

## ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก\*

### THE FACTORS INFLUENCING THE DECISION TO USE PUBLIC TRANSPORTATION IN THE EASTERN ECONOMIC CORRIDOR

สุพานุภทร วงศ์ภูติ\*, ณิชฐา เศวตนรากุล

Supanupat Wongphudee\*, Natha Sawetnarakul

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขต อยุธยา ประเทศไทย

Faculty of Business Administration, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Rayong, Thailand

\*Corresponding author E-mail: supanupat.w@fba.kmutnb.ac.th

#### บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณมีวัตถุประสงค์ 1) ศึกษาถึงระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก และ 2) ศึกษาถึงระดับอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประชากรในการวิจัย คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใน 3 จังหวัดเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่ อยุธยา ชลบุรี และฉะเชิงเทรา วิธีการสุ่มตัวอย่างใช้แบบแบ่งกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างจากประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก จำนวน 400 คน จากนั้นใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปจะใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ลักษณะการใช้บริการขนส่งสาธารณะ จะใช้การวิเคราะห์ด้วยการหาค่าเฉลี่ย (Mean =  $\bar{x}$ ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation = S.D.) ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลระดับอิทธิพลของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก จะใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Linear Regression Analysis) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมพนักงานขับรถ ด้านการบริการ และด้านราคา พบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมพนักงานขับรถมีระดับความสำคัญสูงสุด และทุกปัจจัยมีระดับอิทธิพลที่ส่งผลการตัดสินใจของประชาชนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สำหรับปัจจัยด้านพนักงานขับรถเป็นปัจจัยที่มีระดับความสำคัญสูงที่สุด ดังนั้น ควรให้ความสำคัญโดยการเลือกพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด

**คำสำคัญ:** ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, ระบบขนส่งสาธารณะ, คุณภาพชีวิต

#### Abstract

This research is a quantitative research objective of this research is to, 1) Investigate the importance of factors on the decision-making process regarding the use of public transportation in the Eastern Economic Corridor development area, and 2) The influence of factors on the decision-making process regarding the use of public transportation in the Eastern Economic

Corridor development area. The population for this research includes residents in the three target provinces within the Eastern Economic Corridor (EEC) development area, namely Rayong, Chonburi, and Chachoengsao. The sampling method employed is Cluster Sampling, where sample groups are selected from the population area. Subsequently, Accidental Sampling is used. The data collection tool utilized in this research is a questionnaire. General data analysis will involve the use of Frequency Distribution and Percentage. Meanwhile, analyzing the characteristics of public transportation service usage will employ Mean ( $\bar{x}$ ) and Standard Deviation (S.D.). For assessing the influence of various factors on the decision-making process regarding the usage of public transportation services in the EEC development area, Multiple Linear Regression Analysis will be utilized. The results of the data analysis for the 4 factors, namely, the vehicle aspect, driver behavior aspect, service aspect, and pricing aspect, reveal that the driver aspect holds the highest level of significance. Each factor has a statistically significant influence on the decision-making process of the residents in the Eastern Economic Special Development Zone regarding the use of public transportation. Among them, the driver aspect exhibits the most substantial impact. Therefore, it is important to ensure that employees are qualified and complete.

**Keywords:** Eastern Economic Special Development Zone, Public Transportation System, Quality of Life

## บทนำ

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 กำหนดให้มีเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ 3 จังหวัดเป้าหมายที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง ได้แก่ จังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนและสร้างความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ ภาครัฐจึงได้มีการลงทุนโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานขั้นมารองรับ EEC ประกอบด้วย การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหลักเพื่อเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมสำคัญระหว่างภูมิภาค การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรองเพื่อเชื่อมโยงระบบหลักและแหล่งกิจกรรมสำคัญระหว่างเมืองในเขตเมือง และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเสริมเพื่อเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมย่อยในเขตเมืองหรือพื้นที่อยู่อาศัยเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง โดยรัฐบาลคาดหวังว่าเมื่อแผนพัฒนาดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตและรองรับการเดินทางของประชาชนรวมถึงนักลงทุนทั้งในและนอกพื้นที่ EEC ให้เดินทางทำกิจกรรมในชีวิตหรือการติดต่อเจรจาลงทุนทางธุรกิจได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2564)

ระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยส่วนใหญ่จะมีผู้ประกอบการเอกชนที่ได้รับสัมปทานเข้าไปดำเนินการจัดการอย่างเป็นอิสระโดยที่ภาครัฐไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาแต่อย่างใด ทำให้กลายเป็นธุรกิจที่มีการผูกขาด ผู้ประกอบการจึงมุ่งเน้นไปที่การเพิ่มราคาค่าบริการเพื่อให้ถึงจุดคุ้มทุนโดยเร็วเพื่อป้องกันการขาดทุนมากกว่าที่จะพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการบริการให้ดีขึ้น ทำให้การบริการของระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่มีการแข่งขันจึงมีคุณภาพไม่ดีพอ ไม่มีความปลอดภัย (นพวรรณ เตชสนีย์, 2561) ปัญหาดังกล่าวถูกสะสมมาอย่างยาวนานและส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนในแต่ละวัน แต่ความจำเป็นที่ยังต้องเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในแต่ละวัน ประกอบด้วยการเดินทางไปทำงาน ไปเยี่ยมญาติ ไปโรงพยาบาล การติดต่อพบปะเพื่อการค้าขาย หรือการท่องเที่ยว จึงต้องแก้ปัญหาด้วยการใช้รถส่วนตัวเพื่ออำนวยความสะดวกสบาย

ในการเดินทางของตนเอง โดยการกีดกัน สร้างภาระหนี้สินเพิ่มเติม ส่งผลให้เกิดการขาดการสภาพคล่องทางการเงิน ความสามารถในการใช้จ่ายใช้สอยของครัวเรือนของประชาชนลดลง ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมาก (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2565) ขณะเดียวกันเมื่อจำนวนรถส่วนตัวบนท้องถนนมีความหนาแน่นขึ้น ได้ทำให้เกิดปัญหามลพิษที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพรวมถึงความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรของประชาชนที่เข้ามาในพื้นที่ EEC สูงขึ้น ซึ่งเห็นได้จากอัตราการเสียชีวิตของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร (ต่อประชากรแสนคน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2561 มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น และยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวมอย่างมหาศาล ซึ่งความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น คิดเป็นมูลค่าราว 5 แสนล้านบาทต่อปี ส่งผลต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศอย่างมาก (ณัชชา โอเจริญ, 2560)

จากปัญหาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการยกระดับการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่ EEC รวมทั้งจังหวัดข้างเคียงให้เชื่อมโยงกันและสร้างทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชนมีมากขึ้น ผู้วิจัยจึงสนใจและต้องการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยผลการศึกษาที่ได้จะถูกนำเสนอให้ภาครัฐพิจารณา นำไปใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเดินทางอย่างเหมาะสมและตอบสนองการเดินทางของประชาชนในชีวิตประจำวัน อำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนที่เดินทางเข้าไปในพื้นที่เศรษฐกิจต่าง ๆ และช่วยกระจายตัวนักท่องเที่ยวไปสู่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย จนนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เกิดความสะดวกสบายต่อการเดินทางและมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ลดการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ส่งเสริมภาพลักษณ์และสนับสนุนเศรษฐกิจและกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC จนส่งผลต่อเนื่องไปยังเศรษฐกิจภาพรวมที่ดีของประเทศต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก
2. เพื่อศึกษาถึงระดับอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อตรวจสอบระดับความสำคัญและระดับอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

#### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใน 3 จังหวัดเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างใช้การคำนวณด้วยสูตรของยามาเน่ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง ทั้งสิ้น 399.82 หรือ 400 คน (Yamane, T., 1967) วิธีการสุ่มตัวอย่างใช้แบบแบ่งกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ EEC โดยคิดตามสัดส่วนประชากร (กรมการปกครอง, 2566) ที่อาศัยอยู่จังหวัด ชลบุรี จำนวน 207 คน ระยอง 99 คน และฉะเชิงเทรา 94 คน จากนั้นจึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

#### 2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่พัฒนามาจากการทบทวนวรรณกรรม เอกสาร ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถามในด้านความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) ใช้วิธีการตรวจสอบดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

(Index of Item-Objective Congruence: IOC) โดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน ได้ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.97 ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่ต้องมีค่ามากกว่า 0.50 จากนั้นนำแบบสอบถามไปหาค่าความเชื่อมั่นโดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์จากกลุ่มประชาชนที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกันจำนวนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน พบว่า ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.90 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.80 แสดงว่า แบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือสูงและสามารถนำไปใช้เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างได้ (Cronbach, L. J., 1951)

### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาจะใช้วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อมูลลักษณะการใช้บริการขนส่งสาธารณะของผู้ตอบแบบสอบถามด้วยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) การวิเคราะห์ระดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะใช้การวิเคราะห์ด้วยการหาค่าเฉลี่ย (Mean:  $\bar{X}$ ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลที่ใช้สถิติเชิงอ้างอิงสำหรับระดับอิทธิพลของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก จะใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Linear Regression Analysis)

### 4. การทดสอบข้อตกลงเบื้องต้นก่อนการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ

การทดสอบความสัมพันธ์ (Correlation) ระหว่างปัจจัยกับการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก จะใช้การทดสอบด้วยค่า Zero order ซึ่งต้องมีค่ามากกว่า 0.21 เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์ก่อนนำเข้าสู่การวิเคราะห์การถดถอย (Simmonds, P., 2017)

การตรวจสอบว่าการแทนค่าตัวแปรในสมการเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาภาวะ Multicollinearity ผู้วิจัยจะทำการทดสอบความสัมพันธ์กันโดยใช้เกณฑ์ค่า Tolerance มีค่าเกิน 0.10 และ ค่า Variance Inflation Factor (VIF) มีค่าน้อยกว่า 10 (Ainiyah, N. et al., 2016)

## ผลการวิจัย

### 1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ผลการวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละด้านเพศ อายุ อาชีพ และรายได้ต่อเดือน

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	1. ชาย	176	44.00
	2. หญิง	224	56.00
อายุ	1. ไม่เกิน 30 ปี	186	46.50
	2. 31 - 40 ปี	112	28.00
	1. 41 - 50 ปี	75	18.75
	2. 51 ปี ขึ้นไป	27	6.75
รายได้ต่อเดือน	1. ไม่เกิน 20,000 บาท	308	77.00
	2. 20,001 - 40,000 บาท	85	20.50
	3. 40,001 บาท ขึ้นไป	10	2.50

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เพศหญิง ที่เหลือเป็นเพศชาย ส่วนอายุของกลุ่มตัวอย่างพบว่า มีอายุไม่เกิน 30 ปี มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อายุ 31 - 40 ปี อายุ 41 - 50 ปี และอายุ 51 ปี ขึ้นไป

ตามลำดับ สำหรับรายได้ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ รายได้ต่อเดือน 20,001 - 40,000 บาท และรายได้ต่อเดือนมากกว่า 40,000 บาท ตามลำดับ

## 2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ วัตถุประสงค์การใช้ จำนวนความถี่ในการใช้ต่อสัปดาห์ ช่วงเวลาที่ใช้ และจำนวนครั้งที่ใช้ต่อสัปดาห์ ดังแสดงในตารางที่ 2

**ตารางที่ 2** จำนวนและค่าร้อยละของวัตถุประสงค์การใช้ จำนวนความถี่ในการใช้ต่อสัปดาห์ และช่วงเวลาที่ใช้และจำนวนเงินค่าขนส่งสาธารณะที่ใช้ต่อเดือน

ข้อมูลการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ		จำนวน	ร้อยละ
วัตถุประสงค์การใช้บริการ	1. เพื่อไปสถานศึกษา	88	22.00
	2. เพื่อไปเยี่ยมญาติ	49	12.25
	3. เพื่อไปประกอบอาชีพ/ติดต่อค้าขาย	113	28.25
	4. เพื่อไปพบแพทย์ตามนัดหมาย	51	12.75
	5. เพื่อการท่องเที่ยว	99	24.75
ความถี่ในการใช้บริการต่อสัปดาห์	1. ไม่เกิน 3 ครั้ง	221	55.25
	2. 4 - 6 ครั้ง	130	32.50
	3. ใช้ทุกวัน	49	12.25
ช่วงเวลาที่ใช้บริการในแต่ละวัน	1. เวลา 05:00 - 12:00 น.	234	58.50
	2. เวลา 12:01 - 18:00 น.	133	33.25
	3. เวลา 18:01 - 21:00 น.	23	5.75
	1. เวลา 21:01 - 04:59 น.	10	2.50
จำนวนเงินที่ใช้บริการต่อเดือน	2. ไม่เกิน 1,000 บาท	347	86.75
	3. 1,001 บาท ขึ้นไป	53	13.25

จากตารางที่ 2 พบว่า ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปประกอบอาชีพหรือติดต่อค้าขาย เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อไปสถานศึกษา เพื่อไปพบแพทย์ตามนัดหมาย และเพื่อไปเยี่ยมญาติ ตามลำดับ สำหรับความถี่ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อสัปดาห์มากที่สุด ได้แก่ ไม่เกิน 3 ครั้ง รองลงมา ได้แก่ 4 - 6 ครั้ง และใช้บริการทุกวัน ตามลำดับ ส่วนช่วงเวลาที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มากที่สุด ได้แก่ เวลา 05.00 - 12.00 น. รองลงมา ได้แก่ เวลา 12:01 - 18:00 น. เวลา 18:00 - 21:00 น. และเวลา 21:01 - 04:59 น. ตามลำดับ (ร้อยละ 58.50) และจำนวนค่าขนส่งสาธารณะที่ใช้ต่อสัปดาห์ส่วนใหญ่ คือ ไม่เกิน 1,000 บาท

3. ผลการวิเคราะห์ระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การวิเคราะห์ระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ดังแสดงในตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	ระดับความสำคัญ		การแปลความหมาย
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านยานพาหนะ	2.53	0.34	ปานกลาง
ด้านพฤติกรรมของพนักงาน	2.56	0.30	ปานกลาง
ด้านการบริการ	2.50	0.33	ปานกลาง
ด้านราคา	2.49	0.33	ปานกลาง



จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับทั้ง 4 ปัจจัยในระดับมาก สามารถเรียงลำดับค่าเฉลี่ยความสำคัญของแต่ละปัจจัยจากมากที่สุดไปหาน้อยสุด ดังนี้ ปัจจัยด้านพนักงาน ( $\bar{X} = 2.56$ , S.D. = 0.29) ปัจจัยด้านยานพาหนะ ( $\bar{X} = 2.53$ , S.D. = 0.34) ปัจจัยด้านการบริการ ( $\bar{X} = 2.50$ , S.D. = 0.33) และปัจจัยด้านราคา ( $\bar{X} = 2.49$ , S.D. = 0.25)

4. ผลการวิเคราะห์ระดับอิทธิพลของแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก

การทดสอบความสัมพันธ์ (Correlation) ระหว่างแต่ละปัจจัยกับการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก ด้วยค่า Zero order พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อยู่ระหว่าง 0.438 ถึง 0.563 ซึ่งมากกว่า 0.21 ถือว่าเป็นไปตามเกณฑ์และมีความสัมพันธ์กันพอที่จะนำเข้าสู่การวิเคราะห์การถดถอย จากนั้นผู้วิจัยคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการด้วยการวิเคราะห์เพียงขั้นตอนเดียว (Enter Method) ผลการวิเคราะห์ ดังแสดงในตารางที่ 4

**ตารางที่ 4** แสดงระดับอิทธิพลของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ปัจจัย	การตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก					
	B	Beta	t	Correlations Zero order	Tolerance	VIF
ค่าคงที่	0.894		8.412*			
ด้านยานพาหนะ	0.115	0.144	2.675*	0.490*	0.531	1.884
ด้านพฤติกรรมของพนักงาน	0.299	0.320	6.114*	0.563*	0.559	1.789
ด้านการบริการ	0.127	0.154	2.694*	0.515*	0.473	2.116
ด้านราคา	0.122	0.145	3.072*	0.438*	0.685	1.460

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05  $R^2 = 0.394$  Adjust  $R^2 = 0.387$   $F = 64.072$

จากตารางที่ 4 ผลการทดสอบข้อตกลงเบื้องต้น พบว่า ไม่เกิดปัญหาภาวะ Multicollinearity เนื่องจากทุกตัวแปรมีค่าตามเกณฑ์ที่กำหนด คือ ค่า Tolerance เกิน 0.1 และ ค่า VIF ไม่เกิน 10

จากค่า  $R^2 = 0.394$  อธิบายได้ว่า ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านพนักงาน ปัจจัยด้านการบริการ และปัจจัยด้านราคามีอิทธิพลร่วมต่อการตัดสินใจของประชาชนในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ร้อยละ 39.40 เมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน (Beta) สามารถเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ปัจจัยด้านพนักงานมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกสูงสุด (Beta = 0.320) รองลงมา ได้แก่ ปัจจัยด้านการบริการ (Beta = 0.154) ปัจจัยด้านราคา (Beta = 0.145) และปัจจัยด้านยานพาหนะ (Beta = 0.144)

## อภิปรายผล

จากผลการวิจัย เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมของพนักงาน ด้านการบริการ และด้านราคา มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Wongwilai, S. et al. พบว่า ปัจจัยด้านยานพาหนะ ด้านการให้บริการ ด้านราคาโดยสารถูกส่งผลกระทบต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะต้องให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย ความยั่งยืน และพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีความทันสมัย และต้องผลักดันเป็นเชิงนโยบายส่งไปที่แต่ละภูมิภาคและกำหนด

สิ่งที่ควรพัฒนาและปรับปรุงอย่างเร่งด่วน คือ ความรวดเร็วในการให้บริการ ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการที่มีความประหยัด ปริมาณของยานพาหนะเพียงพอ และความตรงต่อเวลาของการให้บริการ (Wongwilai, S. et al., 2019); (Thippayakraison, S., 2011)

เมื่อตรวจสอบค่าเฉลี่ยความสำคัญและระดับอิทธิพลที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ พบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมของพนักงาน สูงที่สุด ซึ่งขัดแย้งกับผลการศึกษาของ Chensiripon, A. พบว่า ปัจจัยด้านคุณภาพยานพาหนะส่งผลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด (Chensiripon, A., 2017) ขณะเดียวกันยังขัดแย้งกับผลการศึกษาของ วรัมพร ศรีเนตร และภาชญา เขียวชาญ พบว่า ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาและปัจจัยด้านความสะดวกสบายมากกว่าปัจจัยอื่น (วรัมพร ศรีเนตร และภาชญา เขียวชาญ, 2562) นอกจากนี้ ยังขัดแย้งกับการศึกษาของ Keawprasom, P. พบว่า ปัจจัยด้านยานพาหนะส่งผลต่อการใช้รถโดยสารสาธารณะมากที่สุด อาจเป็นเพราะว่า ประชาชนมีความวิตกกังวลถึงปัญหาอุบัติเหตุบนเส้นทางโดยสารมากจนไม่กล้าใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Keawprasom, P., 2019) ซึ่งสาเหตุสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่พบว่า มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมของพนักงานที่มีการขับขีที่ฝ่าฝืนกฎหมายบ่อยครั้ง การไม่เคารพกฎจราจร ขาดความระมัดระวัง ขาดการอบรมความปลอดภัย (Zheng, L. et al., 2022) ปัญหาพนักงานดื่มสุราจนมีเมมาใจขณะขับขี รวมถึงปัญหาสุขภาพของพนักงานขณะปฏิบัติงาน จนส่งผลต่อความเชื่อมั่นที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนลดลง ดังนั้น ภาครัฐแม้ว่าจะไม่ห้ามมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ แต่ควรให้ความสำคัญกับการตรวจสอบพฤติกรรม การมีสติ และการกำหนดทักษะที่ดีของพนักงานในการขับขียานพาหนะ (Uttajareen, Y., 2021) รวมทั้งหาวิธีการควบคุมให้พนักงานเคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งมีการตรวจสภาพร่างกายอย่างสม่ำเสมอ การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องคอยตรวจจับพนักงานขับขีที่เสพยาเสพติดและดื่มสุราในขณะปฏิบัติงาน รวมถึงมีแนวทางที่ดีและกำหนดมาตรฐานสำหรับการคัดเลือกพนักงานขับขี (Viroj, J. & Parinyanan, C., 2018) มีการจัดอบรมให้ความรู้แก่พนักงานเพื่อขับขียานพาหนะได้อย่างถูกกฎจราจรและปลอดภัย (Jiraporn, S. et al., 2022) เมื่อพนักงานขับขีเกิดความเข้าใจและขับขียานพาหนะได้อย่างถูกต้องตามกฎจราจรอาจจะทำให้ปัญหาอุบัติเหตุลดลงได้ ทำให้ประชาชนคลายความวิตกกังวล และรับรู้ถึงความปลอดภัยจนเกิดความพึงพอใจและมีความต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น (Sarawut, D., 2021)

ขณะเดียวกันการทำให้ประชาชนเกิดความประทับใจแรกพบก็เป็นเรื่องที่สำคัญและอาจเป็นเป็นความสัมพันธ์ที่ดีที่จะส่งผลให้เกิดการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น คือ การอบรมให้พนักงานมีกิริยามารยาทสุภาพ พนักงานมีความเต็มใจให้ความช่วยเหลือทุกครั้งที่ท่านขอใช้บริการ (Suangka, K., 2015) การแต่งกายมีความสะอาดและเรียบร้อย หรือหากพนักงานขับขีมีเครื่องแต่งกายที่เก่าก็ต้องรู้จักทำความสะอาด อีกทั้งไม่ควรดื่มสุราและสูบบุหรี่ เพราะจะทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้กลิ่นที่อาจก่อให้เกิดความรำคาญ (Subundit, C. et al., 2022) และหากพนักงานขับขีสามารถปฏิบัติตามได้ อาจทำให้มีภาพลักษณ์ที่ดีและมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น (Wichai, J., 2019) นอกจากนี้ ภาครัฐควรวิธีการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการคุกคามทางเพศอันเกิดจากตัวพนักงานขับขีและพนักงานบริการบนรถโดยสารสาธารณะที่มีต่อผู้ใช้บริการทุกเพศโดยเฉพาะเพศหญิง เช่น การสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่เฉพาะสำหรับผู้หญิง และควรสร้างทัศนคติเกี่ยวข้องและให้ความสำคัญกับปัญหาคุกคามทางเพศในสังคมไทยให้มากขึ้น (วรภัทร พึ่งพงศ์, 2564)

จากความสำคัญของปัจจัยด้านพฤติกรรมของพนักงาน ผู้วิจัยมีความเห็นว่า หากภาครัฐสามารถดำเนินการหามาตรการที่เข้มงวดกับพนักงานเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาและอุบัติเหตุเกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคตได้สำเร็จ อาจทำให้ประชาชนตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น แต่ขณะเดียวกันปัจจัยด้านยานพาหนะ ด้านการบริการ และราคาค่าโดยสารก็ต้องดำเนินการพัฒนาควบคู่กันไป จึงจะทำให้โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC ประสบความสำเร็จจนเกิดความคุ้มค่ากับงบประมาณที่ภาครัฐลงทุนไป

## สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดเป้าหมายพื้นที่ EEC ซึ่งพบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมของพนักงานมีผลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะ แต่พบว่าปัญหาด้านนี้ยังคงอยู่ เนื่องจากขาดความเข้มงวดในการคัดเลือกพนักงานฯ และรวมถึงการใช้รถใช้ถนน จึงควรมีข้อกำหนดหรือคุณสมบัติสำหรับผู้ที่เข้ารับการคัดเลือกเป็นพนักงานขับรถ ซึ่งในพื้นที่อื่นอาจจะเป็นปัจจัยด้านอื่นตามบริบทของพื้นที่ที่จึงควรศึกษาเพิ่มเติมจากจังหวัดที่เป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของประเทศ เช่น กรุงเทพมหานคร จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต หรือจังหวัดขอนแก่น ซึ่งจะได้ข้อมูลความต้องการของประชาชนในแต่ละภูมิภาคที่แตกต่างกัน เพื่อนำเสนอให้ภาครัฐได้นำไปใช้ในการวางแผนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของทั้งประเทศให้ได้ตรงตามความต้องการและสามารถอำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้ดีขึ้นและสร้างความยั่งยืน ในส่วนข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ เนื่องจากการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดเป้าหมายพื้นที่ EEC ควรศึกษาเพิ่มเติมจากจังหวัดที่เป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของประเทศ เช่น กรุงเทพมหานคร จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต หรือจังหวัดขอนแก่น ซึ่งจะได้ข้อมูลความต้องการของประชาชนในแต่ละภูมิภาคที่แตกต่างกัน เพื่อนำเสนอให้ภาครัฐได้นำไปใช้ในการวางแผนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของทั้งประเทศให้ได้ตรงตามความต้องการ เน้นความปลอดภัย สะดวกสบาย สามารถอำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้ดีขึ้นและสร้างความยั่งยืนให้กับผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

## เอกสารอ้างอิง

- กรมการปกครอง. (2566). จำนวนประชากรแยกตามรายจังหวัด. เรียกใช้เมื่อ 22 มกราคม 2567 จาก [https://stat.bora.dopa.go.th/new\\_stat/webPage/statByYear.php](https://stat.bora.dopa.go.th/new_stat/webPage/statByYear.php)
- ณัชชา โอเจริญ. (2560). อุบัติเหตุทางถนนความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย. เรียกใช้เมื่อ 20 พฤษภาคม 2564 จาก [https://tdri.or.th/2017/08/econ\\_traffic\\_accidents/](https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/)
- นพวรรณ เตชสนีย์. (2561). ผู้หญิงที่ใช้ขนส่งสาธารณะ 45% ถูกคุกคามทางเพศ. เรียกใช้เมื่อ 18 มีนาคม 2565 จาก <https://www.thebangkokinsight.com/news/business/economics/66968/>
- วรภัทร พึ่งพงศ์. (2564). ภัยร้ายในพื้นที่สาธารณะ: หนทางการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศกับการตกเป็นเหยื่อของผู้หญิงบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร. วารสารการเมือง การบริหารและกฎหมาย, 11(3), 411-464.
- วรัมพร ศรีเนตร และภาชญา เชี่ยวชาญ. (2562). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อทางเลือกรับบริการการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสายภาคตะวันออก. ใน การประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษาด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 2 คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2564). แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566 - 2570. เรียกใช้เมื่อ 16 มีนาคม 2565 จาก [https://www.thailand.go.th/issue-focus-detail/006\\_056?hl=th](https://www.thailand.go.th/issue-focus-detail/006_056?hl=th)
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2565). หนี้สินครัวเรือน ผลกระทบระดับประเทศ. เรียกใช้เมื่อ 16 มีนาคม 2565 จาก <https://www.smartsme.co.th/content/100538>
- Ainiyah, N. et al. (2016). The classical assumption test to driving factors of land cover change in the development region of northern part of west Java. The International Archives of the



- Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences. Retrieved September 5, 2022, from <https://doi.org/10.5194/isprs-archives-XLI-B6-205-2016>
- Chensiripon, A. (2017). The Factors Affecting Customer Satisfaction with The North Eastern Line Bus Service (Research Report). Bangkok: Thammasat University.
- Cronbach, L. J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika Journal*, 16(3), 297-334.
- Jiraporn, S. et al. (2022). Attitude and Satisfaction of Passenger Van Users (Chatuchak). *Journal of Legal Entity Management and Local Innovation*, 8(5), 151-162.
- Keawprasom, P. (2019). Factors Affecting the People's Safeness in Using Public Bus of Chumporn Bus Terminal. Research Report: Rajabhat Maha Sarakham University.
- Sarawut, D. (2021). The Satisfaction of Users of The Bangkok Mass Transit Authority Zone 2. *Rajapark Journal*, 15(39), 149-160.
- Simmonds, P. (2017). Linear Regression Analysis Primary Agreement's Test. *Journal of Research and Curriculum Development*, 7(2), 24-25.
- Suangka, K. (2015). Factors Affecting Elderly's Decisions to Use Public Transportation: The Application of Structural Equation Model. *Srinakharinwirot University Journal of Science and Technology*, 7(14), 129-142.
- Subundit, C. et al. (2022). "Motorcycle taxi" about connecting social desires. *Journal of MCU Social Development*, 7(1), 359-371.
- Thippayakraisorn, S. (2011). How did Thailand Develop the Public Transportation Systems? *Executive Journal*, 31(4), 55-58.
- Uttajarearn, Y. (2021). Management Model for Reducing Accidents from Road Freight. *Journal of Social Science and Buddhist Anthropology*, 6(6), 404-417.
- Viroj, J. & Parinyanan, C. (2018). Quality of public bus service for the elderly in Bangkok. *Veridian E-Journal*, Silpakorn University, 11(1), 3091-3104.
- Wichai, J. (2019). The Behavior of Small Vehicles Drivers on Huathanonsanamkila Road Nakohon Si Thammarat Province. *Journal of Mongkut Thaksin*, 1(1), 1-19.
- Wongwilai, S. et al. (2019). A Study demand of public transportation in Buddha-Monthon district, Nakorn Patom province. *Academic Journal Bangkokthonburi University*, 8(1), 11-119.
- Yamane, T. (1967). *Elementary Sampling Theory*. Englewood Cliffs. New Jersey: Prentice Hall.
- Zheng, L. et al. (2022). Analysis of the accident propensity of Chinese bus drivers: the influence of poor driving records and demographic factors. *Mathematical Journal*, 10(22), 43-54.