

บทที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาโดยให้กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งได้แก่ คณะกรรมการฯ ผู้ประกอบการขนส่ง และ
เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ตอบแบบสอบถามโดยที่ได้แจกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ จำนวน
๑๓๐ ราย ได้รับกลับคืนและ/หรือได้รับให้ความร่วมมือในการให้สัมภาษณ์ จำนวน ๑๑๕ รายหรือ
ร้อยละ ๘๘.๔๖ ของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งสามารถแสดงรายละเอียดของกลุ่มต่าง ๆ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๒ ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่รวบรวมได้

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)		ร้อยละ	หมายเหตุ
	เป้าหมาย	รวบรวมได้		
๑. คณะกรรมการฯ	๓๖	๒๗	๗๕.๐๐	
๒. ผู้ประกอบการขนส่ง	๕๘	๕๖	๙๖.๕๕	
๓. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	๓๖	๓๒	๘๘.๘๙	
รวมทั้งสิ้น	๑๓๐	๑๑๕	๘๘.๔๖	

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การวิเคราะห์ผลข้อมูล

ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบ

ตารางที่ ๓ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานที่ประกอบอาชีพ

สถานที่ประกอบอาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	๕๐	๔๓.๕
อำเภอเมือง	๒๗	๒๓.๕
อำเภออื่น ๆ ๘ แห่ง	๓๘	๓๓.๐
รวม	๑๑๕	๑๐๐.๐

จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้ตอบแบบสอบถามหรือได้ให้การสัมภาษณ์นี้ เมื่อจำแนกตามสถานที่ประกอบอาชีพ พบว่าเป็นผู้ประกอบอาชีพในกรุงเทพมหานครมากที่สุด คือ ๕๐ ราย หรือร้อยละ ๔๓.๕ รองลงมาอยู่ในอำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น ๒๗ คน หรือร้อยละ ๒๓.๕ นอกนั้นกระจัดกระจายอยู่อำเภอต่าง ๆ ๘ อำเภอ ซึ่งรวมแล้วมี ๓๘ คน หรือร้อยละ ๓๓.๐

ตารางที่ ๕ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	คณะกรรมการฯ	ผู้ประกอบการขนส่ง	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	รวม
ประถมศึกษา	- -	๘ (๑๔.๓%)	- -	๘ (๗.๐%)
มัธยมศึกษา	๑ (๓.๗%)	๒๗ (๔๘.๒%)	๑ (๓.๑%)	๒๘ (๒๕.๒%)
อาชีวศึกษา	๒ (๗.๔%)	๑๓ (๒๓.๒%)	๔ (๑๒.๕%)	๑๙ (๑๖.๕%)
อนุปริญญา	๒ (๗.๔%)	๓ (๕.๔%)	๔ (๑๒.๕%)	๙ (๗.๘%)
ปริญญาตรี	๔ (๓๓.๓%)	๕ (๘.๘%)	๒๐ (๖๒.๕%)	๓๔ (๒๙.๖%)
สูงกว่าปริญญาตรี	๑๓ (๔๘.๑%)	- -	๓ (๙.๔%)	๑๖ (๑๓.๘%)
รวม	๒๗ (๘๘.๑%)	๕๖ (๑๐๐%)	๓๒ (๑๐๐%)	๑๑๕ (๑๐๐%)

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับการศึกษา พบว่าผู้ที่จบปริญญาตรีมากที่สุดคือ ๓๔ ราย หรือร้อยละ ๒๙.๖ รองลงมาเป็นผู้ที่จบชั้นมัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา คือ ๒๘ ราย หรือ ร้อยละ ๒๕.๒ และ ๑๙ ราย หรือร้อยละ ๑๖.๕ ตามลำดับ

แต่เมื่อศึกษาเฉพาะกลุ่มแล้วพบว่า ในกลุ่มคณะกรรมการฯ นั้น ส่วนมากเป็นผู้ที่จบการศึกษาในระดับที่สูงกว่าปริญญาตรีมากที่สุด คือ ๑๓ ราย หรือ ร้อยละ ๔๘.๑ รองลงมาเป็นผู้ที่จบในระดับปริญญาตรี คือ ๔ ราย หรือ ร้อยละ ๓๓.๓ ในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งส่วนมากผู้ที่จบการศึกษาในชั้นมัธยมศึกษา คือ ๒๗ ราย หรือ ร้อยละ ๔๘.๒ รองลงมาเป็นผู้ที่จบอาชีวศึกษา คือ ๑๓ ราย

หรือ ร้อยละ ๒๓.๒ ส่วนในกลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องการขนส่งนั้น ส่วนมากเป็นผู้ที่จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี คือ ๒๐ ราย หรือ ร้อยละ ๖๒.๕ รองลงมาเป็นผู้ที่จบอาชีวศึกษา และอนุปริญญา คือ ๔ ราย หรือร้อยละ ๑๒.๕ เท่ากัน

ตารางที่ ๕ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาจากประสบการณ์ ในการกำหนดหรือปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง

ช่วงระยะเวลา	คณะกรรมการ	ผู้ประกอบการขนส่ง	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	รวม
ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๒๑ (๘๔.๐%)	๔ (๑๕.๑%)	๒๒ (๗๓.๓%)	๔๗ (๕๑.๐%)
๑๐ - ๑๙ ปี	๓ (๑๒.๐%)	๒๖ (๘๕.๓%)	๘ (๒๖.๗%)	๓๗ (๓๖.๓%)
๒๐ ปีขึ้นไป	๑ (๔.๐%)	๑๒ (๒๕.๕%)	- -	๑๓ (๑๒.๗%)
รวม	๒๕ (๑๐๐%)	๔๒ (๙๙.๙%)	๓๐ (๑๐๐%)	๑๐๕ (๑๐๐%)

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระยะเวลาจากประสบการณ์ในการกำหนดหรือปรับปรุง เส้นทางรถโดยสารประจำทางแล้วพบว่า ส่วนมาก เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ต่ำกว่า ๑๐ ปี คือ ๔๗ ราย หรือร้อยละ ๕๑.๐ รองลงมา มีประสบการณ์ระหว่าง ๑๐-๑๙ ปี คือ ๓๗ ราย หรือร้อยละ ๓๖.๓

แต่ถ้าศึกษาในแต่ละกลุ่มแล้วพบว่า ในกลุ่มคณะกรรมการ นั้นส่วนมากจะมีประสบการณ์ ที่ต่ำกว่า ๑๐ ปี คือ ๒๑ ราย หรือร้อยละ ๘๔.๐ ในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งส่วนมากมีประสบการณ์ มากที่สุดคือระหว่าง ๑๐-๑๙ ปี คือ ๒๖ ราย หรือร้อยละ ๘๕.๓ ในกลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งส่วนมากมีประสบการณ์ ต่ำกว่า ๑๐ ปี คือ ๒๒ ราย หรือร้อยละ ๗๓.๓

ตารางที่ ๖ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวน เส้นทางจาก
ประสบการณ์ในการกำหนดหรือปรับปรุงเส้นทางรถโดยสาร
ประจำทาง

จำนวนเส้นทาง	คณะกรรมการฯ	ผู้ประกอบการขนส่ง	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	รวม
ต่ำกว่า ๑๑ เส้นทาง	๘ (๓๔.๘%)	๑๗ (๓๖.๒%)	๑๐ (๓๓.๓%)	๓๕ (๓๕.๐%)
๑๑ - ๒๐ เส้นทาง	๑ (๔.๓%)	๑๖ (๓๔.๐%)	๓ (๑๐.๐%)	๒๐ (๒๐.๐%)
๒๑ - ๓๐ เส้นทาง	๕ (๒๑.๓%)	๑๐ (๒๑.๓%)	๔ (๑๓.๓%)	๑๙ (๑๙.๐%)
๓๑ - ๔๔ เส้นทาง	-	๔ (๘.๕%)	๒ (๖.๗%)	๖ (๖.๐%)
๑๐๐-๑๕๐ เส้นทาง	๔ (๑๗.๔%)	-	๖ (๒๐.๐%)	๑๐ (๑๐.๐%)
๑๕๑ เส้นทางขึ้นไป	๕ (๒๑.๗%)	-	๕ (๑๖.๗%)	๑๐ (๑๐.๐%)
รวม	๒๓ (๙๙.๙%)	๔๗ (๑๐๐%)	๓๐ (๑๐๐%)	๑๐๐ (๑๐๐%)

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามจำนวนเส้นทางจากประสบการณ์ ในการกำหนดหรือ
ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางแล้วพบว่า ส่วนมากเป็นผู้ที่มีประสบการณ์
ที่ต่ำกว่า ๑๑ เส้นทาง คือ ๓๕ ราย หรือ ร้อยละ ๓๕.๐ รองลงมาได้แก่ ๑๑-๒๐ เส้นทาง
และ ๒๑-๓๐ เส้นทาง คือ ๒๐ ราย หรือร้อยละ ๒๐.๐ และ ๑๙ ราย หรือร้อยละ ๑๙.๐
ตามลำดับ

แต่เมื่อศึกษาในแต่ละกลุ่มแล้วพบว่า ในกลุ่มคณะกรรมการฯ มีประสบการณ์ที่กระจายกันไปมากที่สุดคือ ต่ำกว่า ๑๑ เส้นทางจำนวน ๘ ราย หรือร้อยละ ๓๔.๘ รองลงมาคือ ๒๑ - ๓๐ เส้นทาง และ ๑๕๑ เส้นทางขึ้นไป จำนวน ๕ ราย หรือร้อยละ ๒๑.๗ ในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งส่วนมากมีประสบการณ์ต่ำกว่า ๑๑ เส้นทางลงมาจำนวน ๑๗ ราย หรือร้อยละ ๓๖.๒ รองลงมาคือ ๑๑ - ๒๐ เส้นทางจำนวน ๑๖ ราย หรือร้อยละ ๓๔.๐ ส่วนในกลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องการขนส่งส่วนมากมีประสบการณ์ต่ำกว่า ๑๑ เส้นทาง จำนวน ๑๐ รายหรือร้อยละ ๓๓.๓



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตอนที่ ๒ การเลือกใช้ข่าวสารข้อมูลที่เคยใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจในการ
กำหนดเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๗ ค่าเฉลี่ยและฐานนิยม จำนวน, ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการ
ใช้ประเภทของข่าวสารข้อมูล

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	X	Mo. ร้อยละ	N	เคยใช้		ไม่เคยใช้	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<u>ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเฉพาะเส้นทาง</u>							
๑. แผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดเส้นทาง	๑.๘๘	๒	๑๑๕	๑๑๓	๘๘.๓	๒	๑.๗
๒. ลักษณะถนน หรือสภาพถนน	๑.๘๗	๒	๑๑๕	๑๑๑	๘๖.๕	๔	๓.๕
๓. จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทาง	๑.๗๗	๒	๑๑๕	๘๘	๗๖.๕	๒๖	๒๒.๖
๔. จำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวัน (ไป - กลับ)	๑.๗๘	๒	๑๑๕	๙๐	๗๘.๓	๒๕	๒๑.๗
๕. การทับหรือซ้อนเส้นทางเดินรถที่มีอยู่เดิม	๑.๘๑	๒	๑๑๕	๙๓	๘๐.๙	๒๒	๑๙.๑
<u>ด้านอุปกรณการขนส่งทั่วไป</u>							
๑. จำนวนรถนั่งและรถบรรทุกทั้งส่วนบุคคลและรับจ้างที่มีอยู่ในบริเวณหรือใกล้เคียงเส้นทาง	๑.๘๓	๑	๑๑๔	๕๙	๕๓.๐	๖๕	๕๗.๐
๒. จำนวนเที่ยวการเดินทางไปที่ผ่านมาเส้นทาง	๑.๒๖	๑	๑๑๒	๒๙	๒๕.๙	๘๓	๗๔.๑

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	± X	Mo	N	เคยใช้		ไม่เคยใช้	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<u>ด้านการเมือง</u>							
๑. ประชาชนในอาณานิคมหรือในท้องถิ่นนั้น ๆ ร่วมกันร้องเรียนให้ทางราชการกำหนดเส้นทาง	๑.๗๘	๒	๑๑๕	๔๐	๗๘.๓	๒๕	๒๑.๗
๒. เส้นทางที่กำหนดอยู่ในเขตแทรกซึมหรือเขตก่อการร้าย	๑.๖๗	๒	๑๑๑	๗๔	๖๖.๗	๓๗	๓๓.๓
๓. อิทธิพลของผู้นำในท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางการเมืองในระดับต่าง ๆ	๑.๕๒	๑	๑๐๖	๔๔	๔๑.๕	๖๒	๕๘.๕
<u>ด้านประชากร</u>							
๑. จำนวนหรือความหนาแน่นของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านในอาณานิคมหรือใกล้เคียงกับเส้นทาง	๑.๘๗	๒	๑๑๕	๑๑๒	๕๗.๔	๓	๒.๖
๒. อัตราการเพิ่มของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านในเส้นทางที่ขอกำหนด	๑.๕๗	๑	๑๑๔	๕๓	๔๖.๕	๖๑	๕๓.๕
๓. จำนวนครัวเรือนในสองฟากทางตั้งแต่จุดต้นทางจนถึงปลายทางของเส้นทาง	๑.๖๕	๒	๑๑๕	๗๕	๖๕.๒	๔๐	๓๔.๘
<u>ด้านสังคม</u>							
๑. จำนวนสถานศึกษาทั้งของรัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนนักเรียน นิสิต นักศึกษา ครูอาจารย์ บุคลากรในสถานศึกษา	๑.๘๗	๒	๑๑๕	๑๐๐	๘๗.๐	๑๑	๑๓.๐

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	X	MO	N	เคยใช้		ไม่เคยใช้	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
๒. จำนวนสถานที่ทำงานของราชการ และเอกชนรวมทั้งบุคลากรในสถานดังกล่าว	๑.๗๔	๒	๑๑๕	๘๕	๗๓.๙	๓๐	๒๖.๑
๓. จำนวนหมู่บ้านจัดสรรและจำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรร	๑.๔๗	๑	๑๑๔	๕๔	๔๗.๔	๖๐	๕๒.๖
๔. จำนวนชุมชนี่สำคัญรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว	๑.๕๐	๑	๑๑๓	๕๖	๔๙.๖	๕๗	๕๐.๔
๕. ตลาดหรือตลาดนัด รวมทั้งปริมาณของประชาชนที่มาตลาดหรือตลาดนัด	๑.๖๘	๒	๑๑๕	๗๘	๖๗.๘	๓๗	๓๒.๒
<u>ด้านการเกษตร</u>							
๑. พื้นที่การเพาะปลูกทั้งพืชไร่-นา พืชสวน พืชผัก รวมทั้งปริมาณและประเภทของพืช	๑.๕๒	๒	๑๑๕	๖๐	๕๒.๒	๕๕	๔๗.๘
๒. จำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยงทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ รวมทั้งปริมาณผลผลิตจากป่า	๑.๒๙	๑	๑๑๕	๓๓	๒๘.๗	๘๒	๗๑.๓
๓. ปริมาณผลผลิตทางด้านการเกษตรรวมทั้งอัตราการเพิ่มผลผลิตทางเกษตรกรรม	๑.๓๐	๑	๑๑๕	๓๔	๒๙.๖	๘๑	๗๐.๔
<u>สถานธุรกิจ การผลิตและบริการ</u>							
๑. จำนวนธนาคาร บริษัทเงินทุนและการประกันภัย	๑.๒๔	๑	๑๑๕	๒๗	๒๓.๕	๘๘	๗๖.๕

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	X	Mo	N	เคยใช้		ไม่เคยใช้	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
๒. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม-เบา รวมทั้งบุคคลากร พนักงานในโรงงาน ดังกล่าว	๑.๗๗	๒	๑๑๕	๘๘	๗๖.๕	๒๗	๒๓.๕
๓. จำนวนร้านเครื่องอุปโภค บริโภค ต่าง ๆ รวมทั้งภัตตาคาร สหกรณ์ต่าง ๆ	๑.๓๕	๑	๑๑๓	๕๐	๓๕.๕	๗๓	๖๔.๖
๔. จำนวนและประเภทสถานเริงรมย์และที่พักผ่อนหย่อนใจ อาทิ โรงภาพยนตร์ สนามกีฬา ในเทศบาล อบอบนวด ฯลฯ	๑๘๓๗	๑	๑๑๕	๔๓	๓๗.๕	๗๒	๖๒.๖

จากการศึกษาข่าวการเสกใช้ข่าวสารข้อมูลที่ถูกจัดอย่างปฏิบัติมาในอดีตและปัจจุบันนี้ พบว่า การใช้ข่าวสารข้อมูลในด้านต่าง ๆ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ฐานนิยมและร้อยละเป็นหลัก ดังนี้

๑. สถาปัตยกรรมและรายละเอียดเส้นทาง นั้น ส่วนมากมีแนวโน้มเคยนำมาใช้พิจารณาทั้งหมด
๒. ด้านอุปกรณ์การขนส่งทั่วไป ส่วนมากมีแนวโน้มไม่เคยนำมาใช้พิจารณาเลย
๓. ด้านการเมือง ส่วนมากมีแนวโน้มเคยนำมาใช้พิจารณา ยกเว้นเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับอิทธิพลของผู้นำในท้องถิ่น หรืออิทธิพลทางการเมืองระดับต่าง ๆ มีแนวโน้มไม่เคยนำมาใช้พิจารณา
๔. ด้านประชากร ส่วนมากมีแนวโน้มเคยนำมาใช้พิจารณา ยกเว้นเฉพาะอัตราการเพิ่มของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านที่ไม่เคยนำมาพิจารณา แต่ก็มีแนวโน้มว่าจะนำมาพิจารณา เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ย (๑.๔๗)



๕. ด้านสังคม ส่วนมากมีแนวโน้มเคยนำมาใช้พิจารณา ยกเว้นข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับใน ๒ ประการคือ จำนวนหมู่บ้านจัดสรร จำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรร และจำนวนศูนย์สถานสำคัญมีแนวโน้มยังไม่เคยนำมาใช้พิจารณา
๖. ด้านการเกษตร ส่วนมากมีแนวโน้มไม่เคยนำมาใช้พิจารณา นอกจากข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่การเพาะปลูกพืชต่าง ๆ
๗. ด้านธุรกิจการผลิตและบริการ นั้น มีแนวโน้มไม่เคยนำมาใช้ประกอบการพิจารณาเลยเกือบทั้งหมด นอกจากข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก-เบา และบุคลากรในโรงงานนั้น ๆ

ตารางที่ ๕ ค่าเฉลี่ย, ฐานนิยม, จำนวน, ร้อยละค่าเฉลี่ยและฐานนิยมของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเลือกใช้ประเภทของข่าวสารข้อมูล

แหล่งข่าวสารข้อมูล	\bar{X}	Mo	N	เคยใช้		ไม่เคยใช้	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข่าวสารข้อมูลจาก ...							
๑. ศาลากลางจังหวัดหรือที่ว่าการอำเภอ	๑.๗๐	๒	๑๑๕	๘๑	๗๐.๕	๓๔	๒๙.๖
๒. สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดหรืออำเภอ	๑.๒๗	๑	๑๑๓	๓๐	๒๖.๕	๘๓	๗๓.๕
๓. สำนักงานเกษตรจังหวัดหรืออำเภอ	๑.๒๓	๑	๑๑๒	๒๖	๒๓.๒	๘๖	๗๖.๘
๔. สำนักงานพาณิชย์จังหวัด	๑.๓๔	๑	๑๑๒	๓๘	๓๓.๙	๗๔	๖๖.๑
๕. สำนักงานเทศบาลเมืองหรือตำบล	๑.๖๐	๒	๑๑๔	๖๘	๕๙.๖	๔๖	๔๐.๕
๖. สำนักงานสถิติแห่งชาติ	๑.๕๔	๒	๑๑๔	๖๒	๕๔.๔	๕๒	๔๕.๖

สำหรับการเลือกใช้แหล่งข่าวสารข้อมูลนี้จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย, ฐานนิยมและร้อยละแล้วพบว่า ทั้ง ๓ กลุ่มมีแนวโน้มไปในทางเคยแสวงหาข่าวสารข้อมูลจาก

๑. ศาลากลางจังหวัดหรือที่ว่าการอำเภอ
๒. สำนักงานเทศบาลเมืองหรือตำบล หรือเทศบาล
๓. สำนักงานสถิติแห่งชาติ

และมีแนวโน้มไปในทางไม่เคยแสวงหาข่าวสารข้อมูลจาก

๑. สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดหรืออำเภอ
๒. สำนักงานเกษตรจังหวัดหรืออำเภอ
๓. สำนักงานพาณิชย์จังหวัด



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่นำจะนำมาพิจารณาประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	เห็นด้วยอย่างมาก		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วยอย่างหนัก		ไม่ตอบ		- X	Mo
	จำนวน	ร้อยละจำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			
ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียด														
๑. แผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดของเส้นทางที่จะกำหนดเป็นสิ่งสำคัญสิ่งแรกเพราะจะเป็นสิ่งที่บอกถึงสถานที่ตามเส้นทางที่ผ่านหรือจุดต่าง ๆ	๕๖	๔๘.๗	๕๘	๕๐.๔	-	-	-	-	๑	๐.๘	-	-	๔.๕๖	๔
๒. นอกจากนี้ลักษณะถนนไม่ว่าจะเป็นถนนลูกรัง ลาดยางและสภาพถนน เช่น ถนนที่สูงชัน ผ่านภูเขาสูง เป็นต้น มีความสำคัญเพราะว่ารถยนต์ที่นำมาวิ่งบริการในแต่ละหมวดนั้นมีลักษณะและสมรรถภาพไม่เหมือนกัน	๔๕	๓๘.๑	๖๔	๕๕.๗	๓	๒.๖	๑	๐.๘	๑	๐.๘	๑	๐.๘	๔.๓๓	๔
๓. จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทางที่จะกำหนดไม่น่าจะเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำมาประกอบการตัดสินใจ เพราะว่าจำนวนรถที่จะบริการนั้นมีส่วนสัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวันอยู่แล้ว	๑๒	๑๐.๔	๖๓	๕๓.๐	๒๖	๒๒.๖	๔๐	๓๔.๘	๑๑	๙.๖	๓	๒.๖	๒.๘๗	๒
๔. รายละเอียดหรือระยะทางที่กำหนดใหม่ ซึ่งทับหรือซ้อนเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทาง ที่มีอยู่เดิมจำเป็นต้องนำมาพิจารณาเพื่อป้องกันการสูญค่าเสียโอกาส และป้องกันการกีดกันระหว่างผู้ประกอบการอันเกิดการแก่งแย่งกัน	๕๔	๔๗.๘	๕๕	๔๗.๘	๒	๑.๗	๒	๑.๗	๒	๑.๗	-	-	๔.๓๗	๔
อุปกรณ์การขนส่งทั่วไป														
๑. ปริมาณรถยนต์นั่งทั้งส่วนบุคคลและรับจ้าง น่าจะเป็นตัวชี้ถึงความต้องการการโดยสารของประชาชนเป็นอย่างยิ่ง ส่วนจำนวนรถบรรทุกในเส้นทางที่กำหนดก็น่าจะเป็นตัวชี้ความต้องการขนส่งสินค้าหรือมีจำนวนผู้โดยสารประจำทางเกิดขึ้นทางอ้อม	๗	๖.๑	๕๔	๔๗.๐	๓๖	๓๑.๓	๑๖	๑๓.๘	๑	๐.๘	๑	๐.๘	๓.๔๔	๔

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	เห็นด้วย อย่างมาก		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย อย่างมาก		ไม่ตอบ		X	Mo
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
๒. นอกจากนี้จำนวนเที่ยวการเดินทางรถไฟที่ผ่านเส้นทางที่จะกำหนด ย่อมมีส่วนสำคัญต่อการนำมาพิจารณาเพราะเป็นการขนส่งคนโดยสารที่ต่อเนื่องกัน รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกในการคมนาคมของประชาชนทางหนึ่ง	๑๑	๕.๖	๗๑	๖๑.๘	๒๒	๑๙.๑	๑๐	๘.๗	-	-	๑	๐.๙	๓.๗๓	๕
<u>ด้านการเมือง</u>														
๑. ในเขตท้องถนนใดหรือชุมชนใดมีปริมาณประชาชนหนาแน่น ความต้องการในด้านการโดยสารรถประจำทางย่อมเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีการรวมตัวกันเรียกร้องให้กำหนดเส้นทาง	๑๔	๑๒.๒	๖๙	๖๐.๐	๒๗	๒๓.๕	๕	๓.๕	๑	๐.๙	-	-	๓.๗๙	๕
๒. บางครั้งในคืนที่ทางไกลความเจริญ รวมทั้งเขตแทรกซึม หรืออาณาบริเวณผู้ก่อการร้าย หากมีการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางจะทำให้ประชาชนมีโอกาสออกมาติดต่อโลกภายนอก ซึ่งจะส่งผลดีเพราะประชาชนจะไม่ถูกปลุกปั่นได้ง่ายด้วย	๕๕	๒๑.๗	๙๐	๖๙.๖	๙	๗.๘	-	-	๑	๐.๙	-	-	๕.๑๑	๕
๓. บางครั้งไม่ว่าในเมืองหรือชนบทมีผลมาจากอิทธิพลท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางการเมืองในระดับต่าง ๆ อันเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้การกำหนดเส้นทาง (อิทธิพลในที่นี้รวมความไปถึงอำนาจสังคมนิสต์ ลากยศสรรเสริญ ฯลฯ ที่มีผลผลักดันให้มีการกำหนดเส้นทางขึ้น)	๕	๔.๓	๕๑	๔๔.๓	๓๖	๓๑.๓	๑๖	๑๓.๕	๖	๕.๒	-	-	๓.๒๕	๕
<u>ด้านประชากร</u>														
๑. ความหนาแน่นของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้านในอาณาบริเวณหรือใกล้เคียงกัน จะเป็นตัวชี้บอกความต้องการการโดยสาร เพราะว่าลักษณะธรรมชาติของมนุษย์ย่อมมีการเคลื่อนย้ายถ่ายเทไปมาหาสู่กัน เป็นกิจวัตรประจำวัน	๓๔	๒๙.๖	๗๒	๖๒.๖	๗	๖.๑	๒	๑.๗	-	-	-	-	๔.๒๐	๕

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	เห็นด้วยอย่างมาก		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วยอย่างมาก		ไม่ตอบ		- X	Mo
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
๒. นอกจากนี้อัตราการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านนั้นก เป็นตัวชี้หนึ่งเพราะจะเป็นสิ่งที่ทำให้คาดคะเนว่า ความต้องการการโดยสารจะมีเพิ่มขึ้นหรือลดลง	๑๐	๘.๗	๘๗	๗๕.๗	๑๓	๑๑.๓	๔	๓.๕	-	-	๑	๐.๘	๓.๕๐	๔
๓. อีกประการคือ จำนวนครุเรือในสองฝากทางตั้งแต่จุดต้นทางถึงปลายทาง จะทำให้ทราบหรือคาดคะเนการถ่ายเทหรือหมุนเวียนการโดยสารตลอดเส้นทาง	๒๓	๒๐.๐	๘๓	๗๒.๒	๗	๖.๑	๒	๑.๗	-	-	-	-	๔.๑๐	๔
<u>คำ สังคม</u>														
๑. จำนวนสถานศึกษาทั้งของรัฐบาลและเอกชน เช่น โรงเรียนวิทยาลัย มหาวิทยาลัยจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะชี้บอกความต้องการการโดยสารที่สม่ำเสมอ	๒๔	๒๐.๘	๘๖	๗๕.๘	๓	๒.๖	๒	๑.๗	-	-	-	-	๔.๑๕	๔
๒. เกี่ยวกับจำนวนสถานที่ทำงานของราชการและเอกชน และครอบคลุมทั้งสถานพยาบาล และสถานอนามัยก็จะเป็นตัวมุ่งถึงความต้องการโดยสารทางหนึ่ง เพราะว่าการเดินทางไปมาสถานที่ดังกล่าวย่อมกระทำ เป็นกิจวัตรประจำวัน	๒๕	๒๑.๗	๘๑	๗๐.๘	๗	๖.๑	๒	๑.๗	-	-	-	-	๔.๑๒	๔
๓. จำนวนหมู่บ้านจัดสรรและจำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรรจะเป็นเครื่องชี้ปริมาณความต้องการการโดยสารเป็นอย่างดีโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร การโดยสารจากหมู่บ้านจัดสรรไปสู่จุดหมายหรือจากชานเมืองสู่เมืองนั้นรับว่ารถประจำทางเป็นปัจจัยสำคัญ	๒๑	๑๘.๓	๘๔	๗๓.๐	๕	๔.๖	๑	๐.๘	-	-	-	-	๔.๐๘	๔

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	เห็นด้วย อย่างมาก		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย อย่างมาก		ไม่ตอบ		- X	Mo
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
๔. เกี่ยวกับบุชณียสถานสำคัญ รวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยวอันเป็นที่รู้จักดีจะเป็นสิ่งดึงดูดใจให้ คนไปมาหาสู่เป็นประจำการกำหนดเส้นทาง ทัดผ่านน่าจะเป็นผลดีต่อการเดินทางของประชาชนด้วย	๑๐	๘.๗	๖๙	๖๐.๐	๓๕	๓๐.๔	๑	๐.๘	-	-	-	-	๓.๗๗	๔
๕. สำหรับตลาดหรือตลาดนัด รวมทั้งปริมาณคนที่มาตลาดหรือตลาดนัด ซึ่งเป็นศูนย์รวมประชาชน ที่มาจากทุกแห่ง ฉะนั้นการกำหนดเส้นทางไปสู่อะไรหรือผ่านตลาดหรือตลาดนัดจะเป็นการสนองความต้องการ โดยสาร	๑๓	๑๑.๓	๘๘	๗๖.๕	๑๓	๑๑.๓	๑	๐.๘	-	-	-	-	๓.๕๘	๔
<u>ด้านการเกษตร</u>														
๑๐. พื้นที่การเพาะปลูกทั้งพืชไร่ - นา พืชสวน พืชผัก รวมทั้งปริมาณ การผลิตและประเภทของพืชดังกล่าวที่มีการปลูกใน เขตอาญาบริเวณ เกล็ดเคียง เส้นทางเดินรถที่กำหนดจะทำให้คาดคะเนความต้องการ ของเกษตรกรที่ไปมาจากที่พักอาศัยไปยังพื้นที่ดังกล่าว การนำผลผลิต จากแหล่งมาขายในเมือง หรือเขตชุมชน ความต้องการโดยสาร ข้อมมไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าด้านอื่น ๆ	๗	๖.๑	๖๐	๕๒.๒	๓๙	๓๓.๙	๙	๗.๖	-	-	-	-	๓.๕๗	๔
๑๑. จำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยง ทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ รวมถึงปริมาณ ผลิตผลจากป่าตามเส้นทางที่กำหนด เพราะว่าการนำผลผลิตจากป่า สัตว์เลี้ยงโดยเฉพาะสัตว์น้ำ สัตว์บกประเภท ๒ ขานั้น ประชาชน ตามชนบทมักจะนำมาขายในเมือง หรือเขตชุมชนซึ่งอาศัยรถโดยสาร มากกว่ามาด้วยรถส่วนตัว ซึ่งการเลี้ยงสัตว์ดังกล่าวจะทำให้เพียง ให้อเลี้ยงชีพไปวัน ๆ จึงควร จะมีรถโดยสารเพื่อการดังกล่าว	๓	๒.๖	๓๘	๓๓.๐	๒๘	๒๔.๓	๒๕	๒๑.๗	๒๑	๑๘.๓	-	-	๒.๖	๔

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	เห็นด้วย อย่างมาก		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย อย่างมาก		ไม่ตอบ		- X	Mo
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
<p>๓. สำหรับปริมาณของผลิตผลทางด้านเกษตรกรรม รวมทั้งอัตราการผลิตเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร จะเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการพิจารณาโดยสสาร เพราะว่าเกษตรกรไทยมักจะมีที่ทำกันของตนจำนวนหนึ่งไม่มากมาย ฉะนั้นหากปริมาณผลิตมากหรืออัตราการผลิตเพิ่มมากย่อมจะหมายถึงมีจำนวนเกษตรกรมาด้วย</p> <p><u>สถานธุรกิจการผลิตและบริการ</u></p> <p>๑. ในทางธุรกิจ จำนวนธนาคาร บริษัทเงินทุนและการประกันภัย นั้น เป็นปัจจัยที่ควรสนใจ เพราะว่าสถานธุรกิจดังกล่าว เมื่อมีมากแสดงว่าย่อมมีการติดต่อกับประชาชนจำนวนมาก</p> <p>๒. ส่วนจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก - เบา ย่อมมีคณงานและพนักงานระดับต่าง ๆ จำนวนมากที่จะต้องเดินทางไป-กลับจากที่พักอาศัยไปทำงานเป็นประจำทำให้เกิดความต้องการโดยสาร</p> <p>๓. จำนวนร้านเครื่องอุปโภคและบริโภค รวมทั้งภัตตาคารและสหกรณ์ต่าง ๆ เป็นสิ่งบ่งชี้ถึง ปริมาณผู้บริโภค</p> <p>๔. จำนวน และประเภทสถานเริงรมย์และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อันได้แก่ โรงภาพยนตร์ สนามกีฬา ไนต์คลับ อาบอบนวด เป็นต้น เป็นสิ่งชี้ถึงปริมาณผู้มาใช้สถานที่ดังกล่าว</p>	๓	๒๐.๖	๔๖	๔๐.๐	๒๘	๒๔.๓	๒๘	๒๔.๓	๑๐	๘.๓	-	-	๓.๕๐	๔
	๔	๓๐.๕	๕๑	๔๔.๓	๒๒	๑๙.๑	๒๘	๒๔.๓	๑๐	๘.๓	-	-	๓.๑๐	๔
	๒๕	๒๑.๗	๘๘	๗๖.๕	-	-	๒	๑.๗	-	-	-	-	๕.๑๘	๔
	๓	๒๐.๖	๔๒	๔๔.๒	๔๘	๔๑.๗	๑๒	๑๐.๕	-	-	-	-	๓.๕๐	๔
	๓	๒๐.๖	๕๓	๕๖.๑	๓๘	๓๖.๘	๑๘	๑๖.๕	๑	๐.๙	-	-	๓.๓๓	๔

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาความคิดเห็นต่อการเลือกใช้ข่าวสารข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง ที่จะนำมาประกอบการตัดสินใจพิจารณาการกำหนดเส้นทางเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งศึกษาจากคำเฉลี่ย ฐานนิยมเป็นหลัก พบว่าโดยส่วนมากมีแนวโน้มของความคิดเห็นในทางเห็นด้วยมีกรณีเดียวที่มีแนวโน้มไม่เห็นด้วย คือ ในด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเส้นทางข่าวสารข้อมูลในเรื่องจำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทางที่กำหนด แต่ก็ยังมีผู้ไม่แน่ใจในการออกความคิดเห็นจำนวนหนึ่งเมื่อพิจารณาคำร้อยละ จะพบว่าจำนวนผู้ที่ยังไม่แน่ใจมีถึง ๒๖ ราย หรือร้อยละ ๒๒.๖ ซึ่งรองลงมาจากจำนวนผู้ไม่เห็นด้วย คือ จำนวน ๔๐ ราย หรือร้อยละ ๓๔.๔

กล่าวโดยสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการข่าวสารข้อมูล ที่จะนำมาประกอบการตัดสินใจในการพิจารณาการกำหนดเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทางมีแนวโน้มไปในทางเห็นด้วย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่จะนำมาพิจารณาประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทาง

แหล่งข่าวสารข้อมูล	เห็นด้วย อย่างมาก		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย อย่างมาก		ไม่ตอบ		X	Mo
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
แหล่งที่จะแสวงหาข่าวสารข้อมูล														
๑. ข่าวสารข้อมูลจากศาลากลางจังหวัดหรือที่ว่าการอำเภอ เช่น ด้านประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบล หมู่บ้านนั้น แหล่งดังกล่าวจะมีสถิติหรือรายงานประจำปีพร้อม นำจะให้ความสำคัญกับแหล่งนั้น	๒๐	๑๗.๔	๘๑	๗๐.๔	๘	๗.๐	๕	๔.๓	-	-	๑	๐.๕	๔.๐๒	๔
๒. จำนวนสถานศึกษา อันได้แก่ โรงเรียน วิทยาลัย หรือมหาวิทยาลัย ทั้งของเอกชนและรัฐบาลนั้น สำนักงานศึกษาธิการจังหวัด หรือศึกษาธิการอำเภอจะให้ข่าวสารข้อมูลด้านนี้	๑๔	๑๖.๕	๗๘	๖๗.๕	๑๒	๑๐.๕	๔	๔.๓	-	-	๑	๐.๕	๓.๕๗	๔
๓. ส่วนสถิติเกี่ยวกับการเกษตรกรรม เช่น ปริมาณผลผลิตอัตราการเพิ่มผล ข้อมูลเหล่านี้ จะได้จากสำนักงานเกษตรจังหวัดหรืออำเภอ	๓	๒.๖	๕๐	๔๓.๕	๕๓	๔๖.๑	๖	๕.๒	-	-	๓	๒.๖	๓.๕๕	๓
๔. สำหรับสำนักพาณิชย์จังหวัดนั้น จะให้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับด้านสถานธุรกิจ การผลิตหรือบริการเช่น ธนาคาร โรงงานอุตสาหกรรม ห้างร้าน ฯลฯ	๒	๑.๗	๗๓	๖๓.๕	๒๖	๒๒.๖	๑๑	๙.๖	-	-	๓	๒.๖	๓.๕๕	๔
๕. สำนักงานเทศบาลไม่ว่าเทศบาลเมือง เทศบาลตำบลหรือเทศบาลเกษตรกรรมรวมทั้งกรุงเทพมหานคร จะให้ข้อมูลต่าง ๆ ภายในการรับผิดชอบทุก ๆ ด้าน	๘	๗.๐	๘๕	๗๓.๕	๔	๓.๕	๑๑	๙.๖	-	-	๒	๑.๗	๓.๘๐	๕
๖. แหล่งข้อมูลที่ใหญ่ซึ่งมีสถิติทั้งหลายรวมกันไว้คือ สำนักงานสถิติแห่งชาติ แม้จะเป็นข้อมูลที่ค่อนข้างช้าแต่ก็ยังเป็นที่อ้างอิงได้หากจำเป็นจริง ๆ	๑๐	๘.๗	๘๖	๗๔.๘	๑๒	๑๐.๕	๕	๔.๓	๑	๐.๕	๑	๐.๕	๓.๘๗	๔

สำหรับความคิดเห็นต่อการแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยและฐานนิยม เป็นหลักพบว่า ส่วนมากมีแนวโน้มความคิดเห็นไปในทางเห็นด้วยนอกจากมีกรณีเดียวที่ยังไม่แน่ใจในการแสดงความคิดเห็นในแหล่งที่จะแสวงหาข่าวสารข้อมูล คือ สำนักงานเกษตรจังหวัด หรืออำเภอ แต่เมื่อศึกษาในรายละเอียด คือ จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในทางเห็นด้วย มีมากถึง ๕๐ ราย หรือร้อยละ ๔๓.๕ ซึ่งรองลงมา จากความคิดเห็นที่ไม่ได้ตัดสินใจ (ไม่แน่ใจ) ซึ่งมีจำนวน ๔๓ ราย หรือร้อยละ ๔๖.๑ ซึ่งก็เป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการแสวงหาข่าวสารข้อมูลที่นำมาประกอบการพิจารณา กำหนดเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทางมีแนวโน้มในทางเห็นด้วย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๑๑ เปรียบเทียบการใช้ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ ของกลุ่มตัวอย่าง
ที่นำมาใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางเดิน
รถยนต์โดยสารประจำทาง

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	กลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของ ข้อมูลที่		N	d.f.	χ^2	Sig.
		เคยใช้	ไม่เคยใช้				
<u>ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเฉพาะเส้นทาง</u>							
๑. แผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดเส้นทางที่เอากำหนด	ก.	๒๒.๖	๐.๙	๒๗	๒	๑.๙๖	NS.
	ข.	๔๘.๗	๐.๐	๕๖			
	ค.	๒๗.๐	๐.๙	๓๒			
๒. ลักษณะถนน เช่น ลูกรัง ลาดยาง ฯลฯ หรือสภาพถนน เช่น ที่สูงชัน ภูเขา ฯลฯ รวมทั้งระยะทาง (กิโลเมตร) ของเส้นทางที่กำหนด	ก.	๒๐.๙	๒.๖	๒๗	๒	๖.๗๒	p.<.05
	ข.	๔๘.๗	๐.๐	๕๖			
	ค.	๒๗.๐	๐.๙	๓๒			
๓. จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทางที่กำหนด	ก.	๒๑.๗	๑.๗	๒๗	๒	๒๑.๔๒	p.<.05
	ข.	๒๘.๗	๒๐.๐	๕๖			
	ค.	๒๗.๐	๐.๙	๓๒			
๔. จำนวนเที่ยวการเดินรถต่อวัน (ไปกลับ)	ก.	๒๑.๗	๑.๗	๒๗	๒	๑๙.๙๑	p.<.05
	ข.	๒๙.๖	๑๙.๑	๕๖			
	ค.	๒๗.๐	๐.๙	๓๒			
๕. การทับหรือซ้อนเส้นทางเดินรถที่ได้กำหนดไว้แล้ว	ก.	๒๓.๕	๐.๐	๒๗	๒	๒๘.๖๖	p.<.05
	ข.	๒๙.๖	๑๙.๑	๕๖			
	ค.	๒๗.๘	๐.๐	๓๒			

** หมายเหตุ

ก : คณะกรรมการฯ

ข : ผู้ประกอบการขนส่ง

ค : เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	กลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของข้อมูล		N	d.f.	χ^2	Sig.
		เคยใช้	ไม่เคยใช้				
<u>ด้านอุปกรณ์การขนส่งทั่วไป</u>							
๑. จำนวนรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกทั้งส่วนบุคคลและรับจ้าง	ก.	๑๖.๗	๗.๐	๒๗	๒	๑๕.๘๐	p.<.05
	ข.	๑๒.๓	๓๖.๐	๕๕			
	ค.	๑๔.๐	๑๔.๐	๓๒			
๒. จำนวนเที่ยวการเดินทางรถไฟที่ผ่านเส้นทางที่กำหนด	ก.	๑๑.๖	๑๒.๕	๒๗	๒	๙.๑๙	p.<.05
	ข.	๘.๙	๓๙.๓	๕๔			
	ค.	๕.๕	๒๒.๓	๓๑			
<u>ด้านการเมือง</u>							
๑. ประชาชนในอาณาบริเวณหรือท้องถิ่นนั้น ๆ รวมกันร้องเรียนให้ทางราชการกำหนดเส้นทาง	ก.	๒๒.๖	๐.๙	๒๗	๒	๑๙.๘๑	p.<.05
	ข.	๒๙.๖	๑๙.๑	๕๖			
	ค.	๒๖.๑	๑.๗	๓๒			
๒. เส้นทางที่กำหนดอยู่ในเขตแทรกซึมหรือเขตผู้ก่อการร้าย	ก.	๑๘.๙	๕.๕	๒๗	๒	๖.๕๒	p.<.05
	ข.	๒๖.๑	๒๑.๖	๕๓			
	ค.	๒๑.๖	๖.๓	๓๑			
๓. อิทธิพลของผู้นำในท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางการเมืองในระดับต่าง ๆ	ก.	๑๓.๒	๑๒.๓	๒๗	๒	๔.๗๑	NS.
	ข.	๒๐.๘	๒๔.๕	๕๔			
	ค.	๗.๕	๒๑.๗	๓๑			
<u>ด้านประชากร</u>							
๑. จำนวนหรือความหนาแน่นของประชากร	ก.	๒๓.๕	๐.๐	๒๗	๒	๐.๙๖	NS.
	ข.	๔๗.๐	๑.๗	๕๖			
	ค.	๒๗.๐	๐.๙	๓๒			
๒. อัตราการเพิ่มของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้าน ซึ่งรวมทั้งจำนวนประชากรที่ย้ายออก อัตราการเกิดการตายในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้าน	ก.	๗.๙	๑๕.๘	๒๗	๒	๕.๙๔	NS.
	ข.	๒๘.๑	๒๐.๒	๕๕			
	ค.	๑๐.๕	๑๗.๕	๓๒			

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	กลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของข้อมูลที่ใช้		N	d.f.	χ^2	Sig.
		เคยใช้	ไม่เคยใช้				
๓. จำนวนครัวเรือนในสองข้างทางตั้งแต่จุดต้นทางจนถึงปลายทาง	ก.	๑๖.๕	๗.๐	๒๗	๒	๗.๒๘	p. < .05
	ข.	๒๖.๐	๒๒.๖	๕๖			
	ค.	๒๒.๖	๕.๒	๓๒			
<u>ด้านสังคม</u>							
๑. จำนวนสถานศึกษาได้แก่โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย ทั้งของรัฐบาล และเอกชน รวมทั้งจำนวนนักเรียน นิสิตนักศึกษา ครูอาจารย์ บุคลากร	ก.	๒๒.๖	๐.๙	๒๗	๒	๔.๖๑	NS.
	ข.	๓๙.๑	๔.๖	๕๖			
	ค.	๒๕.๒	๒.๖	๓๒			
๒. จำนวนสถานที่ทำงานของราชการและเอกชนและสถานพยาบาลและสถานเอนามัย รวมทั้งบุคลากร	ก.	๒๐.๐	๓.๕	๒๗	๒	๗.๓๘	p. < .05
	ข.	๓๐.๔	๑๘.๓	๕๖			
	ค.	๒๓.๕	๕.๓	๓๒			
๓. จำนวนหมู่บ้านจัดสรรและจำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรร	ก.	๑๕.๙	๗.๙	๒๗	๒	๓๗.๕๖	p. < .05
	ข.	๙.๘	๓๙.๕	๕๕			
	ค.	๒๒.๙	๕.๓	๓๒			
๔. จำนวนปูชนียสถานสำคัญรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว เช่น สวนอุทยาน	ก.	๑๕.๙	๙.๐	๒๗	๒	๒๓.๕๑	p. < .05
	ข.	๑๒.๙	๓๕.๔	๕๕			
	ค.	๒๑.๐	๗.๑	๓๒			
๕. ตลาดหรือตลาดนัดรวมทั้งปริมาณของคนที่มาตลาดหรือตลาดนัด ในแต่ละวัน	ก.	๑๙.๑	๔.๓	๒๗	๒	๓.๖๒	NS.
	ข.	๒๙.๖	๑๙.๑	๕๖			
	ค.	๑๙.๑	๙.๗	๓๒			
<u>ด้านการเกษตร</u>							
๑. พื้นที่การเพาะปลูกทั้งพืชไร่ นา พืชสวน พืชผัก รวมทั้งปริมาณและประเภทของพืช	ก.	๑๔.๘	๙.๗	๒๗	๒	๒.๗๕	NS.
	ข.	๒๑.๗	๒๗.๐	๕๖			
	ค.	๑๕.๗	๐.๐	๓๒			

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	กลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของข้อมูล		N	d.f.	X ²	Sig.
		เคยใช้	ไม่เคยใช้				
๒. จำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยงทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ รวมทั้งปริมาณผลิตผลจากป่า	ก.	๙.๖	๑๓.๙	๒๗	๒	๔.๖๖	NS.
	ข.	๙.๖	๓๙.๑	๕๖			
	ค.	๙.๖	๑๘.๓	๓๒			
๓. ปริมาณผลิตผลทางด้านเกษตรกรรมรวมทั้งอัตราการผลิตเพิ่มผลิตผลทางเกษตรกรรม	ก.	๙.๖	๑๓.๙	๒๗	๒	๗.๑๙	p. < .05
	ข.	๘.๗	๔๐.๑	๕๖			
	ค.	๑๑.๓	๑๖.๕	๓๒			
<u>สถานการณ์ การผลิตและบริการ</u>							
๑. จำนวนธนาคาร บริษัทเงินทุนและการประกันภัย	ก.	๗.๘	๑๕.๗	๒๗	๒	๒.๔๙	NS.
	ข.	๘.๗	๔๐.๐	๕๖			
	ค.	๗.๐	๒๐.๙	๓๒			
๒. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก-เบา รวมทั้งบุคคลากร พนักงานในโรงงาน	ก.	๑๘.๓	๕.๒	๒๗	๒	๐.๐๗	NS.
	ข.	๓๗.๔	๑๑.๓	๕๖			
	ค.	๒๐.๙	๗.๐	๓๒			
๓. จำนวนร้านเครื่องอุปโภค บริโภค รวมทั้งภัตตาคาร สหกรณ์ต่าง ๆ	ก.	๑๐.๖	๑๒.๔	๒๖	๒	๓.๗๑	NS.
	ข.	๑๓.๓	๓๖.๓	๕๖			
	ค.	๑๑.๕	๑๕.๙	๓๑			
๔. จำนวนและประเภทสถานเริงรมย์และที่พักผ่อนหย่อนใจ อาทิ โรงภาพยนตร์ สนามกีฬา ไนต์คลับ อาบอบนวด ฯลฯ	ก.	๑๗.๔	๖.๑	๒๗	๒	๒๐.๓๗	p. < .05
	ข.	๑๒.๒	๓๖.๕	๕๖			
	ค.	๗.๘	๒๐.๐	๓๒			

เมื่อพิจารณาจากการทดสอบความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเลือกใช้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับด้านต่าง ๆ ที่เคยนำมาใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจกำหนดเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทางในอดีตและปัจจุบันแล้วปรากฏว่า

๑. ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มากกว่าค่า χ^2 จากตาราง ซึ่งเป็นการปฏิเสธสมมุติฐานที่ตั้งไว้ หรือกล่าวได้ว่า การเลือกใช้หรือไม่ใช้ข่าวสารข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทางในอดีตและปัจจุบันนั้น ทั้งคณะกรรมการผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องการขนส่ง มีความแตกต่างกัน (นอกจากในรายละเอียดบางประการ ซึ่งจะกล่าวในข้อ ๒)
๒. ค่า χ^2 ที่คำนวณน้อยกว่าค่า χ^2 จากตาราง ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐาน หรืออาจกล่าวได้ว่า ในการเลือกใช้ข่าวสารข้อมูลของคณะกรรมการผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ไม่มีความแตกต่างกันในด้านต่าง ๆ ดังนี้
 - ๒.๑ ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเฉพาะเส้นทาง เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องแผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดเส้นทางที่กำหนด
 - ๒.๒ ด้านการเมือง เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องอิทธิพลของผู้นำในท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางการเมืองระดับต่าง ๆ
 - ๒.๓ ด้านประชากร เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่อง จำนวนหรือความหนาแน่นของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้านและอัตราการเพิ่มของประชากร
 - ๒.๔ ด้านสังคม เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องสถานศึกษา ทั้งของรัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนนักเรียน หรือนิสิตนักศึกษา และบุคลากรในสถานศึกษา และเรื่องตลาดหรือตลาดนัด รวมทั้งปริมาณคนมาตลาดหรือตลาดนัด

- ๒.๕ ด้านการเกษตร เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องพืชที่การเพาะปลูก รวมทั้งปริมาณและประเภทของพืช และเรื่องจำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยง ผลิตภัณฑ์จากป่า
- ๒.๖ ด้านสถานธุรกิจ การผลิตและบริการ เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องจำนวนธนาคาร บริษัทเงินทุน และการประกันภัย เรื่องจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก-เบา รวมทั้งบุคคลากรในโรงงานและจำนวนร้านเครื่องอุปโภค บริโภค ต่าง ๆ

อนึ่ง คำว่า "ไม่มีความแตกต่างกัน" นั้นพิจารณาได้ ๒ ประเด็น คือ "ไม่มีความแตกต่างกัน" ในการเลือกใช้ข่าวสารข้อมูล กับ "ไม่มีความแตกต่างกัน" ในการไม่เลือกใช้ข่าวสารข้อมูล ในทำนองเดียวกัน คำว่า "มีความแตกต่างกัน" นั้น มีประเด็นต้องพิจารณาเช่นเดียวกัน คือ "มีความแตกต่างกัน" ในการเลือกใช้ข่าวสารข้อมูล หรือไม่เลือกใช้ข่าวสารข้อมูล ซึ่งจะต้องศึกษาให้สัมพันธ์กับตารางที่ ๗ (จะได้อธิบายถึงในบทที่ ๕ ในการอภิปรายผล)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๑๒ เปรียบเทียบการแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ของ
กลุ่มตัวอย่างที่นำข่าวสารข้อมูลมาใช้ประกอบการกำหนดเส้นทาง
การเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง

แหล่งที่จะแสวงหาข่าวสารข้อมูล	กลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของ ข้อมูลที่ใช้		N	d.f.	χ^2	Sig.
		เคยใช้	ไม่เคยใช้				
การแสวงหาข่าวสารข้อมูลจาก							
๑. ศาลากลางจังหวัด หรือที่ว่าการ อำเภอ	ก.	๑๕.๗	๗.๘	๒๗	๒	๒.๒๔	NS.
	ข.	๓๗.๔	๑๑.๓	๕๖			
	ค.	๑๗.๔	๑๐.๔	๓๒			
๒. จากสำนักงานศึกษาธิการจังหวัด หรือศึกษาธิการอำเภอ	ก.	๗.๑	๑๕.๙	๒๖	๒	๐.๓๑	NS.
	ข.	๑๒.๔	๓๖.๓	๕๕			
	ค.	๗.๑	๒๑.๒	๓๒			
๓. จากสำนักงานเกษตรจังหวัดหรือ เกษตรอำเภอ	ก.	๖.๓	๑๗.๐	๒๖	๒	๐.๒๖	NS.
	ข.	๑๐.๗	๓๗.๕	๕๔			
	ค.	๖.๓	๒๒.๓	๓๒			
๔. จากสำนักพาณิชย์จังหวัด	ก.	๘.๐	๑๔.๒	๒๖	๒	๑.๗๔	NS.
	ข.	๑๘.๘	๒๙.๕	๕๔			
	ค.	๗.๑	๒๑.๔	๓๒			
๕. จากสำนักงานเทศบาล	ก.	๑๔.๐	๘.๖	๒๗	๒	๐.๐๑	NS.
	ข.	๒๘.๘	๑๘.๓	๕๕			
	ค.	๑๖.๗	๑๑.๔	๓๒			
๖. สำนักงานสถิติแห่งชาติ	ก.	๑๑.๔	๑๒.๓	๒๗	๒	๑๓.๓๘	p.<.05
	ข.	๓๔.๒	๑๔.๐	๕๕			
	ค.	๘.๘	๑๙.๓	๓๒			

เมื่อพิจารณาการทดสอบความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่เคยปฏิบัติมาในอดีตและกำลังปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน จากตารางที่ ๑๑ นั้น ปรากฏว่า

ค่า χ^2 ที่คำนวณได้น้อยกว่า χ^2 จากตาราง ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ (*Non-Significant*) เกือบทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ หรือกล่าวได้ว่าการแสวงหาข่าวสารข้อมูลมาประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทางของคณะกรรมการฯ ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องการขนส่ง นั้น ไม่มีความแตกต่างกัน

สำหรับ ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มากกว่า χ^2 จากตาราง ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ (*Significant*) นั้นมีเพียงแหล่งข่าวสารข้อมูลเดียวคือ ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ

สรุปแล้วการแสวงหาข่าวสารข้อมูลมาประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทาง ของคณะกรรมการฯ ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องการขนส่งในอดีตและปัจจุบันนั้น ไม่มีความแตกต่างกันสำหรับการแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ของคณะกรรมการฯ ผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง มีความแตกต่างกัน

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๑๓ เปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ ที่น่าจะนำมาพิจารณาประกอบการตัดสินใจ ในการกำหนดเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทาง

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	คณะกรรมการฯ				ผู้ประกอบการขนส่ง				เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง				F	Sig.
	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.		
<u>ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเส้นทาง</u>	๒๕	๓๙๘.๐	๑๕.๙๒	๑.๘๗	๕๕	๘๓๒.๐	๑๕.๘๕	๑.๕๒	๓๑	๕๐๘.๐	๑๖.๓๙	๑.๘๖	๑.๐๙	NS.
๑. แผนที่เส้นทางหรือรายละเอียดเส้นทาง	๒๗	๑๒๕.๐	๔.๖๖	๐.๔๙	๕๖	๒๕๕.๐	๔.๖๖	๐.๔๘	๓๒	๑๕๕.๐	๔.๕๐	๐.๘๐	๒.๐๓	NS.
๒. ลักษณะหรือสภาพถนน	๒๗	๑๒๐.๐	๔.๔๔	๐.๕๘	๕๕	๒๓๓.๐	๔.๒๔	๐.๖๙	๓๒	๑๕๐.๐	๔.๓๘	๐.๖๖	๑.๐๔	NS.
๓. จำนวนรถที่จะนำมาวิ่งบริการในเส้นทาง	๒๕	๖๒.๐	๒.๔๘	๑.๑๒	๕๖	๑๖๘.๐	๓.๐๐	๑.๐๘	๓๑	๙๑.๐	๒.๙๔	๑.๓๕	๑.๘๐	NS.
๔. การทับหรือซ้อนเส้นทางเดินรถที่ได้กำหนดไว้แล้ว	๒๗	๑๑๘.๐	๔.๓๗	๐.๘๘	๕๖	๒๒๗.๐	๔.๒๓	๐.๘๑	๓๒	๑๕๗.๐	๔.๕๙	๐.๕๐	๒.๓๓	NS.
<u>อุปกรณ์การขนส่งทั่วไป</u>	๒๗	๒๐๓.๐	๗.๕๒	๑.๕๓	๕๕	๓๘๙.๐	๗.๐๗	๐.๘๘	๓๑	๒๑๘.๐	๗.๐๓	๑.๕๕	๑.๕๖	NS.
๑. จำนวนรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกทั้งส่วนบุคคลและรับจ้าง	๒๗	๑๐๘.๐	๓.๙๕	๐.๙๕	๕๕	๑๓๖.๐	๓.๒๐	๑.๗๐	๓๒	๑๑๒.๐	๓.๕๐	๐.๘๘	๖.๐๔	p.<.05
๒. จำนวนเที่ยวการเดินทางรถไฟที่ผ่านเส้นทางที่กำหนด	๒๗	๙๙.๐	๓.๖๗	๐.๗๘	๕๖	๒๑๖.๐	๓.๘๖	๐.๖๕	๓๑	๑๑๐.๐	๓.๕๕	๐.๘๘	๑.๘๑	NS.
<u>ด้านการเมือง</u>	๒๖	๓๙๙.๐	๑๑.๘๘	๑.๓๑	๕๖	๖๕๑.๐	๑๑.๐๙	๑.๑๐	๓๒	๓๕๕.๐	๑๐.๗๕	๑.๕๕	๕.๘๕	p.<.05
๑. ประชาชนในอาณาบริเวณหรือท้องถิ่นนั้น ๆ ร่วมกันร้องเรียน ร้องเรียนให้ทางราชการกำหนดเส้นทาง	๒๗	๑๐๘.๐	๔.๐๐	๐.๗๘	๕๖	๒๐๕.๐	๓.๖๖	๐.๖๑	๓๒	๑๒๓.๐	๓.๘๕	๐.๘๕	๒.๑๑	NS.
๒. เส้นทางที่กำหนดอยู่ในเขตแทรกซึมหรือเขตผู้ก่อการร้าย	๒๗	๑๒๒.๐	๔.๕๒	๐.๕๘	๕๖	๒๒๐.๐	๓.๙๓	๐.๖๖	๓๒	๑๓๑.๐	๔.๐๙	๐.๓๐	๑๐.๑๒	p.<.05
๓. อิทธิพลของผู้นำในท้องถิ่นหรืออิทธิพลทางการเมืองในระดับต่าง ๆ	๒๖	๘๙.๐	๓.๕๒	๐.๘๐	๕๖	๑๙๖.๐	๓.๕๐	๐.๖๖	๓๒	๙๐.๐	๒.๘๑	๑.๒๓	๖.๒๒	p.<.05

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	คณะกรรมการ				ผู้ประกอบการขนส่ง				เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง				F	Sig.
	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.		
<u>ด้านประชากร</u>	๒๗	๓๒๗.๐	๑๒.๑๑	๑.๖๐	๕๖	๖๙๑.๐	๑๒.๓๔	๑.๑๕	๓๑	๓๗๓.๐	๑๒.๐๓	๑.๕๐	๐.๖๑	NS.
๑. จำนวนความหนาแน่นของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้าน	๒๗	๑๑๕.๐	๔.๒๖	๐.๗๑	๕๖	๒๓๓.๐	๔.๑๖	๐.๕๓	๓๒	๑๓๕.๐	๔.๒๒	๐.๗๑	๐.๒๔	NS.
๒. อัตราการเพิ่มของประชากรในแต่ละอำเภอ ตำบลหรือหมู่บ้าน	๒๗	๑๐๓.๐	๓.๘๑	๐.๖๒	๕๖	๒๒๖.๐	๔.๐๔	๔.๐๒	๓๑	๑๑๖.๐	๓.๗๔	๐.๗๓	๐.๐๙	NS.
๓. จำนวนครัวเรือนในสองทางตั้งแต่จุดต้นทางจนถึงปลายทางของเส้นทางที่กำหนด	๒๗	๑๐๙.๐	๔.๐๔	๐.๕๙	๕๖	๒๓๒.๐	๔.๑๔	๐.๕๙	๓๒	๑๓๑.๐	๔.๐๙	๐.๕๓	๐.๗๒	NS.
<u>ด้านสังคม</u>	๒๗	๕๕๓.๐	๒๐.๔๘	๑.๙๗	๕๖	๑๑๐๕.๐	๑๙.๗๓	๑.๖๖	๓๒	๖๕๕.๐	๒๐.๔๕	๒.๓๕	๒.๐๐๓	NS.
๑. จำนวนสถานศึกษารวมทั้งนักเรียน อาจารย์และบุคลากร	๒๗	๑๑๕.๐	๔.๒๖	๐.๕๓	๕๖	๒๓๐.๐	๔.๑๑	๐.๕๙	๓๒	๑๓๒.๐	๔.๑๓	๐.๖๑	๐.๗๘	NS.
๒. จำนวนสถานที่ทำงานของราชการและเอกชนรวมทั้งบุคลากร	๒๗	๑๑๒.๐	๔.๑๕	๐.๖๐	๕๖	๒๓๑.๐	๔.๑๓	๐.๕๕	๓๒	๑๓๑.๐	๔.๐๙	๐.๖๔	๐.๐๗	NS.
๓. จำนวนหมู่บ้านจัดสรรและจำนวนบ้านในหมู่บ้านจัดสรร	๒๗	๑๑๒.๐	๔.๑๕	๐.๔๖	๕๖	๒๒๕.๐	๔.๐๒	๐.๕๒	๓๒	๑๓๓.๐	๔.๑๖	๐.๖๓	๐.๙๐	NS.
๔. จำนวนชุมชนนิเวศน์สำคัญรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว	๒๗	๑๐๕.๐	๓.๘๙	๐.๖๔	๕๖	๒๐๐.๐	๓.๕๗	๐.๖๐	๓๒	๑๒๕.๐	๔.๐๐	๐.๕๑	๖.๒๕	p.<.05
๕. ตลาดหรือตลาดนัดรวมทั้งปริมาณของคนที่มาตลาดหรือตลาดนัดในแต่ละวัน	๒๗	๑๐๙.๐	๔.๐๔	๐.๔๔	๕๖	๒๑๙.๐	๓.๙๑	๐.๔๔	๓๒	๑๓๐.๐	๔.๐๖	๐.๖๗	๑.๐๙	NS.

ข่าวสารข้อมูลประเภทต่าง ๆ	คณะกรรมการฯ				ผู้ประกอบการขนส่ง				เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง				F	Sig.
	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.		
ด้านการเกษตร	๒๗	๒๙๒.๒	๑๐.๘๑	๒.๑๔	๕๖	๔๗๗.๐	๘.๕๒	๒.๔๖	๓๒	๓๑๒.๐	๙.๗๕	๒.๐๕	๙.๗๗	p.<.05
๑. ที่นที่การเพาะปลูกทั้งพืชไร่ ไร่ พืชสวน พืชผัก รวมทั้งปริมาณและประเภทของพืชดังกล่าว	๒๗	๑๐๔.๐	๓.๘๕	๐.๗๗	๕๖	๑๙๔.๐	๓.๔๖	๐.๕๔	๓๒	๑๑๒.๐	๓.๕๐	๐.๙๒	๒.๘๖	NS.
๒. จำนวนหรือปริมาณสัตว์เลี้ยงทั้งสัตว์บกและสัตว์น้ำ รวมทั้งปริมาณผลผลิตจากป้า	๒๗	๔๖.๐	๓.๕๖	๐.๘๕	๕๖	๑๓๒.๐	๒.๓๖	๑.๒๑	๓๒	๙๔.๐	๒.๙๔	๐.๙๕	๑๑.๘๗	p.<.05
๓. ปริมาณผลผลิตทางคาม เกษตรกรรม รวมทั้งอัตรา การเพิ่มผลผลิตทาง เกษตรกรรม	๒๗	๔๒.๐	๓.๔๑	๐.๘๙	๕๖	๑๕๑.๐	๒.๗๐	๑.๑๑	๓๒	๑๐๖.๐	๓.๓๑	๐.๙๐	๖.๒๕	p.<.05
สาขาธุรกิจ การผลิตและบริการ	๒๗	๔๑๓.๐	๑๕.๓๐	๑.๙๔	๕๖	๗๔๕.๐	๑๓.๓๐	๑.๙๘	๓๒	๔๕๓.๐	๑๔.๑๖	๒.๐๖	๙.๒๑	p.<.05
๑. จำนวนธนาคาร บริษัทเงินทุน และการประกันภัย	๒๗	๑๐๖.๐	๓.๙๓	๐.๕๕	๕๖	๑๕๗.๐	๒.๖๓	๑.๑๒	๓๒	๑๐๓.๐	๓.๒๒	๐.๙๑	๑๗.๒๒	p.<.05
๒. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก - เบา รวมทั้ง บุคคลากร พนักงานในโรงงานดังกล่าว	๒๗	๑๑๐.๐	๔.๐๗	๐.๕๕	๕๖	๒๓๖.๐	๔.๒๑	๐.๕๓	๓๒	๑๓๕.๐	๔.๒๒	๐.๘๒	๐.๘๑	NS.
๓. จำนวนร้านเครื่องอุปโภค บริโภคต่าง ๆ	๒๗	๑๑๐.๐	๓.๗๐	๐.๗๒	๕๖	๑๘๒.๐	๓.๒๕	๐.๘๕	๓๒	๓๙๑.๐	๓.๔๑	๐.๘๔	๓.๙๐	p.<.05
๔. จำนวนและประ เภทสถาน เริงรมย์และที่พักผ่อน หย่อนใจ	๒๗	๙๗.๐	๓.๕๙	๐.๘๔	๕๖	๑๘๐.๐	๓.๒๑	๐.๗๖	๓๒	๑๐๖.๐	๓.๓๑	๐.๘๖	๒.๐๒	NS.

เมื่อพิจารณาการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อข่าวสารข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่จะนำมาประกอบการพิจารณากำหนดเส้นทางการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางพบว่า

๑. สำหรับค่าวิกฤตของอัตราส่วน F (F -ratio) จากการคำนวณน้อยกว่า ค่า F -distribution จากตาราง ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ (Non-Significant) นั้น ได้แก่
 - ๑.๑ ด้านสภาพภูมิศาสตร์และรายละเอียดเส้นทาง
 - ๑.๒ ด้านอุปกรณ์การขนส่งทั่วไป
 - ๑.๓ ด้านประชากร
 - ๑.๔ ด้านสังคม

นอกจากนี้ถ้าศึกษาในเรื่องต่าง ๆ แล้วพบว่า ทางด้านการเมืองที่เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องปริมาณหรือความหนาแน่นของชุมชน ทางด้านสถานธุรกิจการผลิตและบริการ เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนัก - เบา รวมทั้งจำนวนบุคคลากรในโรงงานดังกล่าว และจำนวนและประเภทสถานเริงรมย์ต่าง ๆ

ทั้งหมดที่กล่าวข้างต้น เป็นการยอมรับสมมุติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อข่าวสารข้อมูลด้านต่าง ๆ ข้างต้น และเรื่องต่าง ๆ ของข่าวสารข้อมูลไม่มีความแตกต่างกัน

๒. ส่วนค่าวิกฤตของอัตราส่วน F จากการคำนวณมากกว่า ค่า F -distribution จากตาราง ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ (Significant) นั้น ได้แก่
 - ๒.๑ ด้านการเมือง
 - ๒.๒ ด้านการเกษตร
 - ๒.๓ ด้านสถานธุรกิจ การผลิตและการบริการ

นอกจากนี้ ถ้าศึกษาในเรื่องต่าง ๆ แล้วพบว่าในด้านอุปกรณ์การขนส่งทั่วไปที่เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและบรรทุก ในด้านสังคมที่เกี่ยวกับข่าวสารข้อมูลในเรื่องชุมชนัยสถานสำคัญ รวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยวและตลาด หรือตลาดนัด รวมทั้งปริมาณผู้มาตลาดหรือตลาดนัด

ทั้งหมดที่กล่าวมานี้ เป็นการปฏิบัติธรรมมุขีฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อต้านต่าง ๆ และเรื่องต่าง ๆ ของข่าวสารข้อมูลนั้นมีความแตกต่างกัน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๑๔ เปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับการแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่น่าจะนำมา

๗๘

ประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง

แหล่งข่าวสารข้อมูล	คณะกรรมการฯ				ผู้ประกอบการขนส่ง				เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง				F	Sig.
	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.	N	SUM	\bar{X}	S.D.		
<u>แหล่งที่จะแสวงหาข่าวสารข้อมูล</u>	๒๗	๖๒๑.๐	๒๓.๐๐	๒.๔๒	๕๔	๑๒๓๖.๐	๒๒.๘๕	๒.๔๗	๒๙	๖๕๖.๐	๒๒.๒๘	๒.๓๐	๐.๗๘	NS.
๑. ข่าวสารข้อมูลจากศาลากลางจังหวัดหรือที่ว่าการอำเภอ	๒๗	๑๑๐.๐	๔.๑๑	๐.๖๔	๕๖	๒๒๓.๐	๓.๙๘	๐.๖๗	๓๑	๑๒๔.๐	๔.๐๐	๐.๖๓	๐.๓๗	NS.
๒. ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานศึกษาธิการจังหวัด หรือ ศึกษาธิการอำเภอ	๒๗	๑๐๓.๐	๓.๘๑	๐.๗๔	๕๖	๒๒๖.๐	๔.๐๔	๐.๖๔	๓๑	๑๒๔.๐	๔.๐๐	๐.๕๘	๑.๐๒	NS.
๓. ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานเกษตรจังหวัดหรือ เกษตรอำเภอ	๒๗	๑๐๑.๐	๓.๗๔	๐.๖๖	๕๔	๑๗๗.๐	๓.๒๒	๐.๕๓	๓๐	๑๐๘.๐	๓.๖๐	๐.๖๗	๘.๑๐	p. < .05
๔. ข่าวสารข้อมูลจากสำนักพาณิชย์จังหวัด	๒๗	๑๐๑.๐	๓.๗๔	๐.๕๔	๕๔	๑๔๓.๐	๓.๕๗	๐.๖๔	๓๑	๑๐๘.๐	๓.๔๘	๐.๗๗	๑.๐๒	NS.
๕. ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานเทศบาลเมืองหรือเทศบาลตำบล	๒๗	๑๐๑.๐	๓.๗๔	๐.๗๑	๕๖	๒๒๐.๐	๓.๙๓	๐.๖๓	๓๐	๑๐๘.๐	๓.๖๐	๐.๘๑	๒.๒๖	NS.
๖. ข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ	๒๗	๑๐๔.๐	๓.๘๕	๐.๗๒	๕๖	๒๒๑.๐	๓.๙๕	๐.๕๕	๓๑	๑๑๖.๐	๓.๗๔	๐.๗๓	๔.๗๐	NS.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เมื่อพิจารณาการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อแหล่งที่จะแสวงหาข่าวสาร
ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า

ค่าวิกฤตของอัตราส่วน F (F -ratio) จากการคำนวณน้อยกว่าค่า F -distribution
จากตารางซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Non - $Significant$) สำหรับความคิดเห็นต่อ
การแสวงหาข่าวสารข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง แต่มีกรณีเดียวที่ค่าวิกฤตของอัตราส่วน F จากการ
คำนวณมากกว่า F -distribution จากตารางนั้นคือ ความคิดเห็นต่อการแสวงหาข่าวสารข้อมูล
จากสำนักงานเกษตรจังหวัด หรืออำเภอ

กล่าวได้ว่า คณะกรรมการฯ ผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
มีความแตกต่างกันในการแสวงหาข่าวสารข้อมูลจากสำนักงานเกษตรจังหวัดหรืออำเภอ สำหรับ
ความคิดเห็นของคณะกรรมการฯ ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ต่อการ
แสวงหาข่าวสารข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ นั้น ไม่มีความแตกต่างกัน

ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย