปัจจัยกลุ่มที่ 3 (Factor3)	-0.108 (-2.555)	-0.045 (-1.268)	-	-	-0.017 (-2.074)	-0.045* (-2.483)	-0.108* (-2.555)	-0.062 (-1.739)	-0.045* (-2.453)
ปัจจัยกลุ่มที่ 4 (Factor4)	-0.046 (-1.092)	0.064 (1.850)	-	-	-0.007 (-1.044)	-0.018 (-0.987)	-0.046 (-1.092)	0.057 (1.614)	-0.018 (-0.987)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.398	0.594	0.517	Chi-square/ df			0.622		
Df	3			GFI			0.998		
Chi-square (χ^2)	1.866			RMR			0.00934		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	2.353			NFI			0.998		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

สำหรับอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ เมื่อตรวจสอบอิทธิพลรวมในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว พบว่าปัจจัยกลุ่มที่ 1 และ 2 มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความพึงพอใจ การยอมรับ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และปัจจัยกลุ่มที่ 3 มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ในกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ พบว่าปัจจัยกลุ่มที่ 1 มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความพึงพอใจ การยอมรับ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม สำหรับปัจจัยกลุ่มอื่นพบว่าไม่มีอิทธิพลต่อตัวแปรทัศนคติทั้ง 3 ตัวแปร สำหรับกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก พบว่า ปัจจัยกลุ่มที่ 1 มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความพึงพอใจ การยอมรับ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และปัจจัยกลุ่มที่ 4 มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ตารางที่ 4.30 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (กรณีวิเคราะห์องค์ประกอบ)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 493									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.273* (7.135)	-	-	-	-	-	0.273* (7.135)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.335* (7.758)	0.075 (1.544)	-	0.020 (1.509)	-	-	0.356* (8.626)	0.075 (1.544)	-
กลุ่มปัจจัยที่ 1 (Factor1)	0.551* (14.197)	0.510* (13.097)	0.341* (7.061)	-	0.150* (6.375)	0.234* (6.433)	0.551* (14.197)	0.660* (19.179)	0.575* (15.478)
กลุ่มปัจจัยที่ 2 (Factor2)	-0.010 (-0.270)	0.050 (1.528)	-	-	-0.003 (-0.270)	0.0001 (0.002)	-0.010 (-0.270)	0.047 (1.371)	0.0001 (0.002)
กลุ่มปัจจัยที่ 3 (Factor3)	-0.026 (-0.678)	-0.002 (-0.069)	-	-	-0.007 (-0.675)	-0.009 (-0.677)	-0.026 (-0.678)	-0.009 (-0.274)	-0.009 (-0.677)
กลุ่มปัจจัยที่ 4 (Factor4)	-0.002 (-0.047)	0.005 (0.159)	-	-	0.0001 (-0.047)	0.0001 (-0.019)	-0.002 (-0.047)	0.005 (0.136)	0.0001 (-0.019)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.301	0.502	0.422	Chi-square/ df			0.678		
df	3			GFI			0.999		
Chi-square (χ^2)	2.034			RMR			0.00901		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	2.353			NFI			0.998		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากผลการวิเคราะห์พบว่า การจัดกลุ่มข้อมูลด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบก่อนการวิเคราะห์สมการ โครงสร้างสามารถทำให้ค่าอิทธิพลระหว่างระหว่างตัวแปรมีค่าเพิ่มขึ้น และมีค่าตัวชี้วัดทางสถิติอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับกรวิเคราะห์โดยไม่มีการจัดกลุ่มตัวแปร อย่างไรก็ตาม จากผลลัพธ์ที่ได้พบว่า การวิเคราะห์โดยมีการจัดกลุ่มตัวแปรทำให้ค่าตัวแปรหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรที่สนใจนั้น มีรายละเอียดแตกต่างไปจากการวิเคราะห์แบบแรกอยู่บ้าง โดยจากตารางที่ 4.24 4.25 และ 4.26 และจากตารางที่ 4.29 4.30 และ 4.31 และตารางผลการวิเคราะห์แบบจำลองการวัดดังแสดงในภาคผนวก ค พบว่า การวิเคราะห์แบบแรกนั้นถึงแม้จะมีค่าสัมประสิทธิ์ของอิทธิพลระหว่างตัวแปรต่ำ แต่ตัวแปรเหล่านั้นก็มีอิทธิพลต่อตัวแปรที่สนใจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดไว้ ซึ่งจากผลลัพธ์ดังกล่าวสามารถสรุปความแตกต่างกันระหว่างผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ทั้งสองแนวทางดังแสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.31 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก (กรณีวิเคราะห์องค์ประกอบ)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 423									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.216 (1.701)	-	-	-	-	-	0.216 (1.701)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	1.024* (9.478)	-0.011 (-0.168)	-	-0.002 (-0.158)	-	-	1.022* (10.520)	-0.011 (-0.168)	-
กลุ่มปัจจัยที่ 1 (Factor1)	0.413* (14.815)	0.550* (6.365)	-	-	0.132 (1.703)	0.621* (15.048)	0.613* (14.815)	0.682* (17.697)	0.621* (15.048)
กลุ่มปัจจัยที่ 2 (Factor2)	0.061 (1.906)	-0.045 (-1.258)	-	-	0.013 (1.319)	0.063 (1.922)	0.061 (1.906)	-0.032 (-0.908)	0.063 (1.922)
กลุ่มปัจจัยที่ 3 (Factor3)	0.071 (2.135)	0.039 (1.035)	-	-	0.015 (1.347)	0.072 (2.121)	0.071 (2.135)	0.054 (1.479)	0.072 (2.121)
กลุ่มปัจจัยที่ 4 (Factor4)	-0.134* (-3.896)	0.007 (0.178)	-	-	-0.029 (-1.617)	-0.137* (-3.907)	-0.134* (-3.896)	-0.022 (-0.579)	-0.137* (-3.907)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.610	0.490	0.624	Chi-square/ df		2.72			
df	3			GFI		0.995			
Chi-square (χ^2)	8.147			RMR		0.0151			
t-statistic at $\alpha = 0.05$	2.353			NFI		0.992			

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.32 จะเห็นได้ว่าผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยแนวทางที่ไม่มีการวิเคราะห์องค์ประกอบนั้น ให้ความละเอียดของตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรทัศนคติมากกว่าการวิเคราะห์ที่มีการวิเคราะห์องค์ประกอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลลัพธ์ในกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ด้วยเหตุนี้ในการวิเคราะห์ในลำดับต่อไปจะได้ยึดถือผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์โดยไม่มีการวิเคราะห์องค์ประกอบเป็นหลักในการพิจารณาตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรทัศนคติ โดยในลำดับต่อไปจะได้นำเสนอผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ตามแนวทางดังกล่าวตามที่แสดงในตารางที่ 4.24 4.25 และ 4.26 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ตามลำดับ

ตารางที่ 4.32 การเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างที่มีและไม่มีการวิเคราะห์องค์ประกอบ

กลุ่มตัวอย่าง	ตัวแปร	ไม่มีการวิเคราะห์องค์ประกอบ			มีการวิเคราะห์องค์ประกอบ		
		อิทธิพลรวม			อิทธิพลรวม		
		SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว	TRAV	-0.093	-	-0.039	-	-	-
	ATTD	-	0.088	-	0.193	0.227	0.226
	SOCN	0.128	0.348	0.073	0.399	0.467	0.466
	PERC	-0.099	-	-0.042	-0.108	-	-0.045
	EFF	0.218	0.222	0.374	0.395	0.463	0.461
	INDC	0.240	-	0.244	0.264	0.309	0.308
	EQUI	0.113	0.201	0.057	0.082	0.103	0.035
	REV	0.177	0.199	0.082	0.222	0.278	0.096
	PERBC	-	-	-	0.225	0.263	0.262
ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	ATTD	-	-	-	0.226	0.271	0.236
	SOCN	-	0.319	0.206	0.401	0.480	0.418
	EFF	0.231	0.202	0.347	0.402	0.482	0.420
	INDC	0.216	0.102	0.087	0.284	0.341	0.297
	EQUI	0.153	0.209	0.074	-	-	-
	REV	0.157	0.146	0.070	-	-	-
ผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก	IMP	-0.549	-	0.094	-	-	-
	ATTD	-	-	-	0.251	0.279	0.254
	SOCN	-	0.437	-	0.381	0.424	0.386
	INFO	-0.111	-	-0.101	-0.134	-	-0.137
	EFF	0.239	0.280	0.404	0.358	0.398	0.363
	INDC	0.405	-	0.245	-	-	-
	EQUI	0.149	-	0.154	-	-	-
	REV	0.098	0.126	0.096	-	-	-

หมายเหตุ: นิยามตัวแปรแสดงในตารางที่ 1.1 และตารางที่ 4.24 4.25 และ 4.26

4.2.1.1 การตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลอง

จากตารางที่ 4.24 แสดงผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (แบบจำลอง PCM1.1) เมื่อทำการตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองพบว่าแบบจำลอง PCM1.1 มีค่าไคสแควร์ (χ^2) เท่ากับ 4.119 และค่าองศาอิสระ (df) เท่ากับ 6 อัตราส่วน χ^2 / df เท่ากับ 0.687 (น้อยกว่า 3) ค่าดัชนีระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.998 (มากกว่า 0.90) ค่า RMR มีค่า 0.00983 (น้อยกว่า 0.10) ค่า NFI เท่ากับ 0.998 (มากกว่า 0.90) หมายความว่า ข้อมูลที่มีอยู่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐาน

ได้ดีกว่าโมเดลศูนย์ (Null Model) คิดเป็นร้อยละ 99.8 จากตัวชี้วัดทางสถิติทั้งหมดแสดงให้เห็นว่าแบบจำลอง PCM1.1 อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ค่า R^2 ของ SAT ACPT และ BEH เท่ากับ 0.437 0.631 และ 0.522 หมายความว่า ตัวแปรทั้งหมดสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 43.7 63.1 และ 52.2 ตามลำดับ

จากตารางที่ 4.25 แสดงผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (แบบจำลอง PBM1) เมื่อทำการตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองพบว่าแบบจำลอง PBM1 มีค่าไคสแควร์ (χ^2) เท่ากับ 6.268 และค่าองศาอิสระ (df) เท่ากับ 4 อัตราส่วน χ^2 / df เท่ากับ 1.567 (น้อยกว่า 3) ค่าดัชนีระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.997 (มากกว่า 0.90) ค่า RMR มีค่า 0.0107 (น้อยกว่า 0.10) ค่า NFI เท่ากับ 0.998 (มากกว่า 0.90) หมายความว่า ข้อมูลที่มีอยู่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐาน ได้ดีกว่าโมเดลศูนย์ (Null Model) คิดเป็นร้อยละ 99.8 จากตัวชี้วัดทางสถิติทั้งหมดแสดงให้เห็นว่าแบบจำลอง PBM1 อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ค่า R^2 ของ SAT ACPT และ BEH เท่ากับ 0.389 0.564 และ 0.445 หมายความว่า ตัวแปรทั้งหมดสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 38.9 56.4 และ 44.5 ตามลำดับ

จากตารางที่ 4.26 แสดงผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก (แบบจำลอง RSM1) เมื่อทำการตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองพบว่าแบบจำลอง RSM1 มีค่าไคสแควร์ (χ^2) เท่ากับ 2.470 และค่าองศาอิสระ (df) เท่ากับ 3 อัตราส่วน χ^2 / df เท่ากับ 0.823 (น้อยกว่า 3) ค่าดัชนีระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.999 (มากกว่า 0.90) ค่า RMR มีค่า 0.00539 (น้อยกว่า 0.10) ค่า NFI เท่ากับ 0.999 (มากกว่า 0.90) หมายความว่า ข้อมูลที่มีอยู่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐาน ได้ดีกว่าโมเดลศูนย์ (Null Model) คิดเป็นร้อยละ 99.9 จากตัวชี้วัดทางสถิติทั้งหมดแสดงให้เห็นว่าแบบจำลอง RSM1 อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ค่า R^2 ของ SAT ACPT และ BEH เท่ากับ 0.864 0.534 และ 0.707 หมายความว่า ตัวแปรทั้งหมดสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 86.4 53.4 และ 70.7 ตามลำดับ

4.2.1.2 การเปรียบเทียบตัวแปรทัศนคติระหว่างกลุ่มตัวอย่าง

จากตารางที่ 4.24 แบบจำลอง PCM1.1 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT) มีอิทธิพลโดยตรงต่อการยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT) และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS (BEH) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ขณะที่ ACPT ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH เมื่อตรวจสอบอิทธิพลทางอ้อม พบว่านอกจาก SAT จะมีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH แล้วยังมีอิทธิพลทางอ้อมต่อ BEH ด้วย แต่เป็นอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และเมื่อตรวจสอบอิทธิพลรวม พบว่า SAT มีอิทธิพลรวมต่อ ACPT และ BEH อย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ ACPT ไม่มีอิทธิพลต่อ BEH ทั้งนี้ทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ

จากตารางที่ 4.25 แบบจำลอง PBM1 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT) มีอิทธิพลโดยตรงต่อการยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT) และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS (BEH) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ขณะที่ ACPT ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH เมื่อตรวจสอบอิทธิพลทางอ้อม พบว่านอกจาก SAT จะมีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH แล้วยังส่งอิทธิพลทางอ้อมผ่าน ACPT ไปยัง BEH ด้วย แต่เป็นอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และเมื่อตรวจสอบอิทธิพลรวม พบว่า SAT มีอิทธิพลรวมต่อ ACPT และ BEH อย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ ACPT ไม่มีอิทธิพลต่อ BEH ทั้งนี้ทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ

จากตารางที่ 4.26 แบบจำลอง RSM1 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT) ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อการยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT) แต่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS (BEH) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ขณะที่ ACPT ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH เมื่อตรวจสอบอิทธิพลทางอ้อม พบว่า SAT มีอิทธิพลทางอ้อมผ่าน ACPT ไปยัง BEH แต่เป็นอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และเมื่อตรวจสอบอิทธิพลรวม พบว่า SAT ไม่มีอิทธิพลรวมต่อ ACPT แต่มีอิทธิพลรวมต่อ BEH อย่างมีนัยสำคัญ แต่ ACPT ไม่มีอิทธิพลรวมต่อ BEH ทั้งนี้ทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ ยกเว้นอิทธิพลทางอ้อมที่ SAT ส่งผ่าน ACPT ไปยัง BEH

จากผลลัพธ์ดังกล่าว พบว่าในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น ความพึงพอใจมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการยอมรับ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ขณะที่ในกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น ความพึงพอใจมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพียงอย่างเดียว เมื่อพิจารณาไปที่ตัวแปรการยอมรับ จากผลลัพธ์ที่ได้พบว่าในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตัวแปรการยอมรับไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแต่อย่างใด จึงอาจสรุปในเบื้องต้นได้ว่าตัวแปรความพึงพอใจมีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม และมีอิทธิพลต่อการยอมรับเฉพาะในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

4.2.1.3 การเปรียบเทียบตัวแปรเชิงจิตวิทยาระหว่างกลุ่มตัวอย่าง

จากตารางที่ 4.24 กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเชิงจิตวิทยา (ตัวแปรแฝงภายนอก) และตัวแปรเชิงทัศนคติ (ตัวแปรแฝงภายใน) พบว่า ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ SAT อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้แก่ TRAV SOCN PERC EFF INDC EQUI และ REV ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ ACPT ได้แก่ ATTD SOCN EFF INDC EQUI และ REV สำหรับตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH โดยไม่ส่งผ่าน SAT หรือ ACPT ซึ่งเกิดจากการปรับแก้แบบจำลองให้มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์มากขึ้น ได้แก่ EFF และ INDC ทั้งนี้ทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ ยกเว้นทิศทางของอิทธิพลระหว่าง TRAV และ SAT และ PERC และ SAT ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

เมื่อตรวจสอบอิทธิพลทางอ้อมระหว่างตัวแปรเชิงจิตวิทยาและตัวแปรเชิงทัศนคติ พบว่า ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่ส่งอิทธิพลทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญผ่าน SAT ไปยัง ACPT ได้แก่ EFF INDC และ REV และตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่ส่งอิทธิพลผ่าน SAT ไปยัง BEH ได้แก่ SOCN PERC EFF INDC EQUI และ REV เมื่อรวมอิทธิพลโดยตรงและอิทธิพลทางอ้อมจะได้อิทธิพลรวมของตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ โดยตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ SAT ได้แก่ TRAV SOCN PERC EFF INDC EQUI และ REV ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ ACPT ได้แก่ ATTD SOCN EFF EQUI และ REV และตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมโดยตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรแฝงภายใน BEH ได้แก่ TRAV SOCN PERC EFF INDC EQUI และ REV เมื่อตรวจสอบทิศ

ทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ทุก ความสัมพันธ์ ยกเว้นทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปร TRAV และ BEH และ PERC และ BEH ในอิทธิพลทางอ้อม TRAV และ SAT TRAV และ BEH PERC และ SAT และ PERC และ BEC ในอิทธิพลรวม ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

จากตารางที่ 4.25 กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรเชิงจิตวิทยาและตัวแปรเชิงทัศนคติ พบว่า ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ SAT อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้แก่ EFF INDC EQUI และ REV ตัวแปรเชิง จิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ ACPT ได้แก่ SOCN EFF EQUI และ REV สำหรับตัวแปรเชิง จิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH โดยไม่ส่งผ่าน SAT หรือ ACPT ซึ่งเกิดจากการปรับแก้แบบ จำลองให้มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์มากขึ้น ได้แก่ IMP SOCN และ EFF ทั้งนี้ทิศทาง ของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ ยกเว้น อิทธิพลระหว่างตัวแปร IMP และ BEH ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

เมื่อตรวจสอบอิทธิพลทางอ้อมระหว่างตัวแปรเชิงจิตวิทยาและตัวแปรเชิงทัศนคติ พบว่า ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่ส่งอิทธิพลทางอ้อมผ่าน SAT ไปยัง ACPT ได้แก่ EFF INDC EQUI และ REV และตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่ส่งอิทธิพลผ่าน SAT ไปยัง BEH ได้แก่ SOCN EFF INDC EQUI และ REV เมื่อรวมอิทธิพลโดยตรงและอิทธิพลทางอ้อมจะได้อิทธิพลรวมของตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่ มีต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ โดยตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิง ทัศนคติ SAT ได้แก่ EFF INDC EQUI และ REV ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมอย่างมี นัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ ACPT ได้แก่ SOCN EFF INDC EQUI และ REV และตัวแปร เชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวม โดยตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ BEH ได้แก่ SOCN EFF INDC EQUI และ REV เมื่อตรวจสอบทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้าง ต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ทุกความสัมพันธ์

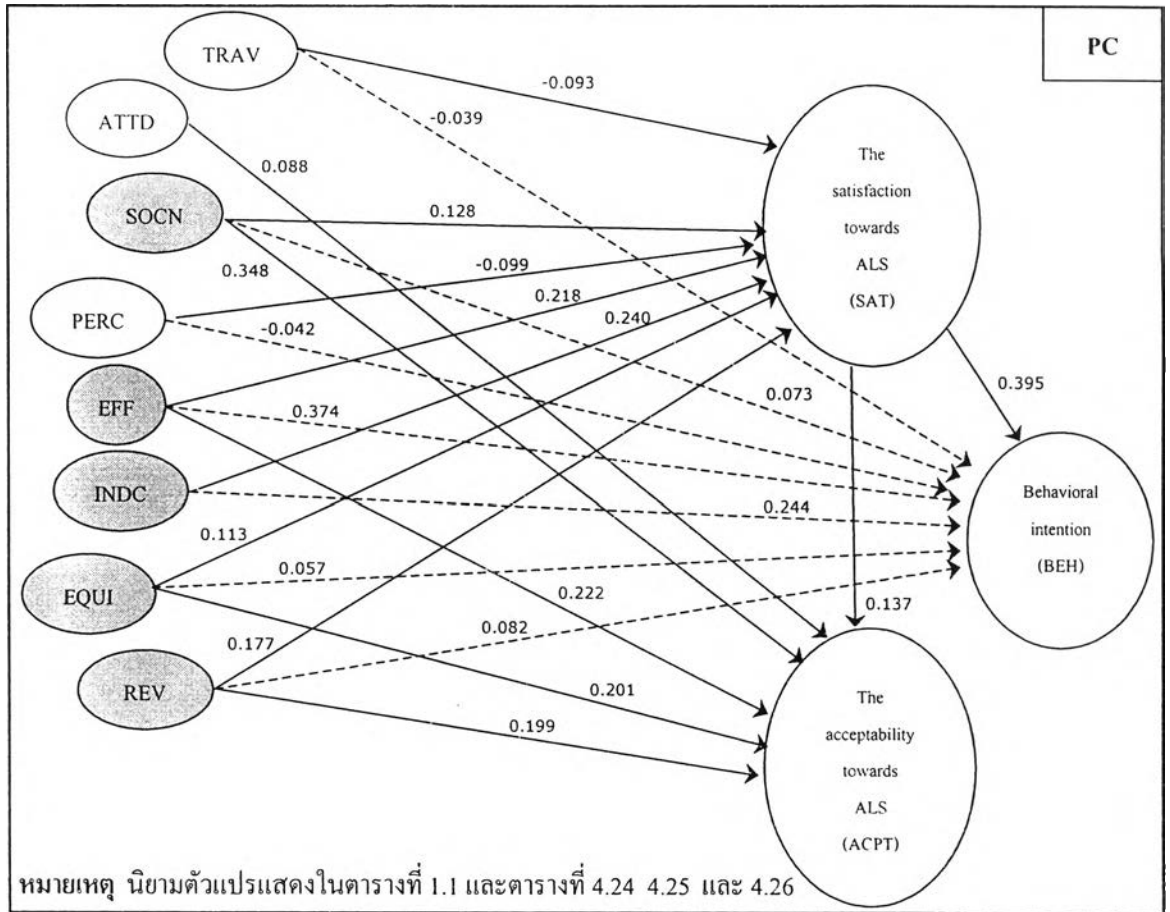
จากตารางที่ 4.26 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเชิงจิตวิทยาและตัวแปรเชิง ทัศนคติ พบว่า ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ SAT อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่ อมั่น 95% ได้แก่ IMP INFO EFF INDC EQUI และ REV ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรง ต่อ ACPT ได้แก่ SOCN และ EFF สำหรับตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH โดยไม่ ส่งผ่าน SAT หรือ ACPT ซึ่งเกิดจากการปรับแก้แบบจำลองให้มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิง ประจักษ์มากขึ้น ได้แก่ IMP ทั้งนี้ทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่า

เป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ ยกเว้นทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปร IMP และ SAT และระหว่าง INFO และ SAT ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

เมื่อตรวจสอบอิทธิพลทางอ้อมระหว่างตัวแปรเชิงจิตวิทยาและตัวแปรเชิงทัศนคติ พบว่าไม่มีตัวแปรเชิงจิตวิทยาตัวใดเลยที่ส่งอิทธิพลทางอ้อมผ่าน SAT ไปยัง ACPT อย่างมีนัยสำคัญ และตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่ส่งอิทธิพลผ่าน SAT ไปยัง BEH ได้แก่ IMP INDC EQUI และ REV เมื่อรวมอิทธิพลโดยตรงและอิทธิพลทางอ้อมจะได้อิทธิพลรวมของตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ โดยตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ SAT ได้แก่ IMP INFO EFF INDC EQUI และ REV ตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ ACPT ได้แก่ SOCN EFF และ REV และตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลรวมโดยตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรเชิงทัศนคติ BEH ได้แก่ IMP INFO EFF INDC EQUI และ REV เมื่อตรวจสอบทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวไปข้างต้น พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ทุกความสัมพันธ์ ยกเว้นทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปร IMP และ BEH ในอิทธิพลทางอ้อม และทิศทางของอิทธิพลระหว่างตัวแปร IMP และ SAT INFO และ SAT และ INFO และ BEH ในอิทธิพลรวม ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

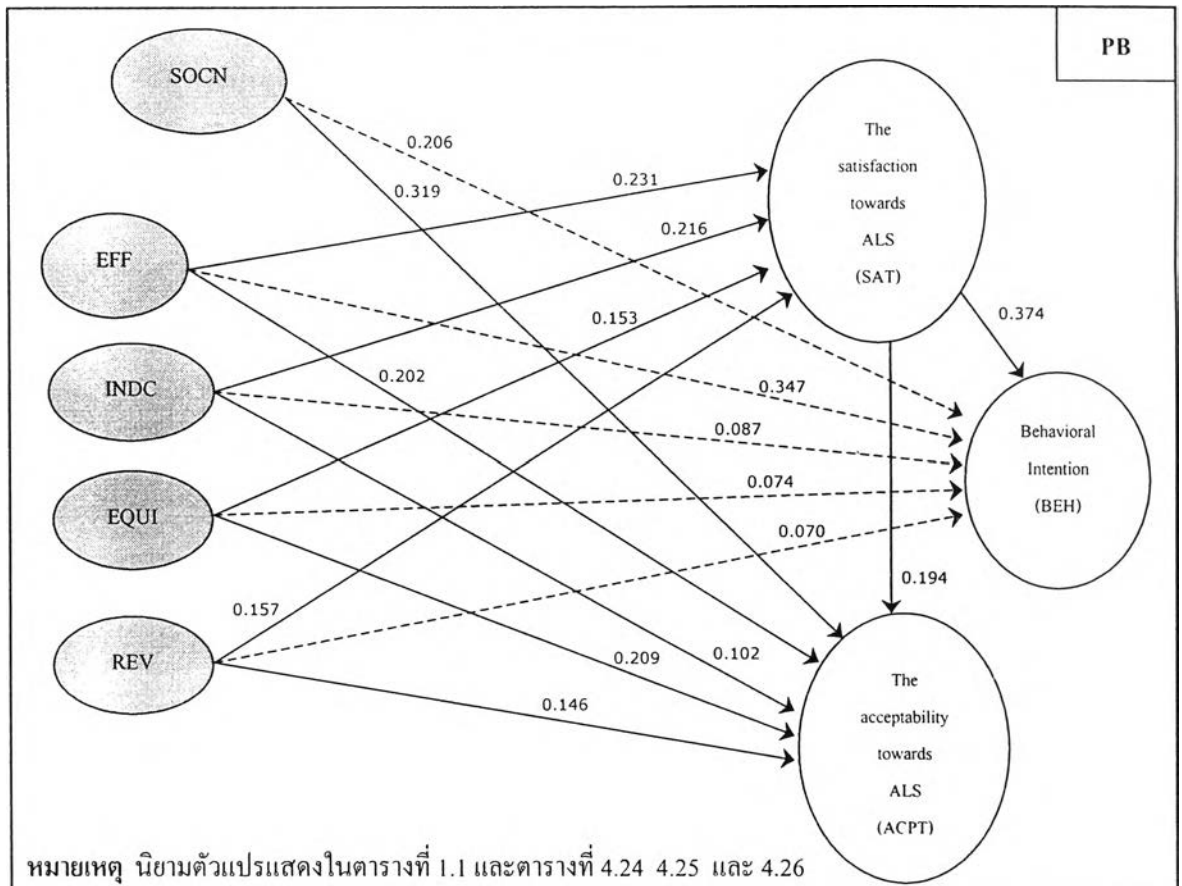
4.2.1.4 ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของการวิจัยนี้คือการพยายามศึกษาให้ทราบถึงปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของคนในชุมชน โดยมุ่งเน้นไปที่ความตั้งใจของคนในชุมชนที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางให้สอดคล้องกับเงื่อนไขและผลที่ตามมาจากการนำมาตรการ ALS มาประยุกต์ใช้เป็นสำคัญ ด้วยเหตุนี้หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกตัวแปรเชิงจิตวิทยาจึงมุ่งเน้นไปที่ตัวแปรที่ส่งอิทธิพลผ่านตัวแปรความพึงพอใจหรือตัวแปรการยอมรับ หรือตัวแปรที่ส่งอิทธิพลโดยตรงไปยังตัวแปรความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเท่านั้น โดยจากความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตามที่ได้นำเสนอไปแล้วนั้น สามารถสรุปในรูปของอิทธิพลรวมที่มีนัยสำคัญระหว่างตัวแปรได้ดังรูปที่ 4.2 4.3 และ 4.4 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ตามลำดับ



รูปที่ 4.2 แบบจำลองสมการ โครงสร้างสำหรับผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (PCMI.1)

จากรูปที่ 4.2 พบว่า SAT เป็นตัวแปรที่ส่งอิทธิพลต่อ ACPT และ BEH ขณะที่ ACPT เป็นตัวแปรที่ไม่มีอิทธิพลต่อ BEH อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่า ในกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS มีอิทธิพลต่อการยอมรับในมาตรการ ALS และความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ขณะที่การยอมรับในมาตรการ ALS นั้น ไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า สำหรับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ความพึงพอใจเป็นปัจจัยสำคัญต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและมีอิทธิพลโดยตรงต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยไม่ส่งอิทธิพลผ่านความพึงพอใจและการยอมรับ ซึ่งมีทิศทางของอิทธิพลเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ได้แก่ SOCN EFF INDC EQUI และ REV

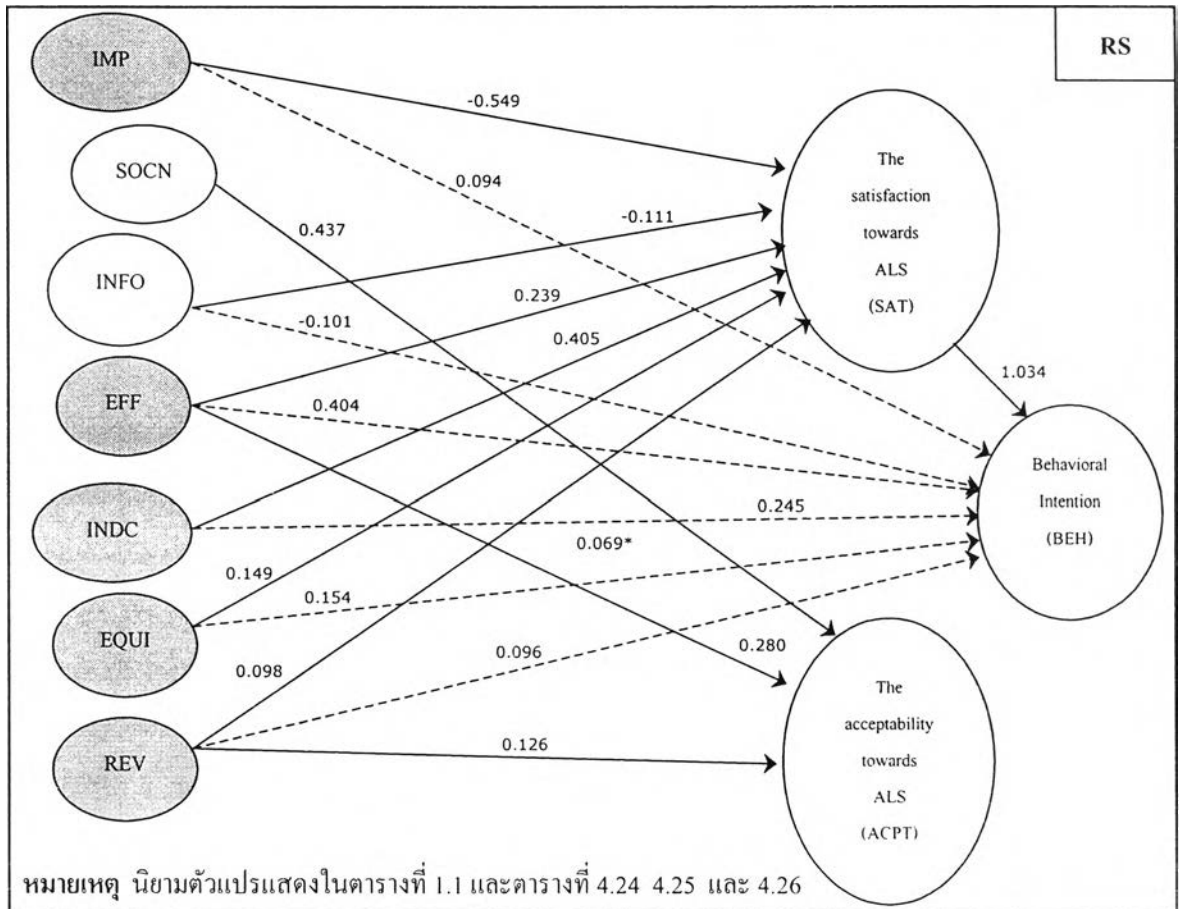


รูปที่ 4.3 แบบจำลองสมการ โครงสร้างสำหรับผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (PBMI)

จากรูปที่ 4.3 พบว่า SAT เป็นตัวแปรที่ส่งอิทธิพลต่อ ACPT และ BEH ขณะที่ ACPT เป็นตัวแปรที่ไม่มีอิทธิพลต่อ BEH อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่า ในกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS มีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS และถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมดังกล่าว โดยตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในมาตรการ ALS และมีอิทธิพลโดยตรงต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยไม่ส่งอิทธิพลผ่านความพึงพอใจและการยอมรับ รวมถึงมีทิศทางของอิทธิพลเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ได้แก่ SOCN EFF INDC EQUI และ REV

จากรูปที่ 4.4 พบว่า SAT เป็นตัวแปรเพียงตัวเดียวที่ส่งอิทธิพลต่อ BEH อย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่อิทธิพลที่ SAT มีต่อ ACPT และอิทธิพลที่ ACPT มีต่อ BEH นั้น เป็นอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่า ในกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น ความพึงพอใจต่อมาตรการ ALS มีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS และเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความพึง

พอใจ และมีอิทธิพลโดยตรงต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยไม่ส่งอิทธิพลผ่านความพึงพอใจและการยอมรับ รวมถึงมีทิศทางของอิทธิพลเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ได้แก่ IMP EFF INDC EQUI และ REV



รูปที่ 4.4 แบบจำลองสมการ โครงสร้างสำหรับผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก (RSM1)

จากที่บรรยายข้างต้น อาจกล่าวได้ว่าความพึงพอใจเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยเป็นเสมือนตัวแปรที่ส่งผ่านอิทธิพลจากตัวแปรเชิงจิตวิทยาไปยังความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ได้ดีกว่าตัวแปรการยอมรับ ดังนั้นเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ระหว่างตัวแปร สามารถสรุปตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมื่อพิจารณาการส่งอิทธิพลผ่านตัวแปรความพึงพอใจ และอิทธิพลที่ตัวแปรเหล่านั้นมีต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยตรง โดยเรียงลำดับตามขนาดของอิทธิพลของตัวแปรเหล่านั้นจากมากไปน้อย จำแนกตามกลุ่มเป้าหมายได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 ตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติจำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปร	กลุ่มตัวอย่าง								
	ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว			ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ			ผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
IMP									5
SOCN	3		4			2			
EFF	2		1	1		1	2		1
INDC	1		2	2		3	1		2
REV	4		3	3		4	4		4
EQUI	5		5	4		5	3		3

หมายเหตุ นิยามตัวแปรแสดงในตารางที่ 1.1 และตารางที่ 4.24 4.25 และ 4.26

จากตารางที่ 4.33 จะเห็นได้ว่า IMP เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักเท่านั้น โดยมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS สำหรับ SOCN พบว่าเป็นตัวแปรที่มีความสำคัญทั้งกับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและระบบขนส่งสาธารณะ โดยในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว SOCN มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในมาตรการ ALS และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS และในกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ SOCN มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS เท่านั้น สำหรับตัวแปร EFF INDC REV และ EQUI เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม โดยมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม และสามารถแจกแจงรายละเอียดของแต่ละตัวแปรจากตารางที่ 4.33 ได้ดังต่อไปนี้

1. ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม

- การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS เมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน (Awareness of individual claim, INDC)

เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตัวแปรดังกล่าวส่งอิทธิพลต่อตัวแปรความพึงพอใจเป็นลำดับที่ 1 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก และเป็นลำดับที่ 2 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยในกลุ่มตัว

ในเขตบางรัก และเป็นลำดับที่ 2 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตัวแปรดังกล่าวมีอิทธิพลต่อทั้งความพึงพอใจในมาตรการ ALS และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS จากผลลัพธ์ดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่า เมื่อกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการ ALS เพิ่มขึ้นและประเมินแล้วคาดว่าจะทำให้คุณภาพชีวิตเกี่ยวกับการเดินทางในชีวิตประจำวันดีขึ้นเมื่อเทียบกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะทำกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม เกิดความพึงพอใจและเกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากยิ่งขึ้น

- การรับรู้ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (Perceived effectiveness and efficiency, EFF)

เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตัวแปรดังกล่าวส่งอิทธิพลต่อตัวแปรความพึงพอใจเป็นลำดับที่ 2 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก และเป็นลำดับที่ 1 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จากผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ อาจกล่าวได้ว่า การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม เกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS และตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS

- การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)

เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตัวแปรดังกล่าวส่งอิทธิพลต่อตัวแปรความพึงพอใจเป็นลำดับที่ 3 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นลำดับที่ 4 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก โดยมีตัวแปรสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องและมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% แสดงในตารางที่ 4.34 4.35 และ 4.36 สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ตามลำดับ

ตารางที่ 4.34 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว, PC)

ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²		
REV1	การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น (4)	0.770	0.048	16.006*	0.593		
REV2	การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของจราจร เช่น สร้าง ถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ (1)	0.876	0.044	19.769*	0.768		
REV3	การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ (3)	0.782	0.047	16.710*	0.611		
REV4	การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล (5)	0.710	0.050	14.276*	0.501		
REV5	การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ (6)	0.606	0.051	11.896*	0.367		
REV6	การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี (2)	0.553	0.052	10.656*	0.306		
REV7	การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน (2)	0.791	0.047	16.707*	0.625		
Statistical Indices					N = 346		
Chi-square =	10.690	df =	8	α =	0.05	Critical t-statistic =	1.860
GFI =	0.991	RMR =	0.0152	RMSEA =	0.0232		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.35 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ, PB)

ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²		
REV1	การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น (5)	0.690	0.044	15.560*	0.476		
REV2	การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของจราจร เช่น สร้าง ถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ (3)	0.764	0.041	18.612*	0.584		
REV3	การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ (1)	0.896	0.041	21.876*	0.802		
REV4	การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล (4)	0.691	0.042	16.591*	0.477		
REV5	การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ	0.517	0.044	11.778*	0.267		
REV6	การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	0.462	0.045	10.383*	0.213		
REV7	การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน (2)	0.828	0.042	19.587*	0.686		
Statistical Indices					N = 493		
Chi-square =	8.316	df =	7	α =	0.05	Critical t-statistic =	1.895
GFI =	0.995	RMR =	0.0169	RMSEA =	0.0196		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.36 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (กลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก, RS)

ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
REV1	การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น (4)	0.856	0.039	24.704*	0.734
REV2	การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของการจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ (3)	0.866	0.039	22.120*	0.751
REV3	การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ (1)	0.892	0.038	23.168*	0.795
REV4	การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล (5)	0.852	0.039	21.585*	0.726
REV5	การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ (7)	0.748	0.042	17.749*	0.563
REV6	การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี (6)	0.799	0.041	19.467*	0.642
REV7	การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน (2)	0.884	0.039	22.897*	0.781
Statistical Indices					N = 423
Chi-square = 15.068	df = 10	$\alpha = 0.05$	Critical t-statistic = 1.812		
GFI = 0.990	RMR = 0.0116	RMSEA = 0.0232			

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.34 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R²) ของตัวแปรสังเกตได้สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว พบว่าการนำเงินรายได้จากการเก็บค่าเข้าพื้นที่ไปใช้เพื่อ (1) ปรับปรุงความคล่องตัวของการจราจร (2) ปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน (3) ปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ (4) เป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น (5) นำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล (6) นำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ และ (7) นำไปลดภาษีรถยนต์รายปี เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง REV ได้เท่ากับร้อยละ 76.8 62.5 61.1 59.3 50.1 36.7 และ 30.6 ตามลำดับ

จากตารางที่ 4.35 สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ พบว่าการนำเงินรายได้จากการเก็บค่าเข้าพื้นที่ไปใช้เพื่อ (1) ปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ (2) ปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน (3) ปรับปรุงความคล่องตัวของการจราจร (4) นำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล และ (5) เป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง REV ได้เท่ากับร้อยละ 80.2 68.6 58.4 47.7 และ 47.6 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรอื่นๆ พบว่ามีค่า R² ที่ค่อนข้างต่ำ (น้อยกว่า 0.30) จึงไม่นำมาพิจารณา

จากตารางที่ 4.36 สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก พบว่าการนำเงินรายได้จากการเก็บค่าเข้าพื้นที่ไปใช้เพื่อ (1) การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ

(2) การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน (3) การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของ การจราจร (4) การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น (5) การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล (6) การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี และ (7) การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่ง สาธารณะ เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง REV ได้เท่ากับร้อยละ 79.5 78.1 75.1 73.4 72.6 64.2 และ 56.3 ตามลำดับ

จากผลลัพธ์ดังกล่าว พบว่าเมื่อพิจารณากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว อาจกล่าวได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวแล้ว หน่วยตัวอย่างที่ต้องการให้นำเงินรายได้จากการเก็บค่าผ่านเข้าพื้นที่ไปใช้เพื่อปรับปรุงความคล่องตัวของ การจราจร ปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน ปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ ใช้เพื่อเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น เพื่อนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล เพื่อนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ และ เพื่อนำไปลดภาษีรถยนต์รายปีในระดับที่สูงกว่านั้น มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS และเกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่ต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในเรื่องอื่นแทน

เมื่อพิจารณากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ อาจกล่าวได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หน่วยตัวอย่างที่ต้องการให้นำเงินรายได้จากการเก็บค่าผ่านเข้าพื้นที่ไปใช้เพื่อปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ ปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน ปรับปรุงความคล่องตัวของ การจราจร นำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล และเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น ในระดับที่สูงกว่า มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS รวมถึงเกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่ต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในเรื่องอื่นแทน

เมื่อพิจารณากลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก อาจกล่าวได้ว่าเมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก หน่วยตัวอย่างที่ต้องการให้นำเงินรายได้จากการเก็บค่าผ่านเข้าพื้นที่ไปใช้เพื่อปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน เพื่อปรับปรุงความคล่องตัวของ การจราจร เพื่อนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น เพื่อนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล เพื่อนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี และ เพื่อนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะในระดับที่สูงกว่า

มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจและเกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่ต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือต้องการให้นำเงินรายได้ไปใช้ในเรื่องอื่นแทน

- การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)

เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ตัวแปรดังกล่าวมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรความพึงพอใจและความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอยู่ในลำดับที่ 5 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ตัวแปรดังกล่าวมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความพึงพอใจจัดอยู่ในลำดับที่ 4 และจัดอยู่ในลำดับที่ 3 สำหรับกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก โดยมีตัวแปรสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องและมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% แสดงในตารางที่ 4.37 4.38 และ 4.39 สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ตามลำดับ

ตารางที่ 4.37 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว, PC)

ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EQT1	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง (2)	0.739	0.051	14.469*	0.546
EQT2	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	0.027	0.062	0.437	0.001
EQT3	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง (1)	0.824	0.050	16.242*	0.679
EQT4	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	0.046	0.067	0.689	0.002
EQT5	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น (4)	0.606	0.055	10.993*	0.367
EQT6	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น (3)	0.723	0.052	13.848*	0.522
EQT7	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	0.102	0.059	1.723	0.010
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 8.015	df = 6	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.943	
GFI	= 0.993	RMR = 0.0228	RMSEA = 0.0001		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.38 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ, PB)

ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EQT1	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง (2)	0.995	0.199	4.996*	0.990
EQT2	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	0.127	0.050	2.538*	0.016
EQT3	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง (1)	1.037	0.209	4.958*	1.000
EQT4	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	-0.017	0.044	-0.396	0.0001
EQT5	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	0.444	0.097	4.594*	0.197
EQT6	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น (3)	0.549	0.115	4.787*	0.301
EQT7	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	0.014	0.038	0.363	0.0001
Statistical Indices					N = 493
Chi-square = 7.136	df = 7	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.895		
GFI = 0.996	RMR = 0.0194	RMSEA = 0.011			

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.39 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (กลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก, RS)

ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EQT1	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง (3)	0.763	0.044	17.278*	0.583
EQT2	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	0.521	0.050	10.352*	0.272
EQT3	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง (4)	0.748	0.045	16.718*	0.559
EQT4	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	0.292	0.052	5.557*	0.085
EQT5	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น (2)	0.805	0.045	17.806*	0.648
EQT6	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น (1)	0.828	0.044	18.775*	0.686
EQT7	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	0.444	0.050	8.953*	0.198
Statistical Indices					N = 423
Chi-square = 5.838	df = 6	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.943		
GFI = 0.996	RMR = 0.00979	RMSEA = 0.0392			

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.37 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R²) ของตัวแปรสังเกตได้ พบว่า (1) การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง (2) การคาดหวัง

ว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง (3) การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น และ (4) การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง EQUI ได้เท่ากับร้อยละ 67.9 54.6 52.2 และ 36.7 ตามลำดับ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จากตารางที่ 4.38 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของตัวแปรสังเกตได้ พบว่า (1) การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง (2) การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง และ (3) การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง EQUI ได้เท่ากับร้อยละ 100.0 99.0 และ 30.1 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรอื่นๆ พบว่ามีค่า R^2 ที่ค่อนข้างต่ำ (น้อยกว่า 0.30) จึงไม่นำมาพิจารณา

จากตารางที่ 4.39 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของตัวแปรสังเกตได้ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก พบว่า (1) การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น (2) การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น (3) การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง และ (4) การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง EQUI ได้เท่ากับร้อยละ 68.6 64.8 58.3 และ 55.9 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรอื่นๆ พบว่ามีค่า R^2 ที่ค่อนข้างต่ำ (น้อยกว่า 0.30)

จากผลลัพธ์ดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันในเรื่องของการได้รับมลพิษจากการเดินทางที่ลดลง เวลาในการเดินทางในเมืองที่ลดลง สภาพของเมืองที่มีความน่าอยู่มากขึ้น และความสามารถที่จะวางแผนการเดินทางได้ล่วงหน้าในระดับที่สูงกว่านั้น มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจและเกิดความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือมีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันในเรื่องอื่น

ในกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่าง พบว่า หน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันในเรื่องของการได้รับมลพิษจากการเดินทางที่ลดลง เวลาในการเดินทางในเมืองที่ลดลง และสภาพของเมืองที่มีความน่าอยู่มากขึ้นในระดับที่สูงกว่านั้น มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจและตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้อง

กับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือมีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันในเรื่องอื่น

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างแล้ว พบว่าหน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันในเรื่องของ สภาพของเมืองที่มีความน่าอยู่มากขึ้น ความสามารถที่จะวางแผนการเดินทางได้ล่วงหน้า เวลาที่ใช้ในการเดินทางในเมืองที่น้อยลง และการได้รับมลพิษจากการเดินทางที่ลดลงในระดับที่สูงกว่า มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS และตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือมีความต้องการให้เกิดความเท่าเทียมกันในเรื่องอื่น

จากผลลัพธ์ข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า เมื่อกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวรับรู้ถึงผลที่จะได้รับอย่างเท่าเทียมกันจากมาตรการ ALS แล้ว แม้วามีบางประเด็นที่ทำให้ผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวเสียผลประโยชน์ แต่ยังคงพบว่าปัจจัยดังกล่าวยังส่งอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความพึงพอใจในมาตรการ ทั้งนี้อาจเนื่องจากผลลัพธ์จากมาตรการ ALS นั้น มีประโยชน์ต่อชุมชนอย่างแท้จริง สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น อาจมีความคาดหวังที่ต่ำกว่าผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ประกอบกับผลที่ตามมาจกมาตรการล้วนเอื้อประโยชน์ต่อผู้เดินทางกลุ่มหลังนี้มากกว่า จึงทำให้ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและคนในชุมชนเกิดความพึงพอใจในมาตรการดังกล่าว

2. ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

- บรรทัดฐานของสังคม (Social norms, SOCN)

เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญกับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและระบบขนส่งสาธารณะ สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ตัวแปรดังกล่าวส่งอิทธิพลต่อตัวแปรความพึงพอใจเป็นลำดับที่ 3 และมีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นลำดับที่ 4 สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ตัวแปรดังกล่าวไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรความพึงพอใจ แต่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นลำดับที่ 2 จากผลลัพธ์ที่ได้ อาจกล่าวได้ว่า การสนับสนุนหรือยอมรับจากคนรอบข้างที่ใกล้ชิดสนิทสนมกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง

สองกลุ่มเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS สำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยอิทธิพลดังกล่าวจะส่งผลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ในที่สุด

3. ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักเท่านั้น

- จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)

เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักเท่านั้น ตัวแปรดังกล่าวมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นลำดับที่ 5 โดยมีตัวแปรสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องและมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% แสดงในตารางที่ 4.40

ตารางที่ 4.40 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง

ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
IMP1	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ตลอดเวลาที่ต้องการ	0.393	0.050	7.887*	0.155
IMP2	สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์ (2)	0.769	0.043	17.830*	0.591
IMP3	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ในทุกสถานที่	0.467	0.049	9.574*	0.218
IMP4	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป (4)	0.694	0.046	15.191*	0.483
IMP5	ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง (5)	0.671	0.047	14.284*	0.450
IMP6	ความมีอิสระที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	0.257	0.053	4.865*	0.067
IMP7	การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย (3)	0.715	0.045	15.955*	0.512
IMP8	การมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะ	0.534	0.048	11.066*	0.285
IMP9	การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง (1)	0.799	0.043	18.673*	0.638
IMP10	ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด (6)	0.668	0.045	14.750*	0.447
Statistical Indices					N = 493
Chi-square =	22.456	df =	22	α =	0.05
				Critical t-statistic =	1.717
GFI =	0.989	RMR =	0.0230	RMSEA =	0.383

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.40 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R²) ของตัวแปรสังเกตได้ พบว่า (1) การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง (2) สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์ (3) การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย (4) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป (5) ความ

เสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง และ (6) ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง ได้ร้อยละ 63.8 59.1 51.2 48.3 45.0 และ 44.7 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรอื่นๆ พบว่ามีค่า R^2 ที่ค่อนข้างต่ำ (น้อยกว่า 0.30)

จากผลลัพธ์ดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก หน่วยตัวอย่างที่มีจุดมุ่งหมายและความต้องการในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทาง สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์ การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง และความมีอิสระในการเดินทางไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใดในระดับที่สูงกว่า มีแนวโน้มที่จะเกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS และตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่มีจุดมุ่งหมายเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือมีจุดมุ่งหมายหรือความต้องการในเรื่องอื่นๆ โดยจุดมุ่งหมายเหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่ผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักเกิดทัศนคติในทางบวกและเกิดความพึงพอใจในมาตรการ ALS และเป็นสิ่งที่คนกลุ่มนี้คาดหวังว่าจะได้รับหลังจากมีการนำมาตรการ ALS มาใช้ในพื้นที่

4. ตัวแปรอื่นที่ควรพิจารณา

- การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของตัวเอง (Perceived behavioral control, PERBC)

เป็นปัจจัยที่ใช้ศึกษาทัศนคติสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น จากผลการวิเคราะห์ พบว่า พฤติกรรมของตัวแปร PERBC เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ นั่นคือไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความพึงพอใจและการยอมรับในมาตรการ ALS และค่าสัมประสิทธิ์ของอิทธิพลที่มีต่อการยอมรับนั้นมีค่าติดลบ ซึ่งจากผลลัพธ์ดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่า มาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่อาจเป็นมาตรการที่ดีและมีประโยชน์กับชุมชน ซึ่งทำให้กลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่ให้การยอมรับในมาตรการดังกล่าว แต่ในประเด็นของการควบคุมตัวเองให้ใช้รถยนต์น้อยลงนั้น อาจเป็นสิ่งที่ทำได้ยากเนื่องจากอาจเกิดความเคยชินในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หรืออาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวจริงๆ ด้วยเหตุนี้ ทัศนคติของผู้เดินทางกลุ่มนี้จึงออกมาในทางลบทั้งในเรื่องของความพึงพอใจและการยอมรับที่มีต่อมาตรการ เก็บค่าเข้าพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ในประเด็นนี้อาจแก้ไขด้วยการจัดหารูปแบบการเดินทางที่สามารถตอบสนอง

ความจำเป็นส่วนใหญ่ของผู้เดินทางกลุ่มนี้ ก็อาจช่วยให้ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวสามารถตัดสินใจที่จะควบคุมการใช้รถยนต์ของตัวเองได้ง่ายขึ้น

นอกจากนี้จากผลลัพธ์ที่ได้ อาจกล่าวได้ว่า PERBC นั้นเป็นตัวแปรสำคัญที่บอกให้ทราบว่า แม้ว่ากลุ่มผู้เดินทาง PC จะมีความพึงพอใจและยอมรับในประเด็นต่างๆ ของการนำมาตรการ ALS มาประยุกต์ใช้ก็จริง แต่ไม่ได้หมายความว่าผู้เดินทางกลุ่มนี้จะตัดสินใจลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้รถยนต์ส่วนตัว ดังจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

4.2.1.5 การอภิปรายผลที่ได้จากการเปรียบเทียบทัศนคติและตัวแปรเชิงจิตวิทยาระหว่างกลุ่มเป้าหมาย

จากผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์การเปรียบเทียบกันระหว่างกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม พบว่า ความพึงพอใจเป็นปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่สำคัญซึ่งมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม และมีความสัมพันธ์กับตัวแปรการยอมรับ และความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งเมื่ออ้างอิงกับทฤษฎีทางจิตวิทยาที่อธิบายเกี่ยวกับความพึงพอใจ อาจกล่าวได้ว่า การที่จะทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ได้นั้น ผู้วางแผนด้านการขนส่งควรที่จะตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานที่สอดคล้องกับความต้องการหรือสิ่งที่คาดหวังไว้ของกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่มให้ได้เสียก่อน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความพึงพอใจ จากนั้นจะเกิดการยอมรับและตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS โดยอัตโนมัติ โดยสิ่งที่ผู้วางแผนด้านการขนส่งจะตอบสนองต่อกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่มนั้น สำหรับงานวิจัยนี้อาจตรวจสอบได้จากตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรวัดค่าได้ตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น จะทำให้ทราบถึงประเด็นของสิ่งที่กลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่มต้องการ ซึ่งในการวิเคราะห์เชิงนโยบายอาจกำหนดตัวแปรแฝงภายนอกให้มีความแตกต่างไปจากนี้ และกำหนดตัวแปรสังเกตได้ให้มีเนื้อหาของประเด็นต่างๆ ที่ต้องการตรวจสอบให้ละเอียดยิ่งขึ้น ก็จะได้ผลการวิเคราะห์เชิงนโยบายที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นปัญหาต่างๆ ได้อย่างมีหลักเกณฑ์ทางสถิติ มีความละเอียดมากขึ้นในการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาจได้ผลลัพธ์ในมุมมองที่แตกต่างไปจากการวิเคราะห์เชิงนโยบายแบบอื่นๆ ก็เป็นไปได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเรื่องที่จะทำการวิเคราะห์ด้วย

สำหรับการยอมรับนั้น เป็นตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่พบว่าไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม และในกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น นอกจากจะไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแล้ว การยอมรับยังไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจอีกด้วย ด้วยเหตุนี้อาจกล่าวได้ว่า สำหรับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม การตอบสนองด้านความพึงพอใจเพียงอย่างเดียว ที่สามารถทำให้เกิดความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับนโยบายของมาตรการ ALS ได้ ด้วยเหตุนี้ การทำให้กลุ่มเป้าหมายยอมรับมาตรการ ALS ด้วยวิธีการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น การโน้มน้าวด้วยการโฆษณาประชาสัมพันธ์ หรือการรณรงค์ในสนับสนุนมาตรการด้วยวิธีการใดๆ ก็ตาม ในเบื้องต้นอาจทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดการยอมรับเนื่องจากการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการบ่อยครั้ง วิธีการดังกล่าวอาจทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความคุ้นเคย และการได้รับข้อมูลในแง่ดีเกี่ยวกับมาตรการ อาจทำให้เกิดทัศนคติที่ดีหรือเกิดความรู้สึกในแง่บวกต่อมาตรการ แต่ทัศนคติดังกล่าวนี้อาจไม่เพียงพอที่จะทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความพร้อมใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS ได้ เนื่องจากในระยะยาวแล้ว เมื่อการประชาสัมพันธ์ลดลง หรือการรณรงค์เกี่ยวกับมาตรการ ALS ลดลง ความรู้สึกในเชิงบวกที่มีต่อมาตรการก็จะลดลงตามไปด้วย เป็นผลให้การยอมรับในมาตรการลดลงในที่สุด ซึ่งต่างจากการจัดสรรสิ่งต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานในประเด็นต่างๆ ตามที่กลุ่มเป้าหมายต้องการอันจะนำมาซึ่งความพึงพอใจของกลุ่มเป้าหมาย และจะทำให้การดำเนินมาตรการ ALS เป็นไปอย่างยั่งยืนกว่า การมุ่งเน้นไปที่การประชาสัมพันธ์เพียงอย่างเดียวโดยปราศจากการจัดเตรียมความพร้อมของชุมชนหรือการตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างอย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ จากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวอาจเป็นการตอบคำถามที่ว่า เพราะเหตุใดมาตรการ TDM ที่นำมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทยจึงไม่ได้รับการตอบรับที่ดี และไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรต่างๆ ที่เป็นมาตรการที่เป็นประโยชน์กับชุมชน ประเด็นเรื่องการตอบสนองด้านความพึงพอใจให้กับคนในชุมชนแทนการทำให้คนในชุมชนยอมรับเพียงช่วงเริ่มต้นของการดำเนินมาตรการ อาจเป็นคำตอบของคำถามดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

4.2.2 การเปรียบเทียบแบบจำลองในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเพื่อตรวจสอบอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยา

การเปรียบเทียบในหัวข้อนี้ เป็นการวิเคราะห์และตรวจสอบอิทธิพลของตัวแปรทางจิตวิทยาทั้ง 2 กลุ่ม ซึ่งได้แก่ ตัวแปรจิตวิทยาในกลุ่ม General factors และ Symbolic-affective

motivation ที่มีต่อความพึงพอใจ การยอมรับ และความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS โดยจากตารางที่ 4.41 ถึง 4.44 เป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีสมการเชิงโครงสร้างเพื่อเปรียบเทียบอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยาที่มีต่อความสามารถในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม และอิทธิพลที่มีต่อตัวแปรอื่นๆ ในแบบจำลองของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (PC) โดยแบบจำลอง PCM1 เป็นแบบจำลองที่ประกอบด้วยตัวแปรต้น 2 ตัวแปร ได้แก่ คุณลักษณะการเดินทาง (TRAV) และผลกระทบของสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC) แบบจำลอง PCM2 เป็นแบบจำลองที่มีองค์ประกอบของตัวแปรต้นและตัวแปรตามเหมือนแบบจำลอง PCM1 ทุกประการ แต่มีปัจจัยเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม General factors เพิ่มเข้ามาในส่วนของตัวแปรแฝงภายนอก เพื่อตรวจสอบอิทธิพลของตัวแปรกลุ่มนี้ต่อตัวแปรอื่นๆ และอิทธิพลโดยรวมที่มีต่อแบบจำลอง แบบจำลอง PCM3 เป็นแบบจำลองที่มีองค์ประกอบของแบบจำลองเหมือนแบบจำลอง PCM2 ทุกประการ แต่มีปัจจัยเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม Symbolic-affective motive (SAM) เพิ่มเข้ามาในส่วนของตัวแปรแฝงภายนอก และแบบจำลอง PCM4 เป็นแบบจำลองที่มีองค์ประกอบของตัวแปรต้นเหมือนแบบจำลอง PCM1 ทุกประการ แต่มีปัจจัยเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม SAM เพิ่มเข้ามาในส่วนของตัวแปรแฝงภายนอก โดยปัจจัยเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม SAM มีสมมติฐานเบื้องต้นว่าน่าจะมีอิทธิพลทางลบต่อ SAT ACPT และ BEH เนื่องจากเป็นตัวแปรที่ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้รถยนต์ส่วนตัวทั้งสิ้น โดยตัวแปรกลุ่มนี้จะใช้สำหรับตรวจสอบทัศนคติเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น

ตารางที่ 4.41 ผลการวิเคราะห์แบบจำลอง PCM1

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.577* (14.123)	-	-	-	-	-	0.577* (14.123)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.085 (1.608)	0.427* (8.038)	-	0.246* (6.986)	-	-	0.331* (7.144)	0.427* (8.038)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.078 (-1.538)	0.009 (0.221)	-	-	-0.045 (-1.529)	-0.022 (-0.894)	-0.078 (-1.538)	-0.036 (-0.711)	-0.022 (-0.894)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	0.055 (1.098)	0.097 (2.370)	0.162 (3.742)	-	0.032 (1.094)	0.060 (2.408)	0.055 (1.098)	0.129 (2.570)	0.222 (4.502)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.014	0.621	0.264	Chi-square/ df			0.170		
df	1			GFI			1.00		
Chi-square	0.170			RMR			0.00548		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	6.314			NFI			0.999		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.42 ผลการวิเคราะห์แบบจำลอง PCM2

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.118* (2.942)	-	-	-	-	-	0.118* (2.942)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	-0.040 (-0.810)	0.085* (2.974)	-	0.020* (2.092)	-	-	-0.020 (-0.421)	0.167* (2.974)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.065 (-1.726)	-0.002 (-0.070)	-	-	-0.008 (-1.489)	0.001 (0.164)	-0.065 (-1.726)	-0.010 (-0.326)	0.001 (0.164)
ผลกระทบต่อจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-0.034 (-0.874)	0.026 (0.839)	0.139* (3.521)	-	-0.004 (-0.838)	0.005 (0.874)	-0.034 (-0.874)	0.022 (0.701)	0.144* (3.622)
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	0.000 (0.012)	0.006 (0.191)	-	-	0.000 (0.012)	0.001 (0.187)	0.0001 (0.012)	0.006 (0.191)	0.001 (0.187)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.014 (0.328)	0.085* (2.555)	0.084* (2.016)	-	0.002 (0.326)	0.014* (1.904)	0.014 (0.328)	0.087* (2.526)	0.098* (2.375)
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.131* (2.617)	0.302* (7.645)	-	-	0.015* (1.955)	0.048* (2.657)	0.131* (2.617)	0.318* (8.016)	0.048* (2.657)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-0.074 (-1.831)	-0.039 (-1.219)	-	-	-0.009 (-1.555)	-0.005 (-0.768)	-0.074 (-1.831)	-0.047 (-1.483)	-0.005 (-0.768)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-0.043 (-1.135)	0.063* (2.109)	-	-	-0.005 (-1.059)	0.011 (1.694)	-0.043 (-1.135)	0.058* (1.920)	0.011 (1.694)
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.265* (4.930)	0.250* (5.231)	-	-	0.031* (2.526)	0.036* (2.008)	0.265* (4.930)	0.281* (6.576)	0.036* (2.008)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.227* (5.039)	0.005 (0.137)	-	-	0.027* (2.541)	-0.004 (-0.305)	0.227* (5.039)	0.032 (0.888)	-0.004 (-0.305)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.078 (1.570)	0.150* (3.830)	0.166* (3.299)	-	0.009 (1.385)	0.023* (2.194)	0.078 (1.570)	0.159* (4.033)	0.190* (3.950)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.188* (4.273)	0.207* (5.862)	0.267* (5.941)	-	0.022* (2.423)	0.031* (2.163)	0.188* (4.273)	0.229* (5.568)	0.298* (6.866)
การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง (PERBC)	0.041 (0.960)	-0.010 (-0.298)	0.255* (5.905)	-	0.005 (0.912)	-0.002 (-0.412)	0.041 (0.960)	-0.005 (-0.153)	0.253* (5.814)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.443	0.635	0.477	Chi-square/ df			1.275		
df	7			GFI			0.997		
Chi-square	8.927			RMR			0.00913		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	1.895			NFI			0.997		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์แบบจำลอง PCM3

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.110* (2.754)	-	-	-	-	-	0.110* (2.754)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	-0.039 (-0.800)	0.176* (3.176)	-	0.019* (2.081)	-	-	-0.020 (-0.420)	0.176* (3.176)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.063 (-1.645)	-0.010 (-0.347)	-	-	-0.007 (-1.412)	-0.001 (-0.090)	-0.063 (-1.645)	-0.017 (-0.575)	-0.001 (-0.090)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-0.034 (-0.8480)	0.039 (1.256)	0.145* (3.678)	-	-0.004 (-0.811)	0.008 (1.203)	-0.034 (-0.848)	0.035 (1.126)	0.152* (3.842)
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	0.005 (0.128)	0.030 (0.922)	-	-	0.001 (0.128)	0.005 (0.860)	0.005 (0.128)	0.030 (0.931)	0.005 (0.860)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.018 (0.415)	0.080* (2.422)	-	-	0.002 (0.410)	0.014* (1.883)	0.018 (0.415)	0.082* (2.457)	0.014* (1.883)
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.130* (2.587)	0.302* (7.724)	-	-	0.014* (1.886)	0.051* (2.841)	0.130* (2.587)	0.316* (8.078)	0.051* (2.841)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-0.073* (-1.812)	-0.037 (-1.184)	-	-	-0.008 (-1.514)	-0.005 (-0.765)	-0.073* (-1.812)	-0.045 (-1.431)	-0.005 (-0.765)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-0.051 (-1.321)	0.063* (2.106)	-	-	-0.006 (-1.191)	0.012 (1.708)	-0.051 (-1.321)	0.057* (1.904)	0.012 (1.708)
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.269* (4.979)	0.252* (5.848)	-	-	0.029* (2.410)	0.039* (2.149)	0.269* (4.979)	0.282* (6.674)	0.039* (2.149)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.233* (5.125)	0.003 (0.072)	-	-	0.026* (2.426)	-0.004 (-0.334)	0.233* (5.125)	0.028 (0.792)	-0.004 (-0.334)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.075 (1.500)	0.158* (4.083)	0.168* (3.318)	-	0.008 (1.317)	0.026* (2.385)	0.075 (1.500)	0.167* (4.265)	0.194* (4.031)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.191* (4.307)	0.217* (6.148)	0.283* (5.986)	-	0.021* (2.320)	0.034* (2.352)	0.191* (4.307)	0.238* (6.838)	0.318* (7.221)
การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง (PERBC)	0.034 (0.793)	-0.015 (-0.455)	0.255* (5.910)	-	0.004 (0.762)	-0.003 (-0.537)	0.034 (0.793)	-0.011 (-0.339)	0.252* (5.785)
ความจำเป็นที่ต้องมีรถยนต์ส่วนตัวไว้ในครอบครัว (MEAN)	-0.074 (-1.221)	-0.112* (-2.395)	-	-	-0.008 (-1.116)	-0.018 (-1.743)	-0.074 (-1.221)	-0.121* (-2.547)	-0.018 (-1.743)
การเปรียบเทียบทางสังคม (SOCIAL)	0.086 (1.310)	0.073 (1.434)	-0.100* (-2.501)	-	0.009 (1.183)	0.011 (1.075)	0.086 (1.310)	0.082 (1.606)	-0.089* (-2.124)
สัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวตน (EXP)	0.056 (0.7630)	-0.064 (-1.121)	-	-	0.006 (0.735)	-0.012 (-1.099)	0.056 (0.763)	-0.058 (-1.004)	-0.012 (-1.099)
ความปลอดภัย (SAFE)	0.045 (1.006)	-0.005 (-0.154)	-	-	0.005 (0.945)	-0.002 (-0.282)	0.045 (1.006)	0.000 (-0.012)	-0.002 (-0.282)

ตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์แบบจำลอง PCM3 (ต่อ)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
การตอบสนองด้านความรู้สึก (EMOT)	-0.109 (-1.384)	-0.038 (-0.620)			-0.012 (-1.236)	-0.004 (-0.373)	-0.109 (-1.384)	-0.050 (-0.810)	-0.004 (-0.373)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.463	0.661	0.625	Chi-square/ df			1.064		
df	14			GFI			0.996		
Chi-square	14.890			RMR			0.00897		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	1.761			NFI			0.996		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 4.44 ผลการวิเคราะห์แบบจำลอง PCM4

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล N = 346									
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.573* (13.969)	-	-	-	-	-	0.573* (13.969)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.086 (1.635)	0.418* (7.843)	-	0.240* (6.839)	-	-	0.326* (7.039)	0.418* (7.843)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.077 (-1.505)	0.000 (0.011)	-	-	-0.044 (-1.496)	-0.025 (-1.026)	-0.077 (-1.505)	-0.044 (-0.861)	-0.025 (-1.026)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	0.047 (0.911)	0.102* (2.456)	0.161* (3.712)	-	0.027 (0.909)	0.058* (2.336)	0.047 (0.911)	0.129* (2.533)	0.219* (4.440)
ความจำเป็นที่ต้องมีรถยนต์ส่วนตัวไว้ในครอบครอง (MEAN)	-0.078 (-0.991)	-0.076 (-1.183)	-	-	-0.045 (-0.988)	-0.057 (-1.525)	-0.078 (-0.991)	-0.120 (-1.539)	-0.057 (-1.525)
การเปรียบเทียบทางสังคม (SOCIAL)	0.024 (0.279)	0.021 (0.293)	-0.090* (-2.077)	-	0.014 (0.279)	0.017 (0.404)	0.024 (0.279)	0.035 (0.400)	-0.073 (-1.225)
สัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวคน (EXP)	0.110 (1.131)	-0.033 (-0.415)	-	-	0.063 (1.128)	0.022 (0.482)	0.110 (1.131)	0.030 (0.314)	0.022 (0.482)
ความปลอดภัย (SAFE)	0.004 (0.070)	-0.039 (-0.822)	-	-	0.002 (0.070)	-0.015 (-0.542)	0.004 (0.070)	-0.037 (-0.630)	-0.015 (-0.542)
การตอบสนองด้านความรู้สึก (EMOT)	-0.082 (-0.791)	0.001 (0.008)	-	-	-0.047 (-0.790)	-0.027 (-0.541)	-0.082 (-0.791)	-0.047 (-0.450)	-0.027 (-0.541)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.023	0.336	0.312	Chi-square/ df			1.422		
df	6			GFI			0.995		
Chi-square	8.534			RMR			0.0172		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	1.943			NFI			0.992		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%



4.2.2.1 การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง PCM1 และ PCM2

จากตารางที่ 4.41 เมื่อพิจารณาอิทธิพลรวมระหว่างตัวแปร พบว่า ในแบบจำลอง PCM1 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายใน ตัวแปร SAT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปร ACPT และ BEH อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และตัวแปร ACPT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ตัวแปร TRAV และ SOC ไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ SAT ACPT และ BEH โดยอิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวข้างต้นนั้น มีทิศทางเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ทุกประการ

สำหรับแบบจำลอง PCM2 จากตารางที่ 4.42 เมื่อพิจารณาอิทธิพลรวมระหว่างตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ตัวแปร SAT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ ACPT แต่ไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH และตัวแปร ACPT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ตัวแปร SOCN EFF INDC และ REV มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปร SAT ตัวแปร ATTD SOCN INFO EFF EQUI และ REV มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ ACPT และตัวแปร SOC ATTD SOCN EFF EQUI REV และ PERBC มีอิทธิพลโดยตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH ทั้งนี้ อิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ มีทิศทางเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ทุกประการ ยกเว้น ตัวแปร ATTD และ PERBC ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

เมื่อพิจารณาตัวชี้วัดทางสถิติที่ใช้สำหรับตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลอง พบว่า แบบจำลอง PCM1 มีค่า χ^2 / df เท่ากับ 0.170 (น้อยกว่า 3) ค่า GFI และ NFI เท่ากับ 1.00 และ 0.999 ตามลำดับ (มากกว่า 0.90) และค่า RMR เท่ากับ 0.00548 (น้อยกว่า 0.10) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ สำหรับแบบจำลอง PCM2 มีค่า χ^2 / df เท่ากับ 1.275 (น้อยกว่า 3) ค่า GFI และ NFI เท่ากับ 0.997 และ 0.997 ตามลำดับ (มากกว่า 0.90) และค่า RMR เท่ากับ 0.00913 (น้อยกว่า 0.10) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้เช่นเดียวกัน

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง PCM2 พบว่าตัวแปรแฝงภายนอกส่วนมากที่มีอิทธิพลรวมอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรแฝงภายในนั้น มีทิศทางของอิทธิพลเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ยกเว้น ATTD และ PERBC ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ และพบว่าเมื่อนำตัวแปรเชิงจิตวิทยาของกลุ่ม General factors เข้ามาเป็นองค์ประกอบในแบบจำลอง ส่งผลให้ตัวแปร SOC มีอิทธิพลโดยตรงต่อ BEH (จากการปรับแก้แบบจำลองให้กลมกลืนกับข้อมูลเชิง

ประจักษ์) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยตัวแปรทั้งหมดในแบบจำลองที่ 2 สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายใน SAT ACPT และ BEH ได้เท่ากับร้อยละ 44.3 63.5 และ 47.7 ตามลำดับ ซึ่งมากกว่าแบบจำลอง PCM1 ซึ่งมีค่าเท่ากับร้อยละ 1.40 62.1 และ 26.4 ตามลำดับ

4.2.2.2 การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง PCM2 และ PCM3

จากตารางที่ 4.43 แบบจำลอง PCM3 เมื่อพิจารณาอิทธิพลรวมระหว่างตัวแปรแฝงภายในพบว่า ตัวแปร SAT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ ACPT แต่ไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH และตัวแปร ACPT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ตัวแปร SOCN EFF INDC และ REV มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปร SAT ตัวแปร ATTD SOCN INFO EFF EQUI REV และ MEAN มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ ACPT และตัวแปร SOC ATTD SOCN EFF EQUI REV PERBC และ SOCIAL มีอิทธิพลโดยตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH ทั้งนี้ อิทธิพลระหว่างตัวแปรตามที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ มีทิศทางเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ทุกประการ ยกเว้น ตัวแปร ATTD และ PERBC ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาตัวชี้วัดทางสถิติที่ใช้สำหรับตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลอง พบว่า แบบจำลอง PCM3 มีค่า χ^2 / df เท่ากับ 1.064 (น้อยกว่า 3) ค่า GFI และ NFI เท่ากับ 0.996 และ 0.996 ตามลำดับ (มากกว่า 0.90) และค่า RMR เท่ากับ 0.00897 (น้อยกว่า 0.10) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

จากผลลัพธ์ที่กล่าวถึงข้างต้น จะเห็นว่าเมื่อเพิ่มตัวแปรเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม SAM เข้าไปในแบบจำลองแล้ว พบว่า ตัวแปรแฝงภายนอกส่วนมากที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรแฝงภายใน มีทิศทางของอิทธิพลเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ยกเว้น ATTD และ PERBC ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ยังพบว่าตัวแปรเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม SAM ซึ่งได้แก่ EXP SAFE และ EMOT นั้น ไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ SAT ACPT และ BEH ขณะที่ตัวแปร MEAN ส่งอิทธิพลทางลบต่อ ACPT และตัวแปร SOCIAL ส่งอิทธิพลทางลบโดยตรงต่อ BEH (จากการปรับแก้แบบจำลองให้มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าตัวแปร EXP SAFE และ EMOT จะไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญกับตัวแปรแฝงภายในก็จริง แต่เมื่อตรวจสอบทิศทางของอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยาในกลุ่มนี้ทุกตัวแล้ว พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ (มีเครื่องหมายลบ) โดยตัวแปรทุกตัว

ในกลุ่มนี้ เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นทัศนคติของผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวที่ไม่ต้องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางแม้ว่าจะมีการนำมาตรการ ALS มาประยุกต์ใช้ก็ตาม

การเพิ่มตัวแปรในกลุ่ม SAM เข้าไปในแบบจำลองพบว่าช่วยให้ตัวแปร SOC มีค่าสถิติของอิทธิพลที่มีต่อ BEH ดีขึ้นเล็กน้อย (ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.152 และค่าสถิติ t เท่ากับ 3.842 จากเดิมค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.144 และค่าสถิติ t เท่ากับ 3.622) และตัวแปรทั้งหมดในแบบจำลอง PCM3 สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายใน SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 46.3 66.1 และ 62.5 ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากแบบจำลอง PCM2 เล็กน้อย สำหรับรายละเอียดของปัจจัยต่างๆ ที่เป็นองค์ประกอบของตัวแปรแฝง MEAN และ SOCIAL ซึ่งเป็นประเด็นทางจิตวิทยาที่อาจทำให้เกิดความเข้าใจกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้นแสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

- ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ (The meaning of car use, MEAN)

ตัวแปรสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องและมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ของตัวแปรแฝงภายนอก MEAN แสดงในตารางที่ 4.45

ตารางที่ 4.45 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงความจำเป็นในการใช้รถยนต์

ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
MCU1	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถนำท่านไปทุกหนทุกแห่งตามที่ต้องการ (6)	0.639	0.051	12.491	0.411
MCU2	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้งานได้สะดวกที่จอดรถ (4)	0.708	0.049	14.399	0.501
MCU3	ต้องการใช้รถยนต์เพราะมีความสามารถในการบรรทุกสัมภาระได้เป็นอย่างดี (5)	0.697	0.050	14.024	0.484
MCU4	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ (1)	0.849	0.047	17.909	0.721
MCU5	ต้องการใช้รถยนต์เพราะได้รับความสะดวกสบายแม้สภาพอากาศจะเลวร้าย (7)	0.613	0.051	12.003	0.376
MCU6	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถได้รับส่งและบริการผู้อื่นได้	0.493	0.053	9.224	0.244
MCU7	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถทำให้ท่านไปเยี่ยมญาติและเพื่อนได้สะดวกขึ้น (3)	0.728	0.049	14.968	0.530
MCU8	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถลดเวลาในการเดินทางได้	0.462	0.057	8.049	0.214

ตารางที่ 4.45 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ (ต่อ)

ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
MCU9	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ท่านสามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ (2)	0.749	0.050	14.840	0.56
MCU10	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรถยนต์ที่ใช้สะดวกถนนได้ดี	0.449	0.056	8.016	0.203
MCU11	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยเพิ่มสมรรถภาพในการเดินทาง	0.397	0.055	7.272	0.157
Statistical Indices					N = 346
Chi-square = 28.103	df = 28	$\alpha = 0.05$	Critical t-statistic = 1.701		
GFI = 0.985	RMR = 0.0248	RMSEA = 0.00869			

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.45 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R²) ของตัวแปรสังเกตได้ พบว่า (1) ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ (2) ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ท่านสามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ (3) ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถทำให้ท่านไปเยี่ยมญาติและเพื่อนได้สะดวกขึ้น (4) ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้งานได้เสมอตามที่ต้องการ (5) ต้องการใช้รถยนต์เพราะมีความสามารถในการบรรทุกสัมภาระได้เป็นอย่างดี (6) ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถนำท่านไปทุกหนทุกแห่งตามที่ต้องการ และ (7) ต้องการใช้รถยนต์เพราะได้รับความสะดวกสบายแม้สภาพอากาศจะเลวร้าย เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง ได้ร้อยละ 72.1 56.2 53.0 50.1 48.4 41.1 และ 37.6 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรอื่นพบว่ามีค่า R² ที่ค่อนข้างต่ำ (น้อยกว่า 0.30) จึงไม่นำมาพิจารณา

จากผลลัพธ์ดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ท่านสามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถทำให้ท่านไปเยี่ยมญาติและเพื่อนได้สะดวกขึ้น ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้งานได้เสมอตามที่ต้องการ ต้องการใช้รถยนต์เพราะมีความสามารถในการบรรทุกสัมภาระได้เป็นอย่างดี ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถนำท่านไปทุกหนทุกแห่งตามที่ต้องการ และ ต้องการใช้รถยนต์เพราะได้รับความสะดวกสบายแม้สภาพอากาศจะเลวร้ายในระดับที่สูงกว่า มีแนวโน้มที่จะไม่ยอมรับในมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือมีความต้องการในเรื่องอื่นๆ แทน โดยความต้องการ

ดังกล่าวข้างต้นเป็นสิ่งที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเกิดทัศนคติในทางลบต่อมาตรการ ALS และส่งผลให้มาตรการ ALS ไม่ได้รับการยอมรับจากคนกลุ่มนี้

- การเปรียบเทียบทางสังคม (Social comparison, SOCIAL)

ตัวแปรสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องและมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ของตัวแปรแฝงภายนอก SOCIAL แสดงในตารางที่ 4.46

ตารางที่ 4.46 แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการเปรียบเทียบทางสังคม

ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
SOC1	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น (3)	0.616	0.052	11.941*	0.380
SOC2	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถหยุดหรือจอดระหว่างทางได้ตามต้องการ	0.527	0.053	9.909*	0.278
SOC3	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น (1)	0.914	0.047	19.587*	0.835
SOC4	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้สามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจกรรมต่างๆ นอกบ้านได้ (2)	0.780	0.049	15.950*	0.609
SOC5	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้คนอื่นๆ ไม่สามารถรบกวนท่านได้	0.408	0.055	7.421*	0.166
Statistical Indices					N = 346
Chi-square = 4.265	df = 4	α = 0.05	Critical t-statistic = 2.132		
GFI = 0.995	RMR = 0.0140	RMSEA = 0.0240			

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากตารางที่ 4.46 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R²) ของตัวแปรสังเกตได้ พบว่า (1) ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น (2) ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้สามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจกรรมต่างๆ นอกบ้านได้ และ (3) ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น เป็นตัวแปรสังเกตได้ที่สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรแฝง ได้ร้อยละ 83.5 60.9 และ 38.0 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรอื่นพบว่ามีค่า R² ที่ค่อนข้างต่ำ (น้อยกว่า 0.30) จึงไม่นำมาพิจารณา

จากผลลัพธ์ดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างหน่วยตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้สามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจกรรมต่างๆ นอกบ้านได้ และต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น ในระดับที่สูงกว่า มีแนวโน้มที่จะไม่เปลี่ยน

แปลงพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS มากกว่าหน่วยตัวอย่างที่มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวในระดับที่ต่ำกว่าหรือมีความต้องการในเรื่องอื่นๆ แทน โดยความต้องการดังกล่าวข้างต้นเป็นสิ่งที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเกิดความรู้สึกได้เปรียบผู้อื่นในสังคมในการดำเนินชีวิต ด้วยเหตุนี้ นโยบายใดก็ตามที่อาจทำให้คนกลุ่มนี้มีการดำเนินชีวิตที่ลำบากขึ้น (ตามทัศนคติของคนกลุ่มนี้) จะทำให้คนกลุ่มนี้เกิดทัศนคติที่ต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายเหล่านั้น

4.2.2.3 การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง PCM2 และ PCM4

จากตารางที่ 4.44 แบบจำลอง PCM4 เมื่อพิจารณาอิทธิพลรวมระหว่างตัวแปรแฝงภายในพบว่า ตัวแปร SAT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ ACPT และ BEH และตัวแปร ACPT มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายในและตัวแปรแฝงภายในพบว่า ไม่มีตัวแปรใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปร SAT และตัวแปร SOC เป็นตัวแปรเพียงตัวเดียวที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปร ACPT และ BEH ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาตัวชี้วัดทางสถิติที่ใช้สำหรับตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลอง พบว่า แบบจำลอง PCM4 มีค่า χ^2 / df เท่ากับ 1.422 (น้อยกว่า 3) ค่า GFI และ NFI เท่ากับ 0.995 และ 0.992 ตามลำดับ (มากกว่า 0.90) และค่า RMR เท่ากับ 0.0172 (น้อยกว่า 0.10) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง PCM2 และ PCM4 นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยา 2 กลุ่มที่มีต่อแบบจำลองโดยรวมและตัวแปรอื่นๆ ในแบบจำลอง โดยจากตารางที่ 4.44 แบบจำลอง PCM4 เมื่อมีเฉพาะตัวแปรกลุ่ม SAM อยู่ในแบบจำลองร่วมกับตัวแปร TRAV และ SOC พบว่า SOC มีค่าสถิติที่แสดงอิทธิพลต่อ BEH ดีกว่าในแบบจำลอง PCM2 (ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.219 และค่าสถิติ t เท่ากับ 4.440 จากเดิมค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.144 และค่าสถิติ t เท่ากับ 3.622) นอกจากนี้ยังมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อ ACPT ด้วย ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากแบบจำลอง PCM2 (ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.129 และค่าสถิติ t เท่ากับ 2.533) แม้ว่าตัวแปรกลุ่ม SAM จะไม่มีอิทธิพลต่อตัวแปร SAT ACPT และ BEH อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ก็ตาม แต่พบว่าทิศทางของอิทธิพลที่ตัวแปร MEAN SOCIAL SAFE และ EMOT มีต่อ BEH นั้น เป็นไปตามสมมติฐานทุกประการ ยกเว้นตัวแปร EXP ที่มีทิศทางของอิทธิพลตรงข้ามกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ และพบว่าตัวแปรทั้งหมดในแบบจำลอง PCM4 สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายใน SAT ACPT และ BEH ได้ร้อยละ 2.3 33.6 และ 31.2 ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าในแบบจำลอง PCM2

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายใน จากตารางที่ 4.42 4.43 4.44 และ 4.45 พบว่าในทุกแบบจำลอง ตัวแปร SAT มีอิทธิพลรวมต่อตัวแปร ACPT อย่างมีนัยสำคัญ และ ACPT มีอิทธิพลต่อ BEH อย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ตัวแปร SAT มีอิทธิพลต่อ BEH อย่างมีนัยสำคัญ เฉพาะในแบบจำลอง PCM1 และ PCM4 เท่านั้น นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง PCM2 และ PCM4 พบว่าในแบบจำลอง PCM4 ตัวแปร SAT และ ACPT มีทิศทางของอิทธิพลเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ และมีค่าทางสถิติดีกว่าในแบบจำลอง PCM2 อย่างชัดเจน

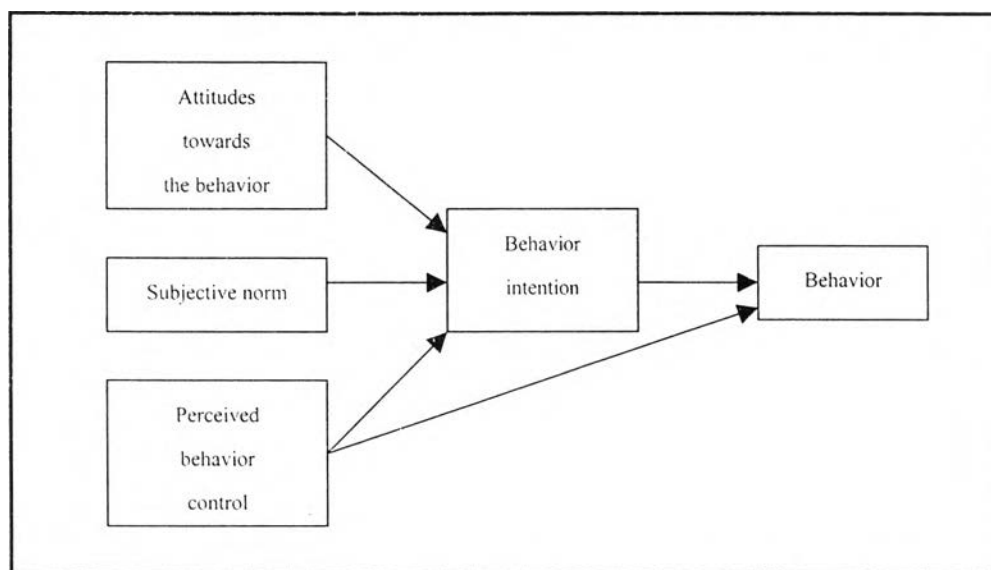
4.2.2.4 การอภิปรายผลที่ได้จากการเปรียบเทียบอิทธิพลของตัวแปรเชิงจิตวิทยาาระหว่างแบบจำลอง

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า ตัวแปรเชิงจิตวิทยาในกลุ่ม SAM สามารถเพิ่มความสามารถในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามในแบบจำลองได้พอสมควร และส่งผลกระทบต่อตัวแปรอื่นในแบบจำลองในลักษณะที่ไปเพิ่มอิทธิพลที่มีต่อตัวแปรตามและค่าทางสถิติของตัวแปรบางตัวให้ชัดเจนขึ้น (ตัวแปร SOC SAT และ ACPT จากแบบจำลอง PCM4 เมื่อเทียบกับแบบจำลองอื่นที่เหลือ) นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาแบบจำลอง PCM3 ยังพบว่า ตัวแปรในกลุ่ม SAM ที่มีอิทธิพล อย่างมีนัยสำคัญต่อ BEH นั้น ได้แก่ ความจำเป็นที่ต้องมีรถยนต์ส่วนตัวไว้ในครอบครอง (MEAN) และการเปรียบเทียบทางสังคม (SOCIAL) ซึ่งเป็นความต้องการเชิงจิตวิทยาที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางเนื่องจากความต้องการที่จะตอบสนองความจำเป็นพื้นฐานในการดำเนินชีวิตเพื่อทำให้เกิดความรู้สึกว่าเหนือกว่าผู้อื่นและเกิดความได้เปรียบในการดำเนินชีวิตเมื่อเปรียบเทียบกับคนอื่นในสังคม โดยมีสมมติฐานเบื้องต้นว่าน่าจะมีอิทธิพลทางลบต่อ SAT ACPT และ BEH ในกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งจากตารางที่ 4.44 พบว่าผลลัพธ์ที่ได้นั้นเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งหมายความว่า ความต้องการเชิงจิตวิทยาทั้งจากตัวแปรแฝง MEAN และ SOCIAL เป็นสิ่งที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเกิดทัศนคติในทางลบต่อมาตรการ ALS และส่งผลให้มาตรการ ALS ไม่ได้รับการยอมรับจากคนกลุ่มนี้ นอกจากนี้ความต้องการดังกล่าวข้างต้นยังเป็นสิ่งที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเกิดความรู้สึกได้เปรียบผู้อื่นในสังคมในการดำเนินชีวิต และสามารถควบคุมการเดินทางให้เป็นไปตามต้องการได้เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ด้วยเหตุนี้ นโยบายใดก็ตามที่อาจทำให้คนกลุ่มนี้มีการดำเนินชีวิตที่ลำบากขึ้นจะทำให้คนกลุ่มนี้เกิดทัศนคติที่ต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายเหล่านั้นซึ่งในที่นี้ ได้แก่ นโยบายการนำมาตรการ ALS มาใช้ในเขตบางรัก

จากที่กล่าวไปนั้น อาจกล่าวได้ว่ากลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวต่อไปแม้ว่าจะมีการนำมาตรการ ALS มาใช้ในพื้นที่ก็ตาม และปัจจัยเชิงจิตวิทยา ดังกล่าวข้างต้นอาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวในกรุงเทพมหานครยังคงเพิ่มขึ้นทุกปีแม้ว่าราคาน้ำมันจะเพิ่มขึ้น หรือเกิดภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวก็ตาม

4.3 การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างที่ได้จากการวิเคราะห์และทฤษฎี The theory of planned behavior (TPB)

ทฤษฎีสำคัญที่เป็นพื้นฐานของงานวิจัยนี้ในการกำหนดโครงสร้างความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลอง ได้แก่ The theory of planned behavior (TPB) ของ Ajzen (1985) ซึ่งกล่าวว่า ความตั้งใจที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น สามารถตรวจสอบได้จากทัศนคติ บรรทัดฐานของสังคม และการรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรม และการแสดงพฤติกรรม สามารถตรวจสอบได้จาก ความตั้งใจที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น และการรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรม หรือในภาพรวมแล้วอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การแสดงออกต่อสิ่งนั้นของบุคคลก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย ดังแสดงในรูปของแผนภาพได้ดังต่อไปนี้



รูปที่ 4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมตามทฤษฎี The theory of planned behavior

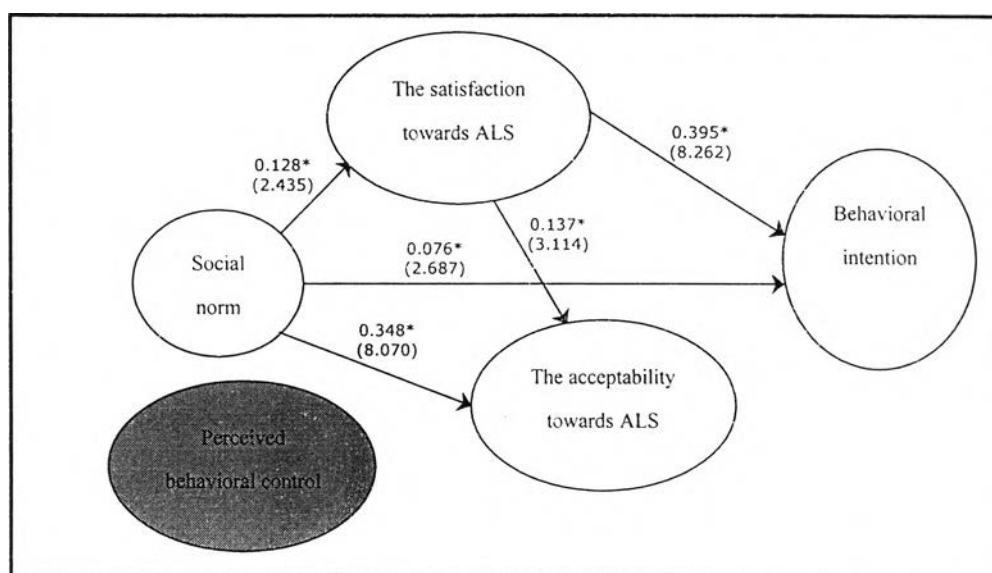
แต่เนื่องจากในงานวิจัยนี้ ยังไม่มีการนำมาตรการ ALS มาใช้จริงในเขตบางรัก ด้วยเหตุนี้จึงไม่มีการตรวจสอบพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง โดยในงานวิจัยนี้จะมีเฉพาะการตรวจสอบความตั้งใจ

ใจที่จะแสดงพฤติกรรมเท่านั้น (ซึ่งในงานวิจัยนี้ได้แก่ ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS)

จากทฤษฎี TPB ตามที่แสดงในรูปที่ 4.5 สามารถเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์จำแนกตามกลุ่มตัวอย่างได้ดังต่อไปนี้

1. การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง SEM ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและ TPB

จากตารางที่ 4.24 และรูปที่ 4.2 พบว่า สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ตามทฤษฎี TPB แสดงได้ดังรูปที่ 4.6



* มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

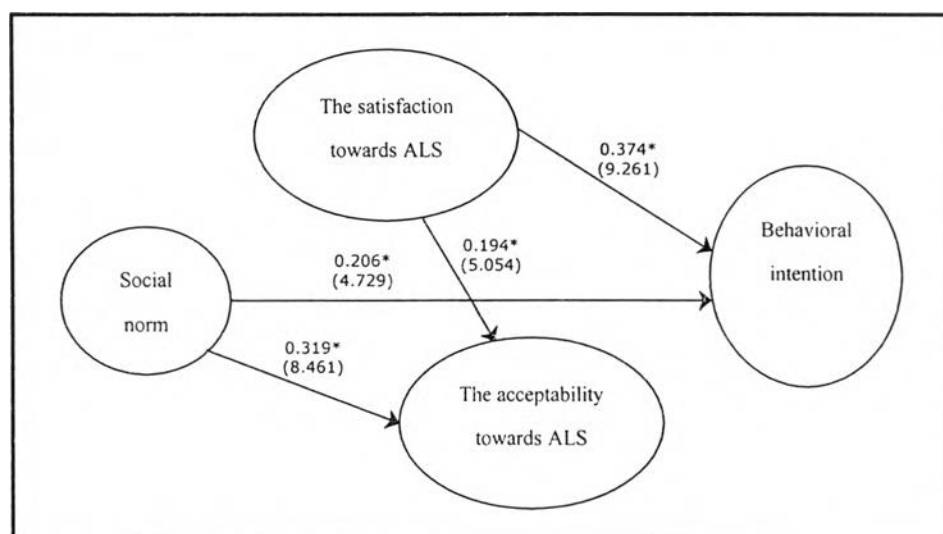
รูปที่ 4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามทฤษฎี The theory of planned behavior (TPB) ของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างสำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

จากรูปที่ 4.6 ความพึงพอใจและการยอมรับที่มีต่อมาตรการ ALS (The satisfaction and acceptability toward ALS) เป็นตัวแปรที่แทนทัศนคติ (Attitudes) และบรรทัดฐานของสังคม (Social norm) คือตัวแปรที่ใช้ในบริบทเดียวกับกับ Subjective norm ในทฤษฎี TPB จากรูปดังกล่าวจะเห็นได้ว่าความพึงพอใจและบรรทัดฐานของสังคมมีอิทธิพลต่อการยอมรับและความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งในส่วนนี้ถือว่าสอดคล้องกับทฤษฎี TPB ขณะที่การรับรู้ถึงการควบคุม

พฤติกรรม และการยอมรับนั้น ไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแต่อย่างใด ซึ่งผลลัพธ์ในส่วนนี้ไม่สอดคล้องกับทฤษฎี TPB

2. การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง SEM ของกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและ TPB

จากตารางที่ 4.25 และรูปที่ 4.3 พบว่า สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ตามทฤษฎี TPB แสดงได้ดังรูปที่ 4.7



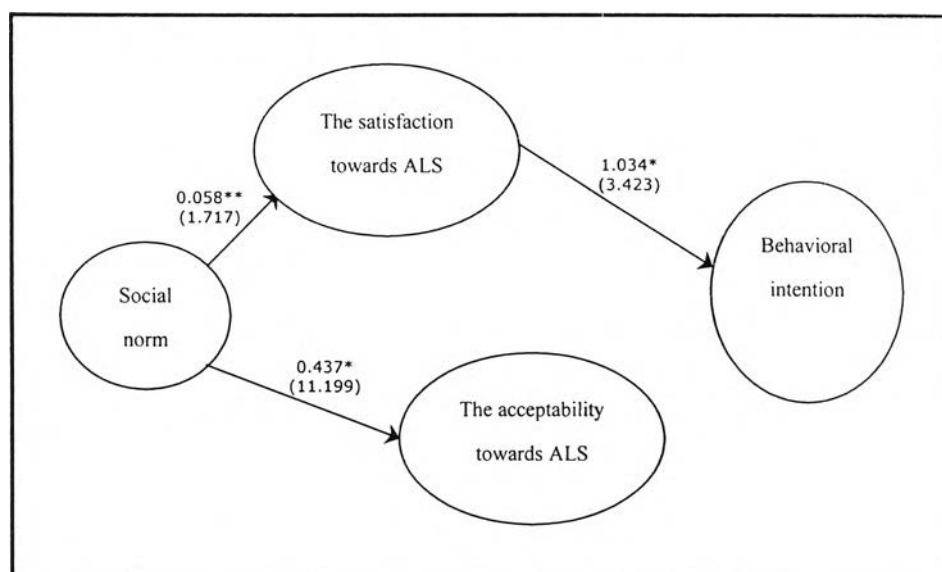
* มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

รูปที่ 4.7 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามทฤษฎี The theory of planned behavior (TPB) ของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างสำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

จากรูปที่ 4.7 จะเห็นได้ว่าความพึงพอใจ และบรรทัดฐานของสังคมมีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งในส่วนนี้ถือว่าสอดคล้องกับทฤษฎี TPB ในกลุ่มตัวอย่างนี้ไม่มีการตรวจสอบเกี่ยวกับการรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรม ตัวแปรดังกล่าวจึงไม่ปรากฏในแบบจำลอง ขณะที่ตัวแปรการยอมรับนั้น ไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแต่อย่างใด

3. การเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลอง SEM ของกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักและ TPB

จากตารางที่ 4.26 และรูปที่ 4.4 พบว่า สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ตามทฤษฎี TPB แสดงได้ดังรูปที่ 4.8



* มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%, **มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 90%

รูปที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามทฤษฎี The theory of planned behavior (TPB) ของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างสำหรับกลุ่มผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก

จากรูปที่ 4.8 จะเห็นได้ว่าความพึงพอใจเป็นเพียงตัวแปรเดียวที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งในส่วนนี้ถือว่าสอดคล้องกับทฤษฎี TPB ขณะที่ตัวแปรบรรทัดฐานของสังคมและการยอมรับไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแต่อย่างใด ซึ่งในส่วนนี้พบว่าไม่สอดคล้องกับทฤษฎี TPB และเช่นเดียวกับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่กลุ่มตัวอย่างนี้ไม่มีการตรวจสอบเกี่ยวกับการรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรม ตัวแปรดังกล่าวจึงไม่ปรากฏในแบบจำลอง

จากการเปรียบเทียบข้างต้น พบว่าในส่วนของตัวแปรทัศนคตินั้น ความพึงพอใจเป็นตัวแปรสำคัญที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ขณะที่ตัวแปรการยอมรับนั้นพบว่าไม่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในแบบจำลองใดเลย สำหรับตัวแปรบรรทัดฐานของสังคมพบว่าไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ สำหรับการรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมนั้น พบว่าไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวอย่างมีนัยสำคัญ

จากผลลัพธ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าตัวแปรที่เป็นไปตามทฤษฎี TPB นั้น ได้แก่ ความพึงพอใจและบรรทัดฐานของสังคม (เฉพาะในแบบจำลองสำหรับกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และ

กลุ่มผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ) ซึ่งถือได้ว่าเป็นตัวแปรที่เป็นองค์ประกอบส่วนใหญ่ตามทฤษฎี TPB ด้วยเหตุนี้จึงอาจสรุปได้ว่า แบบจำลอง SEM ที่ได้จากการวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่างในกรุงเทพมหานครที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรักนั้น มีความสอดคล้องกับทฤษฎี TPB เพียงบางส่วนเท่านั้น ซึ่งความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ ส่วนหนึ่งอาจเป็นผลสืบเนื่องมาจากความแตกต่างของวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่น (Cultural differences) ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ Rothengatter และ Manstead (1997) ที่กล่าวไว้ว่า สาเหตุของผลการวิเคราะห์ที่ขัดแย้งกันและไม่เป็นไปตามทฤษฎี TPB นั้นอาจเป็นผลมาจากความแตกต่างกันของ ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา (Methodology) ข้อกำหนดเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ใช้เป็นกรณีศึกษา (Specification of target behavior) และความแตกต่างของวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่น (Cultural differences) ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ที่ได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น เป็นสิ่งที่จะช่วยยืนยันคำกล่าวดังกล่าวได้เป็นอย่างดี