

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านระยะเวลาในการเดินทาง ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในการเดินทาง และด้านความเป็นระเบียบของการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพา และเพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตาม เพศ อายุ คณะ/วิทยาลัย ชั้นปี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรีทั้งภาคปกติ และภาคพิเศษ ในคณะ/วิทยาลัย ของมหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 395 คน ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์เป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนิสิต

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์

n	หมายถึง	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม
$\bar{X}$	หมายถึง	ค่าเฉลี่ย
$S.D.$	หมายถึง	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
F	หมายถึง	ค่าที่ใช้พิจารณาใน F-Distribution
t	หมายถึง	ค่าที่ใช้พิจารณาใน t-Distribution
p	หมายถึง	ค่าความน่าจะเป็นที่คำนวณได้
$*$	หมายถึง	ความมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนิสิต

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน ($n = 395$)	ร้อยละ
ชาย	197	49.87
หญิง	198	50.13
รวม	395	100.00

จากตารางที่ 2 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 395 คน พบว่าส่วนใหญ่ เป็นนิสิตเพศหญิง จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 50.13 รองลงมาคือนิสิตเพศชาย จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.87

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน ($n = 395$)	ร้อยละ
อายุต่ำกว่า 18 ปี	1	0.25
อายุ 18 ถึง 20 ปี	261	66.08
อายุ 21 ปี ขึ้นไป	133	33.67
รวม	395	100.00

จากตารางที่ 3 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 395 คน พบว่าส่วนใหญ่ อายุ 18 ถึง 20 ปี จำนวน 261 คน คิดเป็นร้อยละ 66.08 รองลงมา อายุ 21 ปีขึ้นไป จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 33.67 และ อายุต่ำกว่า 18 ปี จำนวน 1 คน เป็นอันดับสุดท้าย

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสังกัดคณะ/วิทยาลัย

สังกัดคณะ/วิทยาลัย	จำนวน (n = 395)	ร้อยละ
คณะพยาบาลศาสตร์	5	1.27
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์	9	2.28
คณะวิทยาศาสตร์	45	11.39
คณะศึกษาศาสตร์	98	24.81
คณะวิศวกรรมศาสตร์	50	12.66
คณะศิลปกรรมศาสตร์	3	0.76
คณะสาธารณสุขศาสตร์	6	1.52
คณะแพทยศาสตร์	4	1.01
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์	15	3.80
คณะโลจิสติกส์	7	1.77
คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา	78	19.75
คณะการแพทย์แผนไทยอภัยภูเบศร	5	1.27
คณะการจัดการและการท่องเที่ยว	54	13.67
วิทยาลัยนานาชาติ	16	4.05
รวม	395	100.00

จากตารางที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ศึกษาอยู่สังกัดคณะศึกษาศาสตร์มากที่สุด จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.81 รองลงมาคือ คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 และคณะการจัดการและการท่องเที่ยว จำนวน 54 คน ร้อยละ 13.67 คณะ/วิทยาลัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือ คณะศิลปกรรมศาสตร์ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.76

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามชั้นปีที่ศึกษา

ชั้นปีที่ศึกษา	จำนวน (n = 395)	ร้อยละ
ชั้นปีที่ 1	79	20.00
ชั้นปีที่ 2	179	45.32
ชั้นปีที่ 3	60	15.19
ชั้นปีที่ 4	77	19.49
รวม	395	100.00

จากตารางที่ 5 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 395 คน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นนิสิตชั้นปีที่ 2 มากที่สุด จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 45.32 รองลงมา เป็นนิสิตชั้นปีที่ 1 จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ชั้นปีที่ 4 จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.49 และชั้นปีที่ 3 จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.19 เป็นอันดับสุดท้าย

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา

ในการแปลความหมายของการให้คะแนนเป็นการวิเคราะห์เพื่อจะได้ทราบว่า ประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จะแปลความหมายโดยใช้หลักเกณฑ์แต่ละช่วงคะแนนเท่านั้น ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 3.26 - 4.00 หมายถึง นิสิตมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีความเหมาะสมอยู่ในระดับมาก

คะแนนเฉลี่ย 2.51 - 3.25 หมายถึง นิสิตมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

คะแนนเฉลี่ย 1.76 - 2.50 หมายถึง นิสิตมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.75 หมายถึง นิสิตมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีความเหมาะสมอยู่ในระดับน้อย

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) ของความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกรายด้าน

ประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต ของมหาวิทยาลัยบูรพา	($\bar{X}$)	($S.D.$)	แปล ความหมาย	อันดับ
1. ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง	2.49	.660	ค่อนข้างน้อย	5
2. ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.13	.570	ค่อนข้างมาก	2
3. ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง	3.18	.592	ค่อนข้างมาก	1
4. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	3.02	.650	ค่อนข้างมาก	3
5. ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	2.99	.652	ค่อนข้างมาก	4
คะแนนเฉลี่ยรวม	2.96	.451	ค่อนข้างมาก	-

จากตารางที่ 6 ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวม พบว่า นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในระดับค่อนข้างมาก ค่าเฉลี่ย 2.96 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง มีระดับ

ความคิดเห็นค่อนข้างมากเป็นอันดับ 1 รองลงมา ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าเฉลี่ย 3.13 ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ค่าเฉลี่ย 3.02 ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร ค่าเฉลี่ย 2.99 และอันดับสุดท้าย ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง ค่าเฉลี่ย 2.49 ดังภาพที่ 11



1. ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
3. ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง
4. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
5. ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร

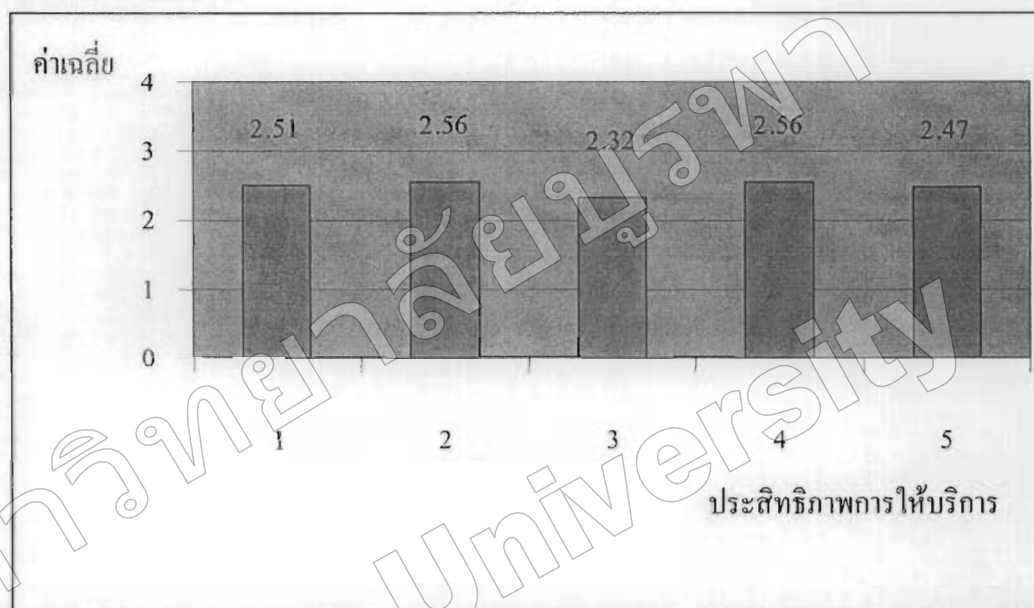
ภาพที่ 11 แผนภูมิแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทาง
แก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) การแปลความ และการจัดอันดับของ
ผู้ตอบแบบสอบถามของความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต
ของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง

ด้านการลดระยะเวลาในการ เดินทาง	ระดับความคิดเห็น				$(\bar{X})$	$(S.D.)$	แปล ความ หมาย	อันดับ
	มาก	ค่อนข้าง มาก	ค่อนข้าง น้อย	น้อย				
	(4)	(3)	(2)	(1)				
1 การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลด ระยะเวลาการเดินทาง	40 (10.13)	184 (46.58)	109 (27.59)	62 (15.70)	2.51	.877	ค่อนข้าง มาก	3
2. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพามีความ สะดวก รวดเร็วในการเดินทาง	29 (7.34)	191 (48.35)	149 (37.72)	26 (6.58)	2.56	.725	ค่อนข้าง มาก	2
3. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพา ไม่ต้อง เสียเวลารอรถเป็นเวลานาน	28 (7.09)	134 (33.92)	169 (42.78)	64 (16.20)	2.32	.828	ค่อนข้าง น้อย	5
4. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาสามารถ ส่งถึงจุดหมายได้ทันเวลา	31 (7.85)	181 (45.82)	161 (40.76)	22 (5.57)	2.56	.718	ค่อนข้าง มาก	1
5. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพามีรถ ให้บริการต่อเนื่อง ตามระยะเวลา ที่กำหนด	33 (8.35)	158 (40.00)	167 (42.28)	37 (9.37)	2.47	.778	ค่อนข้าง น้อย	4
ภาพรวม					2.49	.660	ค่อนข้าง น้อย	-

จากตารางที่ 7 พบว่า ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต
ของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทางในภาพรวม พบว่า ด้านการลด
ระยะเวลาในการเดินทางมีผลต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของ
มหาวิทยาลัยบูรพา ของผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย (ค่าเฉลี่ย 2.49, $S.D.$ = .660)
เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาสามารถส่ง
ถึงจุดหมายได้ทันเวลา มีระดับความคิดเห็นมากเป็นอันดับ 1 (ค่าเฉลี่ย 2.56, $S.D.$ = .718)
รองลงมาคือ การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพามีความสะดวกรวดเร็วในการ

เดินทาง (ค่าเฉลี่ย 2.56, S.D. = .725) อันดับ 3 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง (ค่าเฉลี่ย 2.51, S.D. = .877) อันดับ 4 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีรถให้บริการต่อเนื่อง ตามระยะเวลาที่กำหนด (ค่าเฉลี่ย 2.47, S.D. = .778) และอันดับสุดท้าย คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ไม่ต้องเสียเวลารอรถเป็นเวลานาน (ค่าเฉลี่ย 2.32, S.D. = .828) ตามลำดับ ดังภาพที่ 12



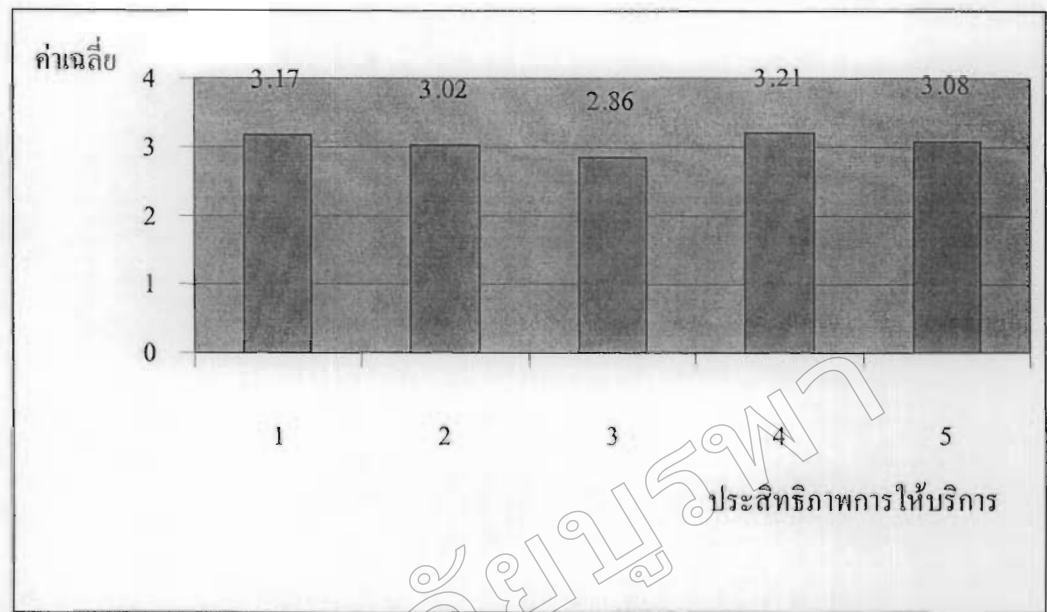
- 1 การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง
- 2 การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง
- 3 การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ท่านไม่ต้องเสียเวลารอรถเป็นเวลานาน
- 4 การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา สามารถส่งถึงจุดหมายได้ทันเวลา
- 5 การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา มีรถให้บริการต่อเนื่อง ตามระยะเวลาที่กำหนด

ภาพที่ 12 แผนภูมิแสดงค่าเฉลี่ย ของความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทาง
แก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง

ตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) การแปลความ และการจัดอันดับของ
ผู้ตอบแบบสอบถามของความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต
ของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ด้านการลดค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง	ระดับความคิดเห็น				$(\bar{X})$	$(S.D.)$	แปล ความ หมาย	อันดับ
	มาก (4)	ค่อนข้าง มาก (3)	ค่อนข้าง น้อย (2)	น้อย (1)				
1. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการ ประหยัด และช่วยลดค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง	130 (32.91)	208 (52.66)	50 (12.66)	7 (1.77)	3.17	.707	ค่อนข้าง มาก	2
2. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้ มีเงินเหลือเพื่อใช้จ่ายอื่นๆ	106 (26.84)	203 (51.39)	73 (18.48)	13 (3.29)	3.02	.765	ค่อนข้าง มาก	4
3. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลด ค่าใช้จ่ายของผู้ปกครองที่ต้อง ส่งให้ใช้จ่ายในแต่ละเดือน	80 (20.25)	203 (51.39)	90 (22.78)	22 (5.57)	2.86	.798	ค่อนข้าง มาก	5
4. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการ ดำเนินตามแนวเศรษฐกิจ พอเพียง บนพื้นฐานของความ พอประมาณ มีเหตุผล และ สร้างภูมิคุ้มกันที่ดีต่อตนเอง สังคม และประเทศชาติ	135 (34.18)	213 (53.92)	41 (10.38)	6 (1.52)	3.21	.681	ค่อนข้าง มาก	1
5. การให้บริการรถประจำทาง ของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการ กระตุ้นจิตสำนึกด้านการ อนุรักษ์พลังงานของนิสิต	99 (25.06)	232 (58.73)	62 (15.70)	2 (0.51)	3.08	.650	ค่อนข้าง มาก	3
ภาพรวม					3.13	.570	ค่อนข้าง มาก	-

จากตารางที่ 8 พบว่า ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.13, S.D. = .570) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการดำเนินตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง บนพื้นฐานของความพอประมาณ มีเหตุมีผลและสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีต่อตนเอง สังคม และประเทศชาติ มีระดับความคิดเห็นมากเป็นอันดับ 1 (ค่าเฉลี่ย 3.21, S.D. = .681) รองลงมาคือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการประหยัด และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ค่าเฉลี่ย 3.17, S.D. = .707) อันดับ 3 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการกระตุ้นจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงานของนิสิต (ค่าเฉลี่ย 3.08, S.D. = .650) อันดับ 4 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยให้มีเงินเหลือเพื่อใช้จ่ายอื่นๆ (ค่าเฉลี่ย 3.02, S.D. = .765) และอันดับสุดท้าย คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดค่าใช้จ่ายของผู้ปกครองที่ต้องส่งให้ใช้จ่ายในแต่ละเดือน (ค่าเฉลี่ย 2.86, S.D. = .798) ตามลำดับดังภาพที่ 13



1. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการประหยัด และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
2. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้มีเงินเหลือเพื่อใช้จ่ายอื่นๆ
3. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดค่าใช้จ่ายของผู้ปกครองที่ต้องส่งให้ใช้อำนาจในแต่ละเดือน
4. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการดำเนินตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง บนพื้นฐานของความพอประมาณ มีเหตุมีผล และสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีต่อตนเอง สังคม และประเทศชาติ
5. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการกระตุ้นจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงานของนิสิต

ภาพที่ 13 แผนภูมิแสดงค่าเฉลี่ย ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) การแปลความ และการจัดอันดับของ
ผู้ตอบแบบสอบถามของความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต
ของ มหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง

ด้านการประหยัดพลังงาน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น				$(\bar{X})$	$(S.D.)$	แปล ความ หมาย	อันดับ
	มาก (4)	ค่อนข้าง มาก (3)	ค่อนข้าง น้อย (2)	น้อย (1)				
1. การใช้บริการรถประจำ ทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการช่วยลดการใช้ พลังงาน น้ำมัน เชื้อเพลิงส่วนตัว	113 (28.61)	237 (60.00)	40 (10.13)	5 (1.27)	3.16	.643	ค่อนข้าง มาก	4
2. การใช้บริการรถประจำ ทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการช่วยลดมลภาวะ ภายในมหาวิทยาลัยบูรพา	124 (31.39)	216 (54.68)	54 (13.67)	1 (0.25)	3.17	.657	ค่อนข้าง มาก	2
3. การใช้บริการรถประจำ ทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการช่วยประหยัด ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมภายใน มหาวิทยาลัยบูรพา	128 (32.41)	211 (53.42)	53 (13.42)	3 (0.76)	3.17	.678	ค่อนข้าง มาก	3
4. การใช้บริการรถประจำ ทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดมลพิษที่เกิดจาก การจราจรได้	135 (34.18)	207 (52.41)	49 (12.41)	4 (1.01)	3.20	.684	ค่อนข้าง มาก	1
ภาพรวม					3.18	.592	ค่อนข้าง มาก	-

จากตารางที่ 9 พบว่า ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต
ของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.18, $S.D.$ = .592)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดมลพิษ
ที่เกิดจากการจราจรได้ มีระดับความคิดเห็นมากเป็นอันดับ 1 (ค่าเฉลี่ย 3.20 , $S.D.$ = .684)

รองลงมาคือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการช่วยลดมลภาวะภายใน

มหาวิทยาลัยบูรพา (ค่าเฉลี่ย 3.17 , $S.D.$ = .657) อันดับ 3 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการช่วยประหยัดทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภายในมหาวิทยาลัยบูรพา (ค่าเฉลี่ย 3.17 , $S.D.$ = .678) และอันดับสุดท้าย คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการช่วยลดการใช้พลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนตัว (ค่าเฉลี่ย 3.16 , $S.D.$ = .643) ตามลำดับ ดังภาพที่ 14



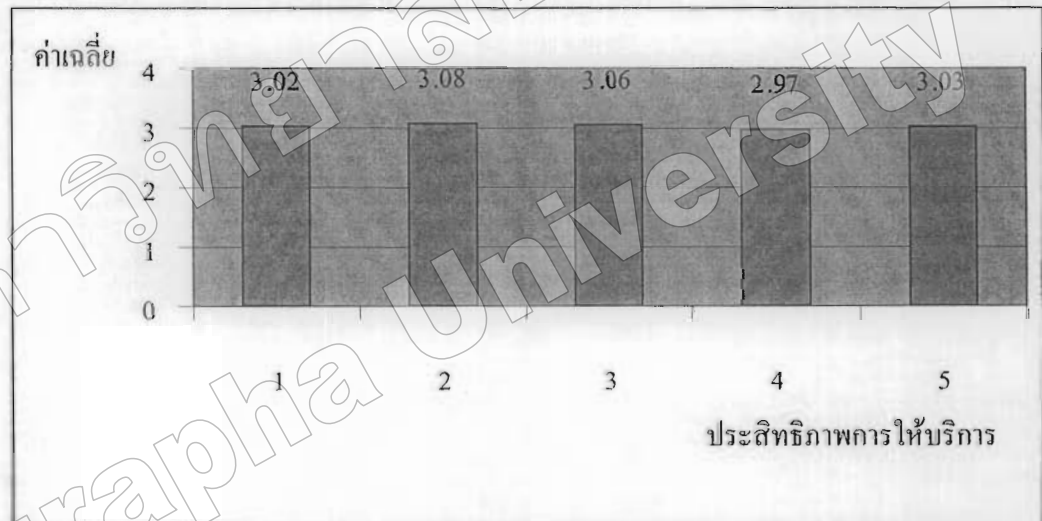
1. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการช่วยลดการใช้พลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนตัว
2. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการช่วยลดมลภาวะภายในมหาวิทยาลัยบูรพา
3. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการช่วยประหยัดทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภายในมหาวิทยาลัย
4. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดมลพิษที่เกิดจากการจราจรได้

ภาพที่ 14 แผนภูมิแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) การแปลความ และการจัดอันดับของ
ผู้ตอบแบบสอบถามของความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิต
ของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	ระดับความคิดเห็น				$(\bar{X})$	$(S.D.)$	แปลความหมาย	อันดับ
	มาก (4)	ค่อนข้างมาก (3)	ค่อนข้างน้อย (2)	น้อย (1)				
1. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดปัญหาการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัย	114 (28.86)	194 (49.11)	66 (16.71)	21 (5.32)	3.02	.818	ค่อนข้างมาก	4
2. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดอุบัติเหตุด้านการจราจร	118 (28.87)	202 (51.14)	64 (16.40)	11 (2.78)	3.08	.753	ค่อนข้างมาก	1
3. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	99 (25.06)	230 (58.23)	58 (14.68)	8 (2.03)	3.06	.690	ค่อนข้างมาก	2
4. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้ลดการเกิดปัญหาการฉวยโอกาสที่อาจเกิดขึ้นกับนิสิตหญิง	90 (22.78)	218 (55.19)	73 (18.48)	14 (3.54)	2.97	.745	ค่อนข้างมาก	5
5. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับผู้ใช้บริการ	95 (24.05)	226 (57.22)	66 (16.71)	8 (2.03)	3.03	.699	ค่อนข้างมาก	3
ภาพรวม					3.02	.650	ค่อนข้างมาก	-

จากตารางที่ 10 ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.02, S.D. = .650) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การใช้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดอุบัติเหตุด้านการจราจร มีระดับความคิดเห็นมากเป็นอันดับ 1 (ค่าเฉลี่ย 3.08, S.D. = .753) รองลงมาคือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ค่าเฉลี่ย 3.06, S.D. = .690) อันดับ 3 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับผู้ใช้บริการ (ค่าเฉลี่ย 3.03, S.D. = .699) อันดับ 4 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในมหาวิทยาลัย (ค่าเฉลี่ย 3.02, S.D. = .818) และอันดับสุดท้าย คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดการเกิดปัญหาการฉวยโอกาสที่อาจเกิดขึ้นกับนิสิตหญิง (ค่าเฉลี่ย 2.97, S.D. = .745) ตามลำดับ ดังภาพที่ 15



1. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในมหาวิทยาลัย
2. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยเกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับผู้ใช้บริการ
4. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในมหาวิทยาลัย
5. การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดการเกิดปัญหาการฉวยโอกาสที่อาจเกิดขึ้นกับนิสิตหญิง

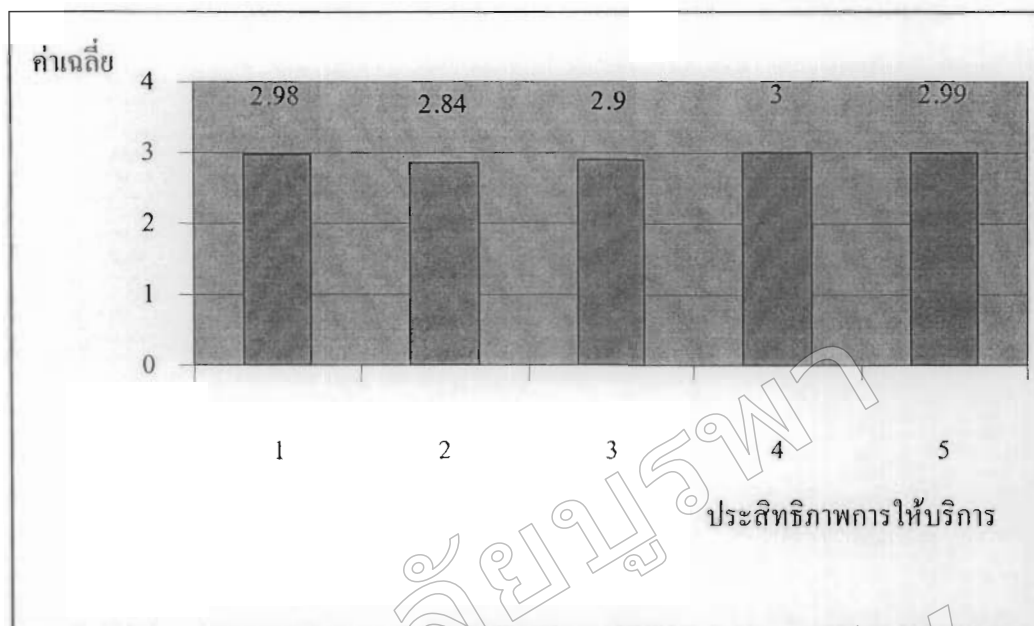
ภาพที่ 15 แผนภูมิแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามของความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร

ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ระดับความคิดเห็น				$(\bar{X})$	$(S.D.)$	แปลความหมาย	อันดับ
	มาก (4)	ค่อนข้างมาก (3)	ค่อนข้างน้อย (2)	น้อย (1)				
1. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้การจัดระเบียบการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น	87 (22.03)	221 (55.95)	80 (20.25)	7 (1.77)	2.98	.703	ค่อนข้างมาก	3
2. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการลดปัญหาการจราจรคับคั่งในช่วงโมงเร่งด่วนภายในมหาวิทยาลัย	68 (17.22)	212 (53.67)	99 (25.06)	16 (4.05)	2.84	.749	ค่อนข้างมาก	5
3. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้การกำกับดูแล และการกวาดล้างวินัยการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น	67 (16.96)	132 (33.42)	88 (22.28)	9 (2.28)	2.90	.689	ค่อนข้างมาก	4
4. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดจำนวนของอุบัติเหตุด้านการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำให้การจราจรไม่ติดขัด	100 (25.32)	208 (52.66)	73 (18.48)	14 (3.54)	3.00	.762	ค่อนข้างมาก	1
5. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการลดความคับคั่งของการจราจรภายในมหาวิทยาลัย	97 (24.56)	211 (53.42)	75 (18.99)	12 (3.04)	2.99	.747	ค่อนข้างมาก	2
ภาพรวม					2.99	.652	ค่อนข้างมาก	-

จากตารางที่ 11 ความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร ในภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 2.99, $S.D.$ = .652 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การให้บริการรถประจำทางของ

มหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยลดจำนวนของอุบัติเหตุด้านการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำให้การจราจรไม่ติดขัดมีระดับความคิดเห็นมากเป็นอันดับ 1 (ค่าเฉลี่ย 3.00 , S.D. = .762) รองลงมา คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการลดความคับคั่งของการจราจรภายในมหาวิทยาลัย (ค่าเฉลี่ย 2.99 , S.D. = .747) อันดับ 3 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยให้การจัดระเบียบการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.98 , S.D. = .703) อันดับ 4 คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ช่วยให้การกำกับดูแล และการกวดขันวินัยการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.90 , S.D. = .689) และอันดับสุดท้าย คือ การใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการลดปัญหาการจราจรคับคั่งในช่วงโมงเร่งด่วนภายในมหาวิทยาลัย (ค่าเฉลี่ย 2.84 , S.D. = .749) ตามลำดับ ดังภาพที่ 16



1. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้การจัดระเบียบการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น
2. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการลดปัญหาการจราจรคับคั่งในช่วงโมงเร่งด่วนภายในมหาวิทยาลัย
3. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยให้การกำกับดูแล และการกวาดล้างวินัยการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น
4. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาช่วยลดจำนวนของอุบัติเหตุด้านการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำให้การจราจรไม่ติดขัด
5. การให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการลดความคับคั่งของการจราจรภายในมหาวิทยาลัย

ภาพที่ 16 แผนภูมิแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัย บูรพา ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร

**ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทาง
แก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา**

ตารางที่ 12 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทาง
แก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา

ลำดับที่	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	ควรเพิ่มจำนวนรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา	12
2.	ควรมีการฝึกอบรมมารยาท และจิตใต้บริการแก่พนักงานขับรถ ประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา	3
3.	ให้มีการจัดเก็บค่าบริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยเป็นรายเทอม	1

จากตารางที่ 12 พบว่านิสิตมีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา 3 ประการ ควรเพิ่มจำนวนรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา (ความถี่ 12) ควรมีการฝึกอบรมมารยาทและจิตใต้บริการแก่พนักงานขับรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา (ความถี่ 3) และให้มีการจัดเก็บค่าบริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยเป็นรายเทอม (ความถี่ 1)

ตอนที่ 4 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทาง
แก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา โดยจำแนกเป็นรายด้าน

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัย
บูรพา ในภาพรวมจำแนกตามเพศ (n = 395)

ด้าน	เพศ	จำนวน	($\bar{X}$)	(S.D.)	t	sig
ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง	ชาย	197	2.53	.695	1.144	.312
	หญิง	198	2.45	.621		
ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ชาย	197	3.08	.578	-1.270	.907
	หญิง	198	3.16	.560		
ด้านการประหยัดพลังงานและอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม	ชาย	197	3.16	.618	-.367	.227
	หญิง	198	3.18	.566		
ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	ชาย	197	3.00	.667	-.501	.998
	หญิง	198	3.04	.633		
ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ชาย	197	3.02	.670	1.040	.514
	หญิง	198	2.95	.633		
ภาพรวม	ชาย	197	2.96	.474	.074	.100
	หญิง	198	2.96	.429		

* $p < .05$

จากตารางที่ 13 การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของ
มหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมทั้งหมดจำแนกตามเพศ พบว่า นิสิตเพศชายและนิสิตเพศหญิงมี
ความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ใน
ภาพรวมทั้งหมดไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามอายุของนิสิต

ด้าน		df	SS	MS	F	sig
ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2	1.078	.539	1.240	.291
	ภายในกลุ่ม	392	170.399	.435		
	รวม	394	171.477			
ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2	.771	.386	1.188	.306
	ภายในกลุ่ม	392	127.275	.325		
	รวม	394	128.047			
ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2	.680	.340	.969	.380
	ภายในกลุ่ม	392	137.487	.351		
	รวม	394	138.167			
ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	ระหว่างกลุ่ม	2	3.920	1.960	4.725	.009*
	ภายในกลุ่ม	392	162.601	.415		
	รวม	394	166.522			
ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ระหว่างกลุ่ม	2	1.131	.565	1.331	.265
	ภายในกลุ่ม	392	166.568	.425		
	รวม	394	167.699			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	2	.457	.228	1.119	.328
	ภายในกลุ่ม	392	79.996	.204		
	รวม	394	80.453			

* $p < .05$

จากตารางที่ 14 เปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามอายุของนิสิต พบว่า นิสิตที่อายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ไม่แตกต่างกัน

เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า นิสิตที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 15 แสดงความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตามอายุของนิสิต ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

อายุ	($\bar{X}$)	อายุต่ำกว่า 18 ปี	อายุ 18 ถึง 20 ปี	อายุ 21 ปี ขึ้นไป
อายุต่ำกว่า 18 ปี	3.50		.07	.30*
อายุ 18 ถึง 20 ปี	3.09			.80
อายุ 21 ปี ขึ้นไป	2.88			

* $p < .05$

จากตารางที่ 15 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีการทดสอบของ LSD พบว่า โดยพบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแตกต่างกับนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามสังกัดคณะ/วิทยาลัยของนิสิต

ด้าน		df	SS	MS	F	sig
ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	13	4.123	.589	1.362	.220
	ภายในกลุ่ม	381	167.354	.432		
	รวม	394	171.477			
ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	13	1.017	.145	.443	.875
	ภายในกลุ่ม	381	127.029	.328		
	รวม	394	128.047			
ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	13	1.282	.183	.518	.821
	ภายในกลุ่ม	381	136.885	.354		
	รวม	394	138.167			
ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	ระหว่างกลุ่ม	13	3.299	.471	1.117	.351
	ภายในกลุ่ม	381	163.222	.422		
	รวม	394	166.522			
ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ระหว่างกลุ่ม	13	4.522	.646	1.532	.155
	ภายในกลุ่ม	381	163.176	.422		
	รวม	394	167.699			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	13	1.361	.194	.951	.467
	ภายในกลุ่ม	381	79.092	.204		
	รวม	394	80.453	.589	1.362	.220

* $p < .05$

จากตารางที่ 16 เปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามสังกัดคณะ/วิทยาลัยของนิสิต พบว่า นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยของนิสิตต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 17 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามชั้นปีทัศนศึกษาล้างศึกษา

ด้าน		df	SS	MS	F	sig
ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	3	2.911	.970	2.251	.082
	ภายในกลุ่ม	391	168.566	.431		
	รวม	394	171.477			
ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	3	.184	.061	.188	.905
	ภายในกลุ่ม	391	127.863	.327		
	รวม	394	128.047			
ด้านการประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	3	.383	.128	.363	.780
	ภายในกลุ่ม	391	137.784	.352		
	รวม	394	138.167			
ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	ระหว่างกลุ่ม	3	7.028	2.343	5.743	.001*
	ภายในกลุ่ม	391	159.493	.408		
	รวม	394	166.522			
ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ระหว่างกลุ่ม	3	3.236	1.079	2.565	.054
	ภายในกลุ่ม	391	164.463	.421		
	รวม	394	167.699			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	1.410	.470	2.326	.074
	ภายในกลุ่ม	391	79.042	.202		
	รวม	394	80.453			

* $p < .05$

จากตารางที่ 17 เปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามชั้นปีทัศนศึกษาล้างศึกษา พบว่า นิสิตที่ล้างศึกษาชั้นปีแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาไม่แตกต่างกัน

เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน นิสิตที่ล้างศึกษาชั้นปีที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพาแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 18 แสดงความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทาง
แก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตามชั้นปีที่นิสิตกำลังศึกษา ด้านความ
ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ชั้นปี	($\bar{X}$)	ชั้นปีที่ 1	ชั้นปีที่ 2	ชั้นปีที่ 3	ชั้นปีที่ 4
ชั้นปีที่ 1	3.15		.04	.25*	.34*
ชั้นปีที่ 2	3.10			.20*	.29*
ชั้นปีที่ 3	2.90				.09
ชั้นปีที่ 4	2.80				

* $p < .05$

จากตารางที่ 18 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีการ
ทดสอบของ LSD พบว่า โดยพบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 1 มีความ
คิดเห็นต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความ
ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแตกต่างจากนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 3 และ 4

นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 2 มีความคิดเห็นต่อประสิทธิผลการ
ให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
แตกต่างจากนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 3 และ 4

ตารางที่ 19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
1. กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีเพศต่างกันมีความเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา แตกต่างกัน 1. ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง 2. ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 3. ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง 4. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 5. ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน
2. กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีอายุต่างกันมีความเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา แตกต่างกัน 1. ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง 2. ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 3. ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง 4. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 5. ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ยอมรับสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน
3. กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ที่ศึกษาอยู่ในคณะ/วิทยาลัย ต่างกัน มีความเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา แตกต่างกัน 1. ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง 2. ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 3. ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง 4. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 5. ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน ปฏิเสธสมมติฐาน

ตารางที่ 19 (ต่อ)

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
4. กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ที่ศึกษาอยู่ในชั้นปีต่างกัน มีความเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา แตกต่างกัน	
1. ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง	ปฏิเสธสมมติฐาน
2. ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ปฏิเสธสมมติฐาน
3. ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง	ปฏิเสธสมมติฐาน
4. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	ยอมรับสมมติฐาน
5. ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร	ปฏิเสธสมมติฐาน