



Factors Affecting the Decision to Use Public Transport to Enter Bangkok: A Comparison Between Vans and Electric Trains of People in Bangyai District, Nonthaburi Province

Passanop Saonanon^{1*} and Pruttipong Apivatanagul²

Master of Science in Management of Logistics, Graduate School, Rangsit University, Thailand

^{1*}E-mail: passanop.s63@rsu.ac.th, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8033-0066>

²E-mail: pruttipong.ap@rsu.ac.th, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0004-7263-5344>

Received 27/05/2025

Revised 30/05/2025

Accepted 30/06/2025

Abstract

Background and Aims: Transportation and commuting are fundamental factors that play a crucial role in driving economic activities and enhancing the quality of life, particularly in Bangkok, which serves as a central hub for employment, education, and various services. The objectives of this study were: 1) to examine the differences in personal factors that influence the decision to use public transportation into Bangkok, comparing passenger vans with electric trains; and 2) to examine the relationship between factors influencing travel choices including cost, travel time, service accessibility, and convenience and the selection of public transportation into Bangkok, comparing passenger vans and electric trains.

Methodology: This is a quantitative study using a structured questionnaire to collect data from 400 respondents, selected through stratified sampling from residents who had experience using either vans or the MRT Purple Line. Data were analyzed using descriptive statistics such as percentage, mean, and standard deviation, as well as inferential statistics, including Independent Samples t-test and Multiple Regression Analysis to test the research hypotheses.

Results: 1) Personal factors such as age, education level, occupation, and income significantly influenced the decision to use public transportation in Bangkok at the 0.05 level of statistical significance. Specifically, individuals with a monthly income of 30,001–45,000 baht were more likely to choose electric trains over passenger vans, while those with an income not exceeding 15,000 baht tended to choose passenger vans. Additionally, education level and familiarity with both passenger vans and electric trains were found to significantly influence the behavior of transportation mode selection. and 2) Regarding the relationship between travel decision-making factors, including price, travel time, service accessibility, and comfort, and the choice of public transportation, the study found that these factors were statistically significant. In particular, perceived value and ease of access to each transport system were prominent considerations. Multiple regression analysis revealed that the studied independent variables could explain 56.1% of the variance in public transportation choice behavior ($R^2 = 0.561$), indicating a moderate to high predictive capability for user behavior.





Conclusion: The findings reveal that both personal and behavioral factors significantly influence the choice of public transport to Bangkok. In particular, familiarity with vans and MRT services, income level, and education play critical roles. Understanding these differences enables more targeted and efficient development of public transportation systems to meet the diverse needs of commuter groups.

Keywords: Bangkok Commuting; Service Quality; Passenger Vans; MRT Purple Line



ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

พรรณนพ เสาณานนท์^{1*} และพฤตพิงศ์ อภิวัฒน์กุล²

หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

บทคัดย่อ

ภูมิหลังและวัตถุประสงค์: การคมนาคมและการขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์กลางของการจ้างงาน การศึกษา และบริการต่าง ๆ การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาถึงความแตกต่างกันของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า และ 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเลือกการเดินทาง ได้แก่ ด้านราคา ด้านเวลา ด้านการเข้าถึงบริการ ด้านความสะดวกสบาย กับการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ระเบียบวิธีวิจัย: เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ซึ่งได้จากการสุ่มแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) จากประชาชนในเขตอำเภอบางใหญ่ที่เคยใช้บริการรถตู้หรือรถไฟฟ้าสายสีม่วง การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ย (Independent Samples t-test) และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ผลการวิจัย: 1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเฉพาะในกลุ่มรายได้พบว่าผู้มีรายได้ระหว่าง 30,001–45,000 บาท มีแนวโน้มเลือกใช้รถไฟฟ้ามากกว่ารถตู้ ในขณะที่กลุ่มผู้มีรายได้ไม่เกิน 15,000 บาท มักเลือกใช้รถตู้มากกว่า นอกจากนี้ยังพบว่า ปัจจัยด้านระดับการศึกษาและความคุ้นเคยกับการใช้บริการทั้งรถตู้และรถไฟฟ้า ล้วนมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเลือกใช้รูปแบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร 2) ความสัมพันธ์ของปัจจัยในการเลือกการเดินทาง ได้แก่ ด้านราคา ด้านเวลา ด้านการเข้าถึงบริการ และด้านความสะดวกสบาย ในมุมมองของลูกค้า พบว่าปัจจัยเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเฉพาะในด้านของความคุ้มค่าและความสะดวกในการเข้าถึงระบบขนส่งแต่ละประเภท ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแสดงให้เห็นว่า ตัวแปรอิสระที่ศึกษา สามารถอธิบายพฤติกรรม การเลือกใช้รูปแบบขนส่งสาธารณะได้ในสัดส่วนร้อยละ 56.1 ($R^2 = 0.561$) ซึ่งสะท้อนถึงความสามารถ ในการคาดการณ์พฤติกรรมของผู้ใช้บริการได้ในระดับปานกลางถึงสูง

สรุปผล: ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ทั้งปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยเชิงพฤติกรรมในการเดินทางมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า รายได้ และระดับการศึกษา ซึ่งล้วนเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมผู้โดยสาร การเข้าใจความแตกต่างในปัจจัยเหล่านี้สามารถนำไปสู่การออกแบบและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนในแต่ละกลุ่มได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: การเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร; คุณภาพการให้บริการ; รถตู้โดยสาร; รถไฟฟ้าสายสีม่วง

บทนำ

การคมนาคมและระบบขนส่งสาธารณะถือเป็นกลไกพื้นฐานที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สังคม และการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมการผลิต แหล่งงาน สถานศึกษา และบริการต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ทำให้เกิดการกระจายตัวของประชากร ลดความแออัด และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั้งยังมีส่วนช่วยลดปัญหามลภาวะและพลังงานอย่างมีนัยสำคัญ

กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ มีจำนวนประชากรมากกว่า 5.4 ล้านคน (ไม่รวมผู้ที่เดินทางเข้ามาทำงานหรือศึกษาชั่วคราวจากจังหวัดปริมณฑล) (สำนักทะเบียนราษฎร์ กรุงเทพมหานคร, 2563) ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ความแออัดในการเดินทาง และความล่าช้าสูงจากการใช้รถยนต์ส่วนตัว ปัจจัยด้านพื้นที่และค่าครองชีพในกรุงเทพมหานครชั้นในที่สูง ทำให้ประชาชนจำนวนมากเลือกที่จะอยู่อาศัยในเขตรอบนอก โดยเฉพาะจังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีการเติบโตของที่อยู่อาศัยและระบบขนส่งอย่างต่อเนื่อง

อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหนึ่งในพื้นที่ที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่นและมีพฤติกรรมการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานครเป็นประจำ โดยรูปแบบการเดินทางหลักที่ได้รับความนิยมคือ การใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเป็นโครงข่ายรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ที่เชื่อมต่อระหว่างบางใหญ่กับสถานีเตาปูน และการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นระบบขนส่งดั้งเดิมที่มีความยืดหยุ่นในการเข้าถึงและค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่า ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีม่วงมีความทันสมัย ปลอดภัย และมีระยะเวลาเดินทางที่ค่อนข้างคงที่ แม้จะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่ารถตู้โดยสารเฉลี่ยถึง 1.7 เท่า (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2561) แต่ก็ได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง

เมื่อเปรียบเทียบระยะเวลาและค่าโดยสารเฉลี่ยในการเดินทางเข้าเมือง รถไฟฟ้าสายสีม่วงใช้เวลาโดยเฉลี่ย 80 นาทีต่อเที่ยว และมีค่าโดยสารเฉลี่ย 51 บาท ในขณะที่รถตู้ใช้เวลาเฉลี่ย 90 นาที และมีค่าโดยสารเฉลี่ย 30 บาท (กรมการขนส่งทางบก, 2562) ปรากฏการณ์ที่ผู้โดยสารยังคงเลือกใช้บริการรถตู้แม้มีทางเลือกที่สะดวกกว่าจึงเป็นประเด็นที่ควรศึกษาเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภค

ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จึงมีความสำคัญในการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ รายได้ การศึกษา รวมถึงปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง ได้แก่ ราคา ระยะเวลา การเข้าถึง และความคุ้นเคยในการใช้บริการ ว่ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะรูปแบบใดมากน้อยเพียงใด อันจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงความแตกต่างกันของปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเลือกการเดินทาง ได้แก่ ด้านราคา ด้านเวลา ด้านการเข้าถึงบริการ ด้านความสะดวกสบาย กับการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

การทบทวนวรรณกรรม

ประชากรศาสตร์ (Demography) เป็นศาสตร์ที่ศึกษาขนาด โครงสร้าง อายุ เพศ การกระจาย และการเปลี่ยนแปลงของประชากร โดยองค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ การศึกษา และสถานภาพสมรส ซึ่งมีผลกระทบต่อพฤติกรรมการเลือกใช้บริการ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์, 2550; อุดลย์ จาตุรงค์กุล, 2551) นอกจากนี้ยังแบ่งลักษณะประชากรออกเป็นลักษณะที่ติดตัวมาแต่กำเนิด เช่น อายุและเพศ และลักษณะที่เกิดจากกระบวนการสังคม เช่น การศึกษาและอาชีพ

ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior Theory) อธิบายว่าผู้บริโภคจัดสรรรายได้เพื่อบริโภคสินค้าและบริการที่ให้ความพึงพอใจสูงสุด ภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ (Pindyck & Rubinfeld, 2009) โดยพฤติกรรมการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะได้รับอิทธิพลจากปัจจัยด้านรายได้ ระดับการศึกษา ความพึงพอใจในบริการ และแรงจูงใจเชิงจิตวิทยา (ศิริวรรณ เสรีรัตน์, 2550; สมจิตร ล้วนจำเริญ, 2546)

Mobility Studies หรือการศึกษาการเคลื่อนย้าย เน้นการเข้าใจรูปแบบการเดินทางที่ไม่จำกัดเพียงเส้นทางระหว่างจุดสองจุด แต่ครอบคลุมถึงปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน สถานะทางเศรษฐกิจ สังคม และอิทธิพลของระบบขนส่งในชีวิตประจำวัน (ประเสริฐ แกร่งกล้า, 2561; Vannini, 2010) นอกจากนี้ยังกล่าวถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพและวัฒนธรรมที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางในชีวิตประจำวัน (Salazar et al., 2019)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สุกัญญา ชยาพงษ์ (2544) ศึกษาเรื่อง รูปแบบการเดินทางของประชาชนเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตสาทร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะการเลือกใช้บริการพาหนะสาธารณะของประชาชนที่เดินทางจากรอบนอกเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในเขตที่มีความหนาแน่นของแหล่งงาน ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านราคา ระยะเวลาเดินทาง และความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการรถเมล์และรถตู้โดยสาร

ฐาปกรณ์ นาคปานเอี่ยม (2563) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเลือกใช้นายพาหนะของนักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยรามคำแหง โดยเน้นวิเคราะห์ปัจจัยด้านประชากรและพฤติกรรมรับรู้ ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรด้านอายุ รายได้ และพฤติกรรมด้านการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ส่งผลต่อวัตถุประสงค์และความถี่ในการเดินทาง แสดงให้เห็นถึงบทบาทของแรงจูงใจทางสังคมที่มีต่อพฤติกรรมการเลือกเดินทางในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานตอนต้น

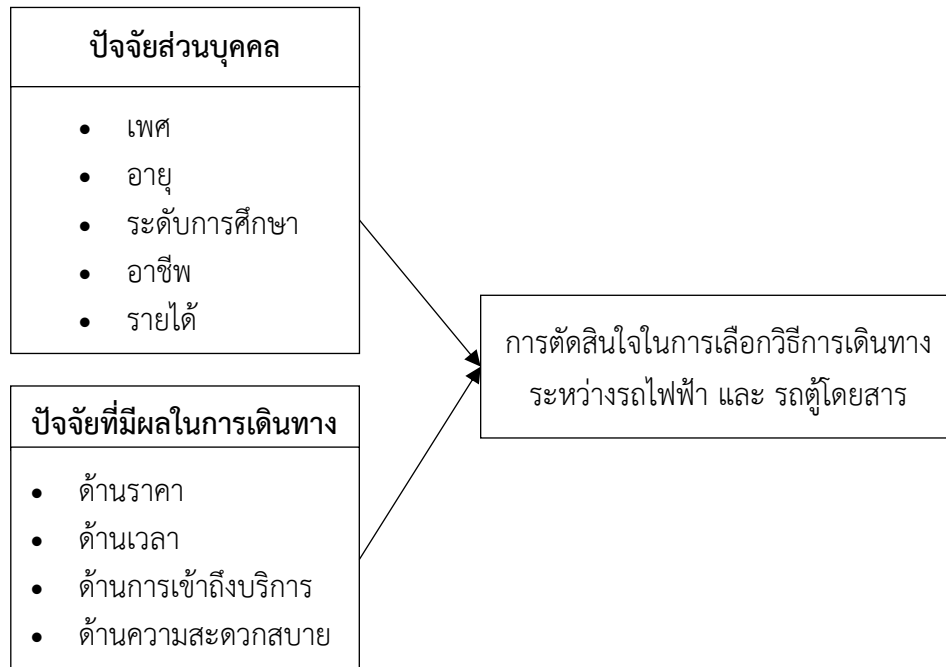
ณปภัช สิริเกษมชัย (2566) ศึกษาการเลือกใช้บริการรถตู้ประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยใช้การสังเกตและสัมภาษณ์เชิงคุณภาพ ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า ความคุ้นเคยและความรู้สึกมั่นใจ ต่อการเดินทางเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ผู้โดยสารจำนวนมากยังคงเลือกใช้บริการรถตู้ แม้จะมีระบบรถไฟฟ้าที่ทันสมัยกว่า อีกทั้งระบบรถตู้มีรูปแบบที่ไม่ต้องแข่งขันในการจับจองที่นั่งจึงลดความเครียดของผู้โดยสารในช่วงเร่งด่วนอย่างมีนัยสำคัญ

Lye et al. (2018) ศึกษาในบริบทของ Klang Valley ประเทศมาเลเซีย โดยใช้โมเดลสมการโครงสร้าง (SEM) เพื่อวิเคราะห์ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสาธารณะ จากการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง 150 คน พบว่า 3 ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ความสะดวกสบาย การเข้าถึง และความปลอดภัย ซึ่งแสดงถึงความสำคัญขององค์ประกอบด้านประสบการณ์และสภาพแวดล้อมในระบบขนส่งสมัยใหม่

Yazid, Ali & Manaf (2020) ศึกษาในบริบทของกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยสำรวจ ความพึงพอใจของผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนผ่าน SERVQUAL พบว่าความน่าเชื่อถือ และความเป็นรูปธรรมของบริการ

เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในชีวิตประจำวัน ส่วนปัจจัยด้านการตอบสนอง ความมั่นใจ และการเอาใจใส่ไม่มีผลอย่างมีนัยสำคัญ งานวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารในระบบขนส่งเมืองใหญ่ให้ความสำคัญกับความมั่นคงและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนมากกว่าการมีปฏิสัมพันธ์ส่วนบุคคล

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลที่ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ ที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน
2. ปัจจัยในการเลือกประเภทการเดินทางของกลุ่มที่เดินทางด้วยรถไฟฟ้าและรถตู้โดยสารมีความแตกต่างกัน
3. ปัจจัยที่มีผลทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะยังคงใช้บริการรถตู้เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร แม้มีรถไฟฟ้าให้บริการในพื้นที่

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยเปรียบเทียบระหว่างการใช้บริการรถตู้โดยสารกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ของประชาชนในเขตอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายของการวิจัยคือประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในเขตอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเคยใช้บริการขนส่งสาธารณะทั้งรถตู้หรือรถไฟฟ้าสายสีม่วงในการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 400 คน ซึ่งคำนวณจากสูตรของ Yamane (1967) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ทำให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำ 400 คน การเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Sampling) โดยแบ่งตามลักษณะเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ เพื่อให้สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายและเป็นตัวแทนของประชากรในพื้นที่

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถามแบบปลายปิด (Structured Questionnaire) ที่สร้างขึ้นโดยผู้วิจัย มีทั้งหมด 3 ส่วน ได้แก่

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้
2. ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง เช่น ความถี่ จุดหมายปลายทาง รูปแบบการเดินทาง
3. ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ ได้แก่ ราคา ระยะเวลาการเดินทาง การเข้าถึง จำนวนการต่อรถ และความคุ้นเคยในการใช้บริการ

แบบสอบถามฉบับนี้ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ด้วยการทดสอบความเที่ยงตรงจะใช้ดัชนีความสอดคล้อง (Index of Consistency / Index of item objective congruence; IOC) โดยทุกข้อคำถามมีค่ามากกว่า 0.5 และมีการตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามด้วยวิธี Cronbach's Alpha Coefficient โดยทุกข้อคำถามมีค่ามากกว่า 0.7 ทุกข้อคำถาม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ (Google Forms) ซึ่งเผยแพร่ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย ได้แก่ Line และ Facebook โดยกลุ่มเป้าหมายได้รับลิงก์เพื่อเข้าสู่แบบสอบถาม และตอบในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2567

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติมีการวิเคราะห์ข้อมูลใน 2 ลักษณะ ประกอบด้วย 1) สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและพฤติกรรมการเดินทาง 2) สถิติเชิงอนุมาน ใช้เพื่อทดสอบสมมติฐานของการวิจัย ได้แก่ Independent Samples t-test เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเลือกใช้บริการระหว่างกลุ่ม การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรมากกว่า 2 ตัว ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (Anova, F-Test) เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า Multiple Regression Analysis เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยอิสระ (ราคา ระยะเวลา การเข้าถึง จำนวนการต่อรถ และความคุ้นเคย) กับพฤติกรรมการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านการประศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 51.70 และมีอายุระหว่าง 16-30 ปี ร้อยละ 54 ของทั้งหมด ระดับการศึกษาส่วนใหญ่คือปริญญาตรีร้อยละ 70.75 อาชีพหลักของกลุ่มตัวอย่างคือพนักงานบริษัทเอกชนร้อยละ 23.50 และรายได้เฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 10,001 – 30,000 บาท ร้อยละ 52.25

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

ขนส่งสาธารณะที่ใช้เป็นหลักในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 54.25 ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ส่วนใหญ่ใช้เป็นบางครั้งคิดเป็นร้อยละ 54.00 ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ใช้เป็นประจำร้อยละ 71.25 จำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้ ส่วนใหญ่ 2 ต่อคิดเป็นร้อยละ 48.75 จำนวนการต่อรถจากที่พักเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่สายเดียวถึงคิดเป็นร้อยละ 71.75 วัตถุประสงค์หลักในการเดินทางส่วนใหญ่คือทำงานคิดเป็นร้อยละ 60.75 ระยะทางในการเดินทางแต่ละครั้งโดยเฉลี่ยส่วนใหญ่คือ 11-15 กม. คิดเป็นร้อยละ 25.00 ความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงเวลาที่เร่งด่วนส่วนใหญ่ตอบใช้คิดเป็นร้อยละ 73.25

ผลการวิเคราะห์ความพึงพอใจต่อการให้บริการรถตู้และรถไฟฟ้าสายสีม่วง

ความพึงพอใจต่อการให้บริการรถตู้ด้านราคาค่าโดยสารเหมาะสมกับเส้นทางให้บริการมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.11$, S.D. = 0.904) อยู่ในระดับมาก ความพึงพอใจต่อการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วงด้านความสะอาดมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.23$, S.D. = 0.742) อยู่ในระดับมากที่สุด

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะ

ผลการวิเคราะห์เพศ พบว่าเพศไม่มีผลต่อการเลือกขนส่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ช่วงอายุพบว่า ช่วงอายุที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกขนส่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป มีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี ช่วงอายุ 16 - 30 ปี ช่วง 31 - 45 ปี และช่วง 46 - 60 ปี คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถตู้มากกว่า ช่วงอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี จะมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างกับช่วงอายุ 16 - 30 ปี คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถไฟฟ้ามากกว่า และช่วงอายุ 16 - 30 ปี มีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากช่วงอายุ 31- 45 ปี และช่วง 46-60 ปี คือมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า

ผลการวิเคราะห์ระดับการศึกษาพบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ที่มีการศึกษาตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไปมีแนวโน้มเลือกใช้รถไฟฟ้ามากกว่าผู้มีการศึกษต่ำกว่าปริญญาตรี

ผลการวิเคราะห์อาชีพพบว่า อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกขนส่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเจ้าของกิจการมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระ เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน ว่างานและอาชีพอื่นๆ โดยมีแนวโน้มที่จะไม่ใช้รถสาธารณะ และพบว่าข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน มีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากนักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระ เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน ว่างานและอาชีพอื่นๆ โดยมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้รถไฟฟ้ามากกว่า และยังพบว่า นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา อาชีพอิสระและอาชีพอื่นๆ มีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่แตกต่างจากเกษียณอายุ พ่อบ้าน /

แม่บ้าน และว่างงาน โดยมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า เกษียณอายุ พ่อบ้าน / แม่บ้าน และว่างงาน มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้มากกว่า

ผลการวิเคราะห์รายได้พบว่า รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกขนส่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้มีรายได้ 30,001-45,000 บาท จะมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากผู้มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท 15,001-30,000 บาทและผู้ที่มีรายได้ 45,001 ขึ้นไป คือมีแนวโน้มที่จะใช้รถไฟฟ้ามากกว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทและรายได้ 15,001-30,000 บาท จะมีการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากรายได้ 45,001 ขึ้นไป คือมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ทั้งรถตู้และรถไฟฟ้ามากกว่า

ผลการวิเคราะห์ความถดถอยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ตารางที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้กับกลุ่มตัวแปรอิสระในแบบจำลอง

Model Summary					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.749a	0.561	0.552	0.229	1.967

จากตารางที่ 1 ได้ทำการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกส์ (Logistic Regression Analysis) แบบจำลอง โลจิสติกส์แบบสองทางเลือก (Binary Logit Model) พบว่ากลุ่มปัจจัยระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้ จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า และการเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) มีความสัมพันธ์กับการเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้ค่อนข้างสูง คือ 0.749 และมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้ได้ถึงร้อยละ 56.1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์การถดถอยระหว่างการเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้กับกลุ่มตัวแปรอิสระในแบบจำลอง

ตัวแปรอิสระ	B	Std. Error	t	Sig.
ระดับการศึกษา (EDU)	-0.154	0.027	-5.674*	<.001
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (INCOME)	0.143	0.029	4.837*	<.001
ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ (FAM1)	0.286	0.035	8.183*	<.001
ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า (FAM2)	-0.364	0.038	-9.613*	<.001
จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้	-0.001	0.031	-0.023	0.982
จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า	-0.024	0.036	-0.654	0.513
การเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ)	0.075	0.041	1.845	0.066
Constant	0.259	0.032	8.026	<.001

จากตารางที่ 2 พบว่าปัจจัยระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า และจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่ออื่นๆ (ชื่อของ สันทนาการ และอื่นๆ) มีผล

ต่อการตัดสินใจเลือกขนส่งสาธารณะรถตู้ ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่จำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถตู้และจำนวนการต่อรถเพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า กลับไม่มีผลต่อการตัดสินใจ ดังนั้นทางผู้ศึกษาจึงได้ตัดตัวแปรสองตัวนี้ออกจากแบบจำลอง จะได้

$$Y_{\text{รถตู้}} = \beta_0 + \beta_1 \text{EDU} + \beta_2 \text{INCOME} + \beta_3 \text{FAM1} + \beta_4 \text{FAM2} \quad (1)$$

$$Y_{\text{รถตู้}} = 0.259 + 0.286 \text{FAM1} + 0.143 \text{INCOME} - 0.154 \text{EDU} - 0.364 \text{FAM2} \quad (2)$$

จากการวิเคราะห์ในแบบจำลองข้างต้นพบว่า ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้จะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้มากที่สุด คือถ้ายิ่งมีการใช้บริการรถตู้มากเท่าไร ก็จะมีการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้มากขึ้นโดยดูจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์คือ 0.286 รองลงมาคือปัจจัยรายได้ ส่วนปัจจัยระดับการศึกษา ถ้าการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้ลดลงโดยดูจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์คือ -0.154 และถ้าความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้ายิ่งมาก จะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้ลดลงโดยดูจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์คือ -0.364

อภิปรายผล

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาถึงความแตกต่างกันของปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

จากผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบขนส่งสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 30,001–45,000 บาท และผู้มีระดับการศึกษาตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไป มักเลือกใช้รถไฟฟ้า ขณะที่กลุ่มที่มีรายได้ไม่เกิน 15,000 บาท และผู้สูงอายุมีแนวโน้มใช้รถตู้มากกว่า ผลการวิเคราะห์นี้สอดคล้องกับ ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภคของ Pindyck & Rubinfeld (2009) ที่ระบุว่า การตัดสินใจของผู้บริโภคขึ้นกับรายได้และความพึงพอใจสูงสุดภายใต้ข้อจำกัดด้านทรัพยากร และยังสอดคล้องกับแนวคิดของ ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2550) ซึ่งได้กล่าวถึงปัจจัยด้านรายได้และระดับการศึกษาที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเลือกใช้บริการของผู้บริโภคอย่างชัดเจน

ในด้านของสมมติฐาน ข้อที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีผลต่อการเลือกขนส่งสาธารณะที่แตกต่างกัน ผลการวิจัยยืนยันสมมติฐานดังกล่าว โดยพบว่าอายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้มีผลอย่างมีนัยสำคัญ ยกเว้นเพศซึ่งไม่มีผลต่อพฤติกรรมการเลือกขนส่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเลือกการเดินทาง ได้แก่ ด้านราคา ด้านเวลา ด้านการเข้าถึงบริการ ด้านความสะดวกสบาย กับการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบระหว่างรถตู้กับรถไฟฟ้า

ผลการวิเคราะห์เชิงถดถอยพบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายพฤติกรรมการเลือกใช้ขนส่งสาธารณะรถตู้ได้ถึงร้อยละ 56.1 โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญได้แก่ ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความคุ้นเคยในการใช้บริการรถไฟฟ้า และระดับการศึกษา ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความคุ้นเคยและประสบการณ์การใช้งานของผู้โดยสารมีบทบาทอย่างมากในการเลือกขนส่ง แม้จะมีระบบรถไฟฟ้าที่ทันสมัยและสะดวกกว่า แต่หากผู้โดยสารเคยชินกับรถตู้ ก็ยังคงเลือกใช้บริการเดิม สิ่งนี้สอดคล้องกับแนวคิดใน Mobility Studies ของ Vannini (2010) และ Salazar et al. (2019) ที่กล่าวไว้ว่าความคุ้นเคยกับระบบ การเข้าถึงได้ และบริบททางสังคม มีอิทธิพลต่อการเคลื่อนที่ของผู้คนในชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับผลการวิจัยของ

ณปักษ์ สิริเกษมชัย (2566) ซึ่งพบว่า ความคุ้นเคย ความมั่นใจ และรูปแบบบริการที่ลดความเครียด เช่น การไม่ต้องแย่งที่นั่ง เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้โดยสารยังคงเลือกใช้รถตู้

จากผลการเปรียบเทียบยังพบว่า ผู้โดยสารที่เลือกใช้รถไฟฟ้ามักให้ความสำคัญกับความสะอาด ความปลอดภัย และความสะอาด ในขณะที่ผู้ใช้รถตู้มองว่าราคาที่ถูก ความคุ้นเคย และเส้นทางเข้าถึงได้ง่ายเป็นปัจจัยหลักในการเลือกเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับงานของ สุกัญญา ชยาพงษ์ (2544) ที่เน้นเรื่องความสะอาดในการเปลี่ยนถ่ายระบบและราคาค่าโดยสารเป็นปัจจัยหลักในการเลือกขนส่ง

ในส่วนของ สมมติฐานข้อที่ 2 ปัจจัยในการเลือกการเดินทางของกลุ่มผู้ใช้รถไฟฟ้าและรถตู้มีความแตกต่างกัน ผลการศึกษาได้พบว่าทั้งสองกลุ่มมีลำดับความสำคัญในปัจจัยที่ต่างกันอย่างชัดเจน นอกจากนี้ สมมติฐานข้อที่ 3 ปัจจัยที่มีผลทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะยังคงใช้บริการรถตู้เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร แม้มีรถไฟฟ้าให้บริการในพื้นที่ โดยเฉพาะในกลุ่มที่มีรายได้น้อยหรือมีความคุ้นเคยกับระบบเดิม ซึ่งชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของปัจจัยจิตวิทยาและสังคมมากกว่าความทันสมัยของระบบขนส่ง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลวิจัยไปใช้

1. ภาครัฐและหน่วยงานด้านการคมนาคม ควรนำข้อมูลเรื่องความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลมาประกอบการวางแผนนโยบายระบบขนส่ง โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางและราคาค่าโดยสารให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย เช่น การจัดทำบัตรโดยสารแบบร่วม ลดค่าโดยสารสำหรับกลุ่มเปราะบาง หรือการพัฒนาเส้นทางที่เข้าถึงพื้นที่ชุมชนที่รถไฟฟ้ายังไม่ครอบคลุม

2. ผู้ประกอบการรถไฟฟ้าและรถตู้โดยสาร ควรตระหนักถึงความสำคัญของความคุ้นเคยและความมั่นใจ ซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมผู้ใช้โดยสารอย่างชัดเจน ดังนั้นควรมีการประชาสัมพันธ์ การให้ข้อมูลที่ชัดเจน รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้ใช้บริการ เช่น บริการคำแนะนำที่สถานี, แอปพลิเคชันที่ใช้งานง่าย หรือการทดลองเดินทางฟรีสำหรับกลุ่มใหม่ ๆ

3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การจัดบริการต่อเชื่อมจากชุมชนถึงสถานีรถไฟฟ้า (feeder service) หรือการปรับปรุงจุดจอดรถตู้ให้สะอาด ปลอดภัย และมีข้อมูลเส้นทางชัดเจน จะช่วยลดอุปสรรคในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และเพิ่มความยืดหยุ่นในการเลือกใช้ระบบขนส่งของประชาชน

4. การวางแผนด้านผังเมืองและที่อยู่อาศัยในปริมณฑล ควรคำนึงถึงรูปแบบการเดินทางของผู้อยู่อาศัยที่ต้องเข้าเมืองเป็นประจำ โดยควรสนับสนุนการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมระหว่างเมืองและปริมณฑลอย่างเป็นระบบ เพื่อรองรับประชากรกลุ่มทำงานและนักเรียนนักศึกษา

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพเพิ่มเติม เพื่อเข้าใจเชิงลึกเกี่ยวกับแรงจูงใจ ความรู้สึก และประสบการณ์ของผู้ใช้บริการในแต่ละรูปแบบ เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) หรือการจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) กับกลุ่มผู้ใช้รถตู้และรถไฟฟ้าโดยเฉพาะ

2. งานวิจัยในอนาคตควรศึกษารูปแบบการเดินทางในเขตเมืองขยายหรือจังหวัดอื่น ๆ ที่มีระบบรถไฟฟ้าหรือขนส่งทางเลือก เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมและปัจจัยในการตัดสินใจในบริบทที่ต่างกัน อาทิ สมุทรปราการ ปทุมธานี หรือนนทบุรีตอนใต้

3. ควรขยายขอบเขตการวิจัยไปสู่มิติด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบจากพฤติกรรมการเดินทาง เช่น ปริมาณการปล่อยคาร์บอน หรือการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อนำผลไปใช้ในการส่งเสริมนโยบายการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

4. ควรมีการใช้แบบจำลองขั้นสูง เช่น Structural Equation Modeling (SEM) หรือ Machine Learning เพื่อพยากรณ์พฤติกรรมการเดินทางและทดสอบปัจจัยเชิงซ้อนที่อาจส่งผลในระยะยาว

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2562). รายงานประจำปี 2562. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2561). แผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง. กรุงเทพฯ: รฟม.
- ฐานปกรณ์ นาคปานเอี่ยม. (2563). การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา].
- ณปภัช สิริเกษมชัย. (2566). พฤติกรรมผู้บริโภคในการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประเสริฐ แรงกล้า. (2561). *Mobility Studies*กับการเดินทางในชีวิตประจำวัน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์. (2550). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ: ซีระฟิล์มและไซเท็กซ์.
- สมจิตร ถ้วนจำเริญ. (2546). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- สำนักทะเบียนราษฎร์ กรุงเทพมหานคร. (2563). รายงานสถิติจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร ปี 2563. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.
- สุกัญญา ชยาพงษ์. (2544). รูปแบบการเดินทางของประชาชนเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาเขตสาทร. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล. (2551). *การจัดการตลาด*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Lye, M. Y., Tan, S. W., Haldorai, K., Abdul Rahman, R., Haque, R., Pan, H., & Yang, S. (2018). A study on passenger satisfaction towards public rail transport in Klang Valley: Structural equation modeling approach. *International Journal of Supply Chain Management*, 7(5), 456–465.
- Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2009). *Microeconomics* (7th ed.). New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Salazar, N. B., Elliot, A., & Norum, R. (2019). *Mobility and the Humanities*. Routledge.
- Vannini, P. (2010). Mobile Cultures: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities. *Sociology Compass*, 4(2), 111–121.
- Yamane, T. (1967). *Statistics: An Introductory Analysis* (2nd ed.). New York: Harper & Row.
- Yazid, M. R. M., Ali, N. A. M., & Manaf, A. A. (2020). The service quality and satisfaction of public transport users in Kuala Lumpur. *Journal of Public Transportation*, 22(1), 42–58.