

## บทที่ 4

### ผลการศึกษาวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง: เส้นทางระยอง-เชียงใหม่” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บตัวอย่างด้วยแบบสอบถามที่สมบูรณ์ 100 ชุด โดยผู้วิจัยได้เสนอการวิเคราะห์ข้อมูลโดยค่าสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และค่าการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม ประมวลผลด้วยโปรแกรม SPSS และ Excel ซึ่งแบ่งเป็นข้อมูลการวิเคราะห์ ดังนี้

#### ผลการตอบแบบสอบถามในส่วนที่ 1

ผู้ศึกษาได้ทำการสุ่มเก็บข้อมูลตามสถานที่สาธารณะ เช่น สถานีรถไฟ สถานีขนส่งผู้โดยสาร ห้างสรรพสินค้า ธนาคาร และสถานที่ราชการ รวมถึงการแจกแบบสอบถามทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) ซึ่งได้ผลในส่วนที่ 1 ดังตารางที่ 4-1

จากข้อมูลในตารางที่ 4-1 พบว่าตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 61 มีอายุในช่วง 21-40 ปี ร้อยละ 80 อยู่ในสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 50 จบการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 48 ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 86 มีรายได้ในกลุ่ม 10,001 - 20,000 บาท อยู่ที่ร้อยละ 55

ตารางที่ 4-1 จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูล	จำนวน n = 100	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
1) ชาย	61	61
2) หญิง	39	39
<b>อายุ</b>		
1) ต่ำกว่า 20 ปี	1	1
2) อายุ 21-40 ปี	80	80
3) อายุ 41-60 ปี	19	19
4) อายุ 60 ปี ขึ้นไป	0	0
<b>สถานภาพ</b>		
1) โสด	48	48
2) สมรส	50	50
3) หย่าร้าง	2	2
4) อื่น ๆ	0	0
<b>วุฒิการศึกษา</b>		
1) ประถมศึกษา	3	3
2) มัธยมศึกษาตอนต้น/ ตอนปลาย/ เทียบเท่า	47	47
3) ปริญญาตรี	48	48
4) สูงกว่าปริญญาตรี	2	2
<b>อาชีพ</b>		
1) รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	10	10
2) พนักงาน/ ลูกจ้างเอกชน	86	86
3) ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย	2	2
4) เกษตรกร	0	0
5) นักเรียน/ นักศึกษา	2	2
6) อื่น ๆ ไปรตระบุ	0	0

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน n = 100	ร้อยละ
<b>รายได้ต่อเดือน</b>		
1) น้อยกว่า-10,000 บาท	29	29
2) 10,001-20,000 บาท	55	55
3) 20,001-30,000 บาท	11	11
4) มากกว่า 30,000 บาท	5	5

## ผลการตอบแบบสอบถามในส่วนที่ 2

ผู้ตอบแบบสอบถามได้เลือกจัดลำดับปัจจัยที่สำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทางตามลำดับอย่างง่าย (Simple Ranking) ซึ่งผลที่ได้ตามตารางที่ 4-2 ดังนี้

ตารางที่ 4-2 ค่าเฉลี่ยคะแนนของปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง

ปัจจัย	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. ค่าใช้จ่าย	100	2.53	1.47	น้อย	5
2. ระยะเวลาในการเดินทาง	100	3.13	1.54	ปานกลาง	4
3. ความสะดวกสบาย	100	3.60	1.27	ปานกลาง	3
4. ความปลอดภัย	100	5.56	0.78	มากที่สุด	1
5. ความตรงต่อเวลา	100	3.88	1.31	ปานกลาง	2
6. ความถี่ในการให้บริการ	100	2.32	1.45	น้อย	6

จากตารางที่ 4-2 พบว่าตัวอย่างให้ความสำคัญในปัจจัยด้านความปลอดภัยมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 5.56 ซึ่งมีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมากที่สุด แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างต้องการความเชื่อมั่นทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางสูง จึงมีความเป็นไปได้ว่ารูปแบบการเดินทางชนิดใดที่มีความปลอดภัยสูง ย่อมมีโอกาสที่จะมีผู้ใช้บริการขนส่งผู้โดยสารในจำนวนมาก โดยปัจจัยอันดับที่ 2 จะเป็นเรื่องด้านความตรงต่อเวลาในการ

เดินทางซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ปัจจัยอันดับที่ 3 จะเป็นด้านความสะดวกสบายในการเดินทางซึ่งมีคะแนนเท่ากับ 3.60 คะแนน ปัจจัยอันดับที่ 4 จะเป็นด้านระยะเวลาในการเดินทางซึ่งมีระดับคะแนนเท่ากับ 3.13 โดยปัจจัยอันดับที่ 2-4 มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงปานกลาง

### ผลการตอบแบบสอบถามในส่วนที่ 3

ผู้ตอบแบบสอบถามได้เลือกจัดลำดับปัจจัยที่สำคัญเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางตามลำดับอย่างง่าย (Simple Ranking) ซึ่งผลที่ได้ตามตารางที่ 4-3 ถึงตารางที่ 4-8 ดังนี้

ตารางที่ 4-3 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	3.21	1.03	มาก	1
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	2.78	0.87	ปานกลาง	2
3. รถไฟ	100	2.11	1.03	น้อย	3
4. เครื่องบิน (Low Cost)	100	1.91	0.97	น้อย	4

จากตารางที่ 4-3 ผลการให้คะแนนรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิด โดยมีปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายเป็นเกณฑ์ พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยรถโดยสารปรับอากาศ มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.21 คะแนนมีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วง มาก แสดงให้เห็นว่ารูปแบบการเดินทางโดยรถโดยสารปรับอากาศมีความคุ้มค่าในเรื่องค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเพื่อแลกกับบริการที่ได้รับกลับมา

ตารางที่ 4-4 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทาง

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	2.07	0.48	น้อย	3
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	3.23	0.66	มาก	2
3. รถไฟ	100	1.24	0.57	น้อยที่สุด	4
4. เครื่องบิน (Low Cost)	100	3.48	0.88	มากที่สุด	1

จากตารางที่ 4-4 ผลการประเมินความสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิด โดยมีปัจจัยด้านระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางเป็นเกณฑ์ พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยเครื่องบิน (Low Cost) มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.48 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าการเดินทางในรูปแบบนี้มีความคุ้มค่าถ้าผู้ใช้บริการต้องการความรวดเร็วในการเดินทางที่ได้รับ มากที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่นๆ

ตารางที่ 4-5 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในปัจจัยด้าน ความสะดวกสบาย

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	2.29	0.67	ปานกลาง	3
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	3.03	0.76	มาก	2
3. รถไฟ	100	1.21	0.55	น้อยที่สุด	4
4. เครื่องบิน (Low Cost)	100	3.47	0.84	มากที่สุด	1

จากตารางที่ 4-5 ผลการประเมินความสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิด โดยมีปัจจัยด้านความสะดวกสบายในการเดินทางเป็นเกณฑ์ พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยเครื่องบิน (Low Cost) มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.47 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมากที่สุด ซึ่งสามารถพิจารณาจากความเป็นจริงในปัจจุบันได้จาก ลักษณะของ

ท่าอากาศยานที่รองรับบริการ และความสะดวกสบายในตัวพาหนะในการเดินทาง เมื่อเทียบกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ที่ไม่สามารถจัดให้มีบริการได้เทียบเท่า

ตารางที่ 4-6 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในปัจจัยด้านความปลอดภัย

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	2.25	0.98	ปานกลาง	3
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	2.13	1.12	น้อย	4
3. รถไฟ	100	2.54	1.00	ปานกลาง	2
4. เครื่องบิน (Low Cost)	100	3.08	1.06	มาก	1

จากตารางที่ 4-6 ผลการประเมินความสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิด โดยมีปัจจัยด้านความปลอดภัยในการเดินทางเป็นเกณฑ์ พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยเครื่องบิน (Low Cost) มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.08 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมาก ซึ่งตรงกับข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีเปอร์เซ็นต์ในการเกิดอุบัติเหตุต่ำสุดเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ

ตารางที่ 4-7 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในปัจจัยด้านความตรงต่อเวลา

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	2.22	0.72	ปานกลาง	3
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	2.72	0.95	ปานกลาง	2
3. รถไฟ	100	1.51	0.74	น้อยที่สุด	4
4. เครื่องบิน (Low Cost)	100	3.56	0.87	มากที่สุด	1

จากตารางที่ 4-7 ผลการประเมินความสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิด โดยมีปัจจัยด้านความตรงต่อเวลาในการเดินทางเป็นเกณฑ์ พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยเครื่องบิน

(Low Cost) มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.56 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมากที่สุด เนื่องมาจากรูปแบบการเดินทางโดยสารเครื่องบินมีตารางเวลาที่แน่นอน มีการออกเดินทางตรงเวลา และถึงที่หมายตรงเวลา เกิดโอกาสน้อยที่จะทำให้การเดินทางถูกเลื่อนเวลา ซึ่งส่วนมากมีสาเหตุจากสภาพอากาศที่ไม่เหมาะสมในการขึ้นบินเท่านั้น

ตารางที่ 4 – 8 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในปัจจัยด้านความถี่ในการให้บริการ

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	3.31	0.67	มาก	1
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	3.30	0.85	มาก	2
3. รถไฟ	100	1.64	0.59	น้อย	4
4. เครื่องบิน (Low Cost)	100	1.69	0.87	น้อย	3

จากตารางที่ 4 – 8 ผลการประเมินความสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิด โดยมีปัจจัยด้านความถี่ในการให้บริการในการเดินทางเป็นเกณฑ์ พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.31 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมาก เนื่องมาจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมีความอิสระในการเดินทางมากที่สุด สามารถเลือกเวลาออกเดินทางได้เอง แต่ก็มีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ารถโดยสารปรับอากาศเพียงเล็กน้อยซึ่งได้คะแนนเฉลี่ย 3.30 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมาก เนื่องมาจากการปัจจุบันการเดินทางรูปแบบรถโดยสารปรับอากาศมีรอบในการเดินทางหลายรอบต่อวัน

ตารางที่ 4-11 อายุกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง	อายุ (ปี)	N	$\bar{X}$	SD	Sig.
1. ค่าใช้จ่าย	< 20	1	5.50	-	0.104
	21-40	80	2.54	1.46	
	41-60	19	2.32	1.37	
2. ระยะเวลาในการเดินทาง	< 20	1	4.00	-	0.674
	21-40	80	3.07	1.54	
	41-60	19	3.34	1.60	
3. ความสะดวกสบาย	< 20	1	3.00	-	0.790
	21-40	80	3.64	1.28	
	41-60	19	3.47	1.31	
4. ความปลอดภัย	< 20	1	5.50	-	0.820
	21-40	80	5.53	0.85	
	41-60	19	5.66	0.47	
5. ความตรงต่อเวลา	< 20	1	2.00	-	0.243
	21-40	80	3.84	1.33	
	41-60	19	4.13	1.18	
6. ความถี่ในการให้บริการ	< 20	1	1.00	-	0.472
	21-40	80	2.39	2.39	
	41-60	19	2.09	2.08	

**สมมติฐาน**

$H_0$ : อายุต่างกันมีระดับในการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

$H_1$ : อายุต่างกันมีระดับในการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางแตกต่างกัน



## ผลการตอบแบบสอบถามในส่วนที่ 4

ตารางที่ 4-9 ค่าเฉลี่ยคะแนนของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดที่คาดว่าจะใช้บริการตามลำดับ

รูปแบบ	N	$\bar{X}$	SD	ระดับผลกระทบต่อการตัดสินใจ	Rank
1. รถโดยสารปรับอากาศ	100	2.73	2	ปานกลาง	2
2. รถยนต์ส่วนตัว	100	3.35	1	มาก	1
3. รถไฟ	100	1.86	4	น้อย	4
4. เครื่องบิน	100	2.06	3	น้อย	3

จากตารางที่ 4 – 9 ผลการประเมินความสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดพบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 ได้คะแนนเฉลี่ย 3.35 คะแนน มีระดับผลกระทบในการตัดสินใจในช่วงมาก เนื่องจากในปัจจุบันประชาชนเริ่มมีค่านิยมในการซื้อรถยนต์ไว้ใช้มากขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้ตนเองเนื่องจากมีความอิสระในการเดินทางมากกว่ารูปแบบอื่น ๆ

### เปรียบเทียบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ (Independent) กับตัวแปรตาม (Dependent)

ตารางที่ 4-10 เพศกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง	เพศ		$\bar{X}$	SD	Sig.
	ชาย	หญิง			
1. ค่าใช้จ่าย	ชาย	60	2.46	1.49	0.866
	หญิง	40	2.60	1.45	
2. ระยะเวลาในการเดินทาง	ชาย	60	3.34	1.57	0.573
	หญิง	40	2.81	1.47	

ตารางที่ 4-10 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบ ในการเดินทาง	เพศ	N	$\bar{X}$	SD	Sig.
3. ความสะดวกสบาย	ชาย	60	3.53	1.17	0.092
	หญิง	40	3.70	1.42	
4. ความปลอดภัย	ชาย	60	5.60	0.77	0.518
	หญิง	40	5.49	0.80	
5. ความตรงต่อเวลา	ชาย	60	3.71	1.30	0.639
	หญิง	40	4.11	1.30	
6. ความถี่ในการให้บริการ	ชาย	60	2.33	1.53	0.480
	หญิง	40	2.29	1.34	

#### สมมติฐาน

$H_0$ : เพศต่างกันมีระดับในการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

$H_1$ : เพศต่างกันมีระดับในการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางแตกต่างกัน

จากตารางที่ 4-10 พบว่าเพศที่ต่างกันมีการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางทุกด้านไม่แตกต่างกัน เนื่องจากมีระดับค่า Sig. มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_0$  ที่ว่าเพศต่างกันมีการให้ระดับคะแนนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-13 (ต่อ)

2. รถยนต์ส่วนตัว	ชาย	60	3.41	0.91	0.256
	หญิง	40	3.25	1.03	
3. รถไฟ	ชาย	60	1.87	0.77	0.870
	หญิง	40	1.85	0.8	
4. เครื่องบิน (Low Cost)	ชาย	60	2.03	1.23	0.868
	หญิง	40	2.08	1.25	

### สมมติฐาน

$H_0$ : เพศต่างกัน มีระดับคะแนนในการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

$H_1$ : เพศต่างกัน มีระดับคะแนนในการเลือกรูปแบบในการเดินทางแตกต่างกัน

จากตารางที่ 4-13 พบว่าเพศที่ต่างกันมีการให้คะแนนด้านการเลือกรูปแบบในการเดินทางในแต่ละรูปแบบไม่ต่างกัน เนื่องจากมีระดับค่า Sig. มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_0$  ที่ว่าเพศต่างกันมีการให้ระดับคะแนนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-14 อายุกับรูปแบบในการเดินทาง

การเลือกรูปแบบในการเดินทาง	อายุ (ปี)	N	$\bar{X}$	SD	Sig.
1. รถยนต์โดยสารปรับอากาศ	< 20	1			
	21-40	80	2.69	0.77	0.151
	41-60	19	2.89	0.74	
2. รถยนต์ส่วนตัว	< 20	1	2.00	-	
	21-40	80	3.40	0.91	0.274
	41-60	19	3.21	1.13	
3. รถไฟ	< 20	1	3.00	-	
	21-40	80	1.83	0.78	0.283
	41-60	19	1.95	0.78	

ตารางที่ 4-12 (ต่อ)

	< 10,000	30	2.30	1.48	
6. ความถี่ในการให้บริการ	10,001-20,000	56	2.34	1.41	0.768
	20,001-30,000	9	2.56	2.01	
	> 30,000	5	1.70	0.45	

### สมมติฐาน

$H_0$ : รายได้ต่างกันมีระดับในการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

$H_1$ : รายได้ต่างกันมีระดับในการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางแตกต่างกัน

จากตารางที่ 4-12 พบว่ารายได้ที่ต่างกันมีการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางด้านค่าใช้จ่าย ด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านความตรงต่อเวลา และปัจจัยด้านความถี่ในการให้บริการ ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากมีระดับค่า Sig. มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_0$  ที่ว่ารายได้ต่างกันมีการให้ระดับคะแนนไม่แตกต่างกัน

ส่วนด้านระยะเวลาในการเดินทาง ( $0.010 > 0.05$ ) มีระดับค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_1$  ที่ว่ารายได้ต่างกันมีการให้ระดับคะแนนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งสามารถวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้ออกมาว่า ผู้ที่มีรายได้สูงมีความต้องการความรวดเร็วในการเดินทางไปสู่จุดหมายมากที่สุด ซึ่งสามารถสังเกตได้จากค่าเฉลี่ยคะแนนที่ได้ในตารางที่ 4-12 ของกลุ่มผู้มีรายได้มากกว่า 30,000 บาท มีระดับคะแนนเฉลี่ยสูงถึง 5.20 คะแนน มากกว่ารายได้ในระดับอื่นๆอย่างเห็นได้ชัด และในกลุ่มผู้มีรายได้ 20,001 – 30,000 บาท ก็มีคะแนนรองลงมาเป็นอันดับที่ 2 จึงสรุปได้ว่าผู้มีรายได้ยิ่งสูงมีแนวโน้มในการให้ความสำคัญด้านระยะเวลาในการเดินทางมากกว่าในกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า

ตารางที่ 4-13 เพศกับรูปแบบในการเดินทาง

การเลือกรูปแบบในการเดินทาง	เพศ	N	$\bar{X}$	SD	Sig.
1. รถยนต์โดยสารปรับอากาศ	ชาย	60			0.343
	หญิง	40	2.82	0.75	

จากตารางที่ 4-11 พบว่าอายุที่ต่างกันมีการให้คะแนนด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน เนื่องจากมีระดับค่า Sig. มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_0$  ที่ว่าอายุต่างกันมีการให้ระดับคะแนนไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-12 รายได้กับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง	รายได้ (บาท)	N	$\bar{X}$	SD	Sig.
1. ค่าใช้จ่าย	< 10,000	30	2.52	1.65	0.209
	10,001-20,000	56	2.71	1.37	
	20,001-30,000	9	1.72	0.97	
	> 30,000	5	1.90	1.75	
2. ระยะเวลาในการเดินทาง	< 10,000	30	3.20	1.52	0.01
	10,001-20,000	56	2.87	1.58	
	20,001-30,000	9	3.39	0.70	
	> 30,000	5	5.20	0.84	
3. ความสะดวกสบาย	< 10,000	30	3.63	1.10	0.804
	10,001-20,000	56	3.57	1.41	
	20,001-30,000	9	3.89	1.17	
	> 30,000	5	3.20	0.84	
4. ความปลอดภัย	< 10,000	30	5.65	0.59	0.695
	10,001-20,000	56	5.47	0.44	
	20,001-30,000	9	5.72	0.55	
	> 30,000	5	5.60	0.78	
5. ความตรงต่อเวลา	< 10,000	30	3.70	1.32	0.546
	10,001-20,000	56	4.04	1.33	
	20,001-30,000	9	3.72	1.48	
	> 30,000	5	3.40	0.55	

ตารางที่ 4-14 (ต่อ)

	< 20	1	1.00	-	
4. เครื่องบิน	21-40	80	2.09	1.24	0.633
	41-60	19	1.95	1.22	

**สมมติฐาน**

$H_0$ : อายุต่างกัน มีระดับคะแนนในการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

$H_1$ : อายุต่างกัน มีระดับคะแนนในการเลือกรูปแบบในการเดินทางแตกต่างกัน

จากตารางที่ 4-14 พบว่าอายุที่ต่างกันมีการให้คะแนนด้านการเลือกรูปแบบในการเดินทางในแต่ละรูปแบบไม่ต่างกัน เนื่องจากมีระดับค่า Sig. มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_0$  ที่ว่าอายุต่างกันมีการให้ระดับคะแนน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-15 รายได้กับรูปแบบในการเดินทาง

การเลือกรูปแบบในการเดินทาง	รายได้ (บาท)	N	$\bar{X}$	SD	Sig.
1. ค่าใช้จ่าย	< 10,000	30	2.80	0.85	0.258
	10,001-20,000	56	2.63	0.73	
	20,001-30,000	9	3.11	0.78	
	> 30,000	5	3.00	0.71	
2. ระยะเวลาในการเดินทาง	< 10,000	30	3.33	0.92	0.491
	10,001-20,000	56	3.45	0.89	
	20,001-30,000	9	3.00	1.22	
	> 30,000	5	3.00	1.41	
3. ความสะดวกสบาย	< 10,000	30	1.97	0.67	0.498
	10,001-20,000	56	1.86	0.84	
	20,001-30,000	9	1.78	0.83	
	> 30,000	5	1.40	0.78	

ตารางที่ 4-15 (ต่อ)

	< 10,000	30	1.90	1.30	
4. ความปลอดภัย	10,001-20,000	56	2.07	1.23	0.694
	20,001-30,000	9	2.11	1.17	
	> 30,000	5	2.60	1.14	

**สมมติฐาน**

$H_0$ : รายได้ต่างกัน มีระดับคะแนนในการเลือกรูปแบบในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

$H_1$ : รายได้ต่างกัน มีระดับคะแนนในการเลือกรูปแบบในการเดินทางแตกต่างกัน

จากตารางที่ 4-14 พบว่ารายได้ที่ต่างกันมีการให้คะแนนด้านการเลือกรูปแบบในการเดินทางในแต่ละรูปแบบไม่ต่างกัน เนื่องจากมีระดับค่า Sig. มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน  $H_0$  ที่ว่ารายได้ต่างกันมีการให้ระดับคะแนนไม่แตกต่างกัน