

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา  
ต.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี 20131

ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง

ทิพย์รัตน์ วุฒิสินธุ์

- 2 ส.ค. 2561

375596 660247691

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

พฤศจิกายน 2560

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณางานนิพนธ์  
ของ ทิพย์รัตน์ วุฒิสินธุ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน  
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

.....  
.....  
(อาจารย์ ดร.กาญจนา บุญยัง)

คณะกรรมการควบคุมมาตรฐานงานนิพนธ์

.....  
..... ประธานกรรมการ  
(อาจารย์ ดร.กาญจนา บุญยัง)

.....  
..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์เสวีร์ เหลืองอลงกต)

.....  
..... กรรมการและเลขานุการ  
(อาจารย์ ดร.จักรชัย สือประเสริฐสิทธิ์)

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน  
ของมหาวิทยาลัยบูรพา

.....  
..... คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชนีธ์ ธารเสนา)

วันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

## กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงด้วยดี เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความช่วยเหลืออนุเคราะห์ และคำปรึกษาเป็นอย่างดีจากอาจารย์ ดร.กาญจนา บุญยัง อาจารย์ที่ปรึกษา ได้ให้คำแนะนำ และตรวจแก้ไขงานนิพนธ์ฉบับนี้ จนสำเร็จอย่างสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอย่างสูง

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ นายอาจหาญ แสงสุวรรณ ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจทำ เจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี เจ้าหน้าที่เจ้าท่าและเจ้าหน้าที่เทศบาลตำบลเกาะสีชังทุกท่านที่คอย ให้ความช่วยเหลือและให้ข้อมูลทุกอย่างในระหว่างการทำงานนิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งคำแนะนำ ตลอดจนกำลังใจที่ดีที่มีให้กับผู้วิจัยเสมอมา

ทิพย์รัตน์ วุฒิสินธุ์

58930225: กลุ่มวิชา: การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน; รป.ม. (การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน)

คำสำคัญ: ความคิดเห็น/ความปลอดภัย/ ผู้โดยสาร/ เรือโดยสาร/ ท่าเทียบเรือ

ทิพย์รัตน์ วุฒิสินธุ์: ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง (OPINIONS AMONG PASSENGERS TOWARDS SAFETY OF BOAT-RIDING BETWEEN SI RACHA AND KOH SI CHANG PIERS) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: กาญจนา บุญยัง, ร.ด. 79 หน้า. ปี พ.ศ. 2560.

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสาร และเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้โดยสารที่โดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำนวน 260 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงอนุมาน คือ t-test, One-way ANOVA การวิเคราะห์ด้วย Welch และ Brown-forsythe และทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีของ LSD

ผลการวิจัย พบว่า ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง โดยรวมอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยมากที่สุด คือ ความปลอดภัยสำหรับเรือ รองลงมาคือ ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม และลำดับสุดท้ายคือ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล

ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง พบว่า ผู้โดยสารที่มี เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือที่แตกต่างกัน มีความเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้โดยสารที่มีวันที่มาใช้บริการเรือโดยสารต่างกัน มีความเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

58930225: MAJOR: PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT; M.P.A.  
(PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT)

KEYWORDS: OPINIONS/ SAFETY/ PASSENGERS/ PIERS

TIPRAT WUTTISIN: OPINIONS AMONG PASSENGERS TOWARDS SAFETY OF BOAT-RIDING BETWEEN SI RACHA AND KOH SI CHANG PIERS. ADVISOR: KANJANA BOONYOUNG, Ph.D. 79 P. 2017.

The purposes of this study were to examine and compare the opinions among passengers towards the safety of boat-riding service between Si Racha and Koh Si Chang piers. The subjects participating in this study were 260 people. The instrument used to collect the data was a questionnaire. The statistical tests used to analyze the collected data included frequency, means, standard deviation. Also, the inferential statistical test, including the test of t-test, One-way ANOVA, Welch and Brown-Forsythe, was administered. To test the differences between pairs, the Least Significant Difference test (LSD) was also used.

The results of the study revealed that the subjects rated their opinions towards the safety of boat-riding between Si Racha and Koh Si Chang piers at a good level. Specifically, the aspect of boat safety was rated at the highest level, followed by the safety for environment, and individual safety, respectively.

Based on the results from the comparison, it was shown that there were no differences in the level of opinions towards boat-riding between Si Racha and Koh Si Chang piers among the subjects with different gender, age, status, educational level, occupation, amount of income, frequency of service used, time of using boat-riding service, and boat-service providing companies used. Finally, statistically significant differences were found in the level of opinions towards boat-riding between Si Racha and Koh Si Chang piers among the subjects who used a boat-riding service on a different day.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญภาพ.....	ฅ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
สมมติฐานของการวิจัย.....	2
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
ระเบียบการควบคุมความปลอดภัย.....	8
แนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการโดยสารทางน้ำ.....	10
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น.....	17
ประวัติความเป็นมาของเกาะสีชัง.....	22
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	30
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	35
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	35
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	35
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ.....	36
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	37
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	37
เกณฑ์การแปลผล.....	38

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการวิจัย.....	39
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล.....	39
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง.....	44
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสาร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	52
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	64
สรุปผลการวิจัย.....	64
อภิปรายผล.....	66
ข้อเสนอแนะ.....	68
บรรณานุกรม.....	70
ภาคผนวก.....	73
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	79

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่าง ท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง 3 ด้าน..... 14
2	การให้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง บริษัทแสงประทีป จำกัด..... 28
3	การให้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง บริษัทสีชัง พาเลซ จำกัด..... 28
4	การให้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง บริษัทนาวาประทีป จำกัด..... 29
5	จำนวนเรือและขนาดเรือโดยสารที่ให้บริการระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง..... 29
6	ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ช่วงเดือนกรกฎาคม 2560..... 30
7	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล..... 39
8	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้บริการเรือโดยสาร..... 42
9	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับความคิดเห็น ของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล: คนขับเรือ..... 44
10	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล: ผู้โดยสาร..... 46
11	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล: เจ้าหน้าที่..... 47
12	ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง : ความปลอดภัย สำหรับบุคคล..... 48



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
13 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับเรือ .....	49
14 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม .....	50
15 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ภาพรวมและด้าน.....	51
16 ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการ โดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามเพศ.....	52
17 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอายุ.....	52
18 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอายุ.....	53
19 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามสถานภาพ.....	53
20 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามสถานภาพ.....	54
21 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามการศึกษา.....	54
22 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามการศึกษา.....	55
23 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอาชีพ.....	55

## สารบัญญัตินำ (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
24 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอาชีพ.....	56
25 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามรายได้.....	56
26 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามรายได้.....	57
27 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามความถี่ ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร.....	57
28 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร.....	58
29 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามวันที่มา ใช้บริการโดยสารเรือส่วนใหญ่.....	58
30 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามวันที่มาใช้บริการ โดยสารเรือส่วนใหญ่.....	59
31 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (Post hoc) ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามวันที่มาใช้บริการ โดยสารเรือส่วนใหญ่.....	59
32 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามช่วงเวลา ในการโดยสารเรือส่วนใหญ่.....	60

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
33	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามช่วงเวลาในการโดยสารเรือส่วนใหญ่.....	60
34	ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามบริษัทเรือ.....	61
35	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามบริษัทเรือ.....	61
36	สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	62

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	4
2 สะพานเกาะสี่ช้าง.....	23
3 สภาพที่ตั้งและภูมิประเทศ.....	26

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามแนวนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนนี้ รวมทั้งยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการแบบบูรณาการ เพื่อให้มีระบบการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถขององค์กรภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะภาคตะวันออก เกาะสีชัง และพื้นที่เชื่อมโยง ถือเป็นพื้นที่เป้าหมายตามนโยบายของรัฐบาล เนื่องจากเกาะสีชังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ล้อมรอบด้วยทะเล มีโขดหินและหน้าผาเป็นส่วนใหญ่ ทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม รวมทั้งยังมีเกาะบริวารอีก 8 เกาะที่อยู่ในอาณาเขตของเกาะสีชัง มีทรัพยากรใต้น้ำทางทะเลที่สวยงาม ทำให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ตามธรรมชาติที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ประมาณ 7.9 ตารางกิโลเมตร ประชาชนส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของเกาะ กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานรอบ ๆ เกาะ ทั้งในระบบไฟฟ้า โครงการก่อสร้างถนนรอบเกาะ ซึ่งยังไม่สามารถเชื่อมต่อกันตลอดรอบเกาะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและการจราจรของเกาะสีชัง การก่อสร้างทางเดินสาธารณะเพื่อบริการนักท่องเที่ยวและชุมชน การคัดแยกขยะที่เหมาะสมบนเกาะ ระบบน้ำประปา ดำเนินการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางระหว่างฝั่งอำเภอสัตหิรา-เกาะสีชัง และเกาะอื่น ๆ ตลอดจนส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำให้สมบูรณ์มากขึ้น พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่มีอยู่ให้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดไปยังเกาะสีชังเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนพัฒนาท่าเทียบเรือที่ใช้ข้ามไปยังเกาะสีชังให้อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและผู้มาใช้บริการให้ได้มากที่สุด (วีระพล แจ่มสวัสดิ์ และคณะ, 2554)

วิสัยทัศน์ของเทศบาลตำบลเกาะสีชัง เพื่อนำนโยบายผู้บริหารและยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้งในระดับชาติ กลุ่มจังหวัด และจังหวัดไปสู่การปฏิบัติต่อไป เทศบาลตำบลเกาะสีชังมีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา (พ.ศ. 2561-2564) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดแนวทางการพัฒนาของเทศบาลตำบลเกาะสีชังในช่วงระยะเวลาดังกล่าว โดยมีรายละเอียดวิสัยทัศน์ (Vision) คือ “เกาะสีชังเป็นเมืองท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่งดงามด้วยธรรมชาติและประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดี อยู่ร่วมกันด้วยความผาสุก” พันธกิจ คือ พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน เช่น ส่งเสริมให้มีการบำรุงทางบกและทางระบายน้ำ ทางเดินเท้า สะพานและท่าเทียบเรือ เป็นต้น

ส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้ประชาชนอยู่ดีมีสุขและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน  
 พัฒนาด้านการจัดระเบียบชุมชน สังคม และการรักษาความสงบเรียบร้อย พัฒนาด้านการวางแผน  
 การส่งเสริมการลงทุน พาณิชยกรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว พัฒนาการบริหารจัดการ  
 และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พัฒนาด้านการศาสนา ศิลปวัฒนธรรม  
 จารีตประเพณีและภูมิปัญญาท้องถิ่น และพัฒนาการเมืองและการบริหารให้มีประสิทธิภาพ  
 โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคฝ่าย เกษะสิทธิ์ซึ่งมีการคมนาคมที่สะดวก มีถนนที่สามารถติดต่อกันได้  
 ทิวทั้งเกาะ มีท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้การเดินทางมาที่เกาะสิทธิ์จะมีเส้นทางเดียว  
 ที่สามารถเดินทางมาถึงเกาะสิทธิ์ได้ คือ การโดยสารทางเรือ สามารถพาผู้โดยสารข้ามจากฝั่งศรีราชา  
 มายังเกาะสิทธิ์ และข้ามจากเกาะสิทธิ์ไปยังฝั่งศรีราชา จึงทำให้ความปลอดภัยของการโดยสารทางเรือ  
 มีความสำคัญมาก

ความปลอดภัยของการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสิทธิ์  
 ถือว่ามีความสำคัญมากอย่างหนึ่ง เพราะเป็นการโดยสารเส้นทางเดียวที่ประชาชนเดินทาง  
 ไปยังเกาะสิทธิ์ได้ ดังนั้น การศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
 ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสิทธิ์ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ควรศึกษาอย่างยิ่ง จึงได้นำเสนอการวิจัยเรื่อง  
 นี้เพื่อนำไปให้ผู้ที่เกี่ยวข้องใช้ต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่าง  
 ท่าเรือศรีราชาและเกาะสิทธิ์
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
 ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสิทธิ์ จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่  
 ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและ  
 บริษัทเรือ

### สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้โดยสารที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
 ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสิทธิ์แตกต่างกัน
2. ผู้โดยสารที่มีอายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
 ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสิทธิ์แตกต่างกัน

3. ผู้โดยสารที่มีสถานภาพที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
4. ผู้โดยสารที่มีการศึกษาที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
5. ผู้โดยสารที่มีอาชีพที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
6. ผู้โดยสารที่มีรายได้ที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
7. ผู้โดยสารที่มีความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสารที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
8. ผู้โดยสารที่มีวันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
9. ผู้โดยสารที่มีช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน
10. ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเรือโดยสารของบริษัทเรือที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

กรอบแนวคิดในการวิจัยความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ประกอบด้วย 2 ตัวแปร ดังนี้

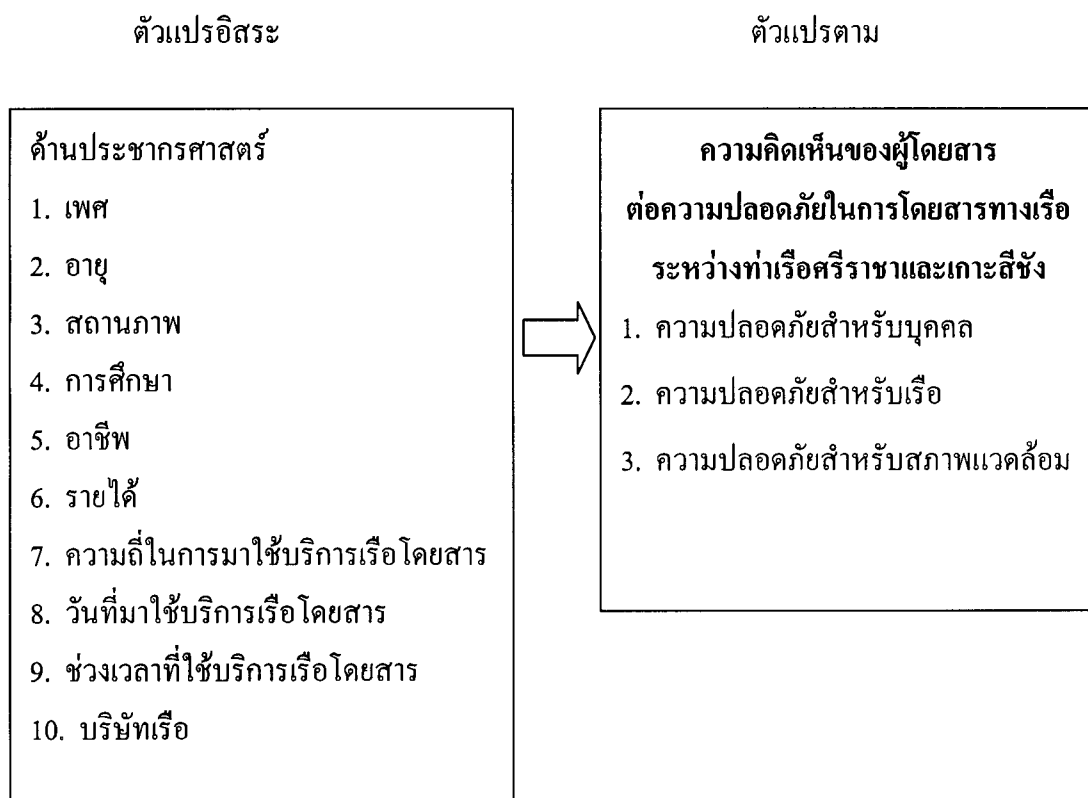
1. ตัวแปรอิสระ คือ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือ

2. ตัวแปรตาม คือ ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ตามข้อกำหนดใน 1) เรื่องมาตรการเพื่อความปลอดภัย (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี, 2558) และ 2) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเรื่อง มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพภาคบริการ สาขานายท้ายเรือกลลำน้ำโดยสาร มี 3 ด้าน ประกอบด้วย

- 2.1 ความปลอดภัยสำหรับบุคคล

- 2.2 ความปลอดภัยสำหรับเรือ

## 2.3 ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ว่าอยู่ในระดับใด
2. ได้แนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและพัฒนาความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

### ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา : การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง 3 ด้าน ประกอบด้วยความปลอดภัยสำหรับบุคคล ความปลอดภัยสำหรับเรือ และความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม



สำหรับตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย

- 1.1 เพศ
- 1.2 อายุ
- 1.3 สถานภาพ
- 1.4 การศึกษา
- 1.5 อาชีพ
- 1.6 รายได้
- 1.7 ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร
- 1.8 วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร
- 1.9 ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสาร
- 1.10 บริษัทเรือ

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มี 3 ด้าน ประกอบด้วย

- 2.1 ความปลอดภัยสำหรับบุคคล
- 2.2 ความปลอดภัยสำหรับเรือ
- 2.3 ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม

ขอบเขตด้านประชากร: การวิจัยครั้งนี้มีผู้โดยสารที่มาขึ้นเรือที่ท่าเรือศรีราชาเพื่อข้ามไปเกาะสีชังและข้ามจากเกาะสีชังมายังท่าเรือศรีราชา จำนวน 56,368 คน (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคจังหวัดชลบุรี, 2560)

ขอบเขตด้านระยะเวลา: ในการทำวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาวิจัยและเก็บข้อมูลในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560 รวมระยะเวลา 6 เดือน

### นิยามศัพท์เฉพาะ

การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ดังมีคำจำกัดความต่อไปนี้

ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ หมายถึง ลักษณะส่วนบุคคลของผู้โดยสาร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือ

ความปลอดภัย หมายถึง ความปลอดภัยของเรือโดยสารและความพร้อมในการโดยสาร ที่มีมาตรการตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล ความปลอดภัยสำหรับเรือ และความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม

ความปลอดภัยสำหรับบุคคล หมายถึง แนวทางการปฏิบัติที่ปลอดภัยที่กรมเจ้าท่ากำหนด สำหรับคนขับเรือ, ผู้โดยสาร, และเจ้าหน้าที่ ดังนี้

มาตรการสำหรับคนขับเรือ หมายถึง ผู้ขับเรือด้วยความไม่ประมาท มีความระมัดระวัง และควรปฏิบัติตามกฎจราจรทางน้ำอย่างเคร่งครัด ไม่ขับเรือด้วยความเร็วสูงหรือขับเบียดแซง เรือลำอื่น และไม่สวนกันในระยะใกล้จนเกินไป ไม่ควรดื่มสุราหรือกินยาที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วงนอน ควรมีสภาพจิตใจที่มั่นคง เช่น ไม่โมโหง่าย ไม่ตกใจกลัวสิ่งใดง่าย แก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ ควรมีความรู้ความชำนาญในการขับเรือ และควรผ่านการทดสอบและได้รับใบอนุญาตขับเรือ จากกรมเจ้าท่าตามกฎหมายจราจรทางน้ำ

มาตรการสำหรับผู้โดยสาร หมายถึง การขึ้นหรือลงเรือด้วยความระมัดระวังและไม่แย่งกัน ขึ้นหรือลงเรือโดยสาร ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำแนะนำตักเตือนของผู้ควบคุมเรืออย่างชัดเจน ไม่นั่งบนกราบเรือหรือหลังคา เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่เอามือหรือเท้าราน้ำ เพราะอาจจะทำให้พลัดตกเรือได้ง่าย ควรฝึกว่ายน้ำให้เป็น ถ้าต้องโดยสารเรือเป็นประจำ ควรเตรียมตัวให้พร้อมในเรื่องความปลอดภัย โดยเฉพาะในการเดินทางทัศนศึกษาหรือท่องเที่ยวทางน้ำ ต้องเตรียมห่วงชูชีพ สวมเสื้อชูชีพไว้ให้พร้อมและเพียงพอ

มาตรการสำหรับเจ้าหน้าที่ หมายถึง เจ้าหน้าที่จากกรมเจ้าท่าที่รับผิดชอบดูแลความปลอดภัยในการโดยสารเรือ มีหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร ตรวจสอบดูแลความปลอดภัยของเรือ และเช็ครีไทร์ไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด

ความปลอดภัยสำหรับเรือ หมายถึง ไม่ควรบรรทุกเกินอัตราที่กำหนดไว้ ควรมีการตรวจสอบสภาพของเรือหรือเครื่องยนต์ของเรืออยู่เสมอ ควรจะมีเครื่องชูชีพและพร้อมใช้งานได้ทุกเมื่อ และเรือควรมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สามารถต้านแรงปะทะต่าง ๆ ได้

ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม หมายถึง ผู้ขับเรือควรรู้สภาพเส้นทาง ที่ต้องแล่นเรือผ่านว่ามีสิ่งกีดขวาง ทางคดเคี้ยวหรือแคบตรงช่วงใด ควรติดตามสภาพลมฟ้าอากาศ จากกรมอุตุนิยมวิทยาเป็นประจำ ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีน้ำไหลเชี่ยวหรือมีกระแสน้ำวน ถ้าขับเรือในเวลากลางคืน หรือฝนตกหนัก หรือมีหมอกจัด ควรเปิดสัญญาณ และทำเทียบเรือ ควรกำหนดจำนวนและประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำทำ เพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า พัฒนาปรับปรุงทำเทียบเรือโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำทำให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

ตรวจสอบสภาพความมั่นคงและแข็งแรงของท่าเทียบเรือเพื่อต่ออายุใบอนุญาตหรือระงับการใช้ท่าเทียบเรือ

คนขับเรือ หมายถึง ผู้ขับเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง

เรือโดยสาร หมายถึง เป็นเรือที่ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง โดยเป็นเรือที่บรรทุกผู้โดยสารได้ มีเส้นทางเดินเรือประจำ

ท่าเทียบเรือ หมายถึง สถานที่ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าจากฝั่งลงสู่เรือและจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือหมายถึงอาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินการระหว่างเรือกับชายฝั่ง หรือเป็นสถานที่สำหรับให้เรือหรือยานพาหนะทางน้ำทุกประเภทเข้าจอด หรือให้บริการเพื่อดำเนินกิจการอย่างหนึ่งอย่างใด หรือเป็นสถานที่ที่ธรรมชาติที่มีการกำบังคลื่นลมหรือมีทางเข้าออกสู่ทะเล โดยเรือจะปลอดภัยจากคลื่นลมและสามารถเทียบท่าได้ และมีท่าที่ดีสำหรับขนถ่ายสินค้าได้

ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่โดยสารทางเรือจากท่าเรือศรีราชาไปยังเกาะสีชังและจากเกาะสีชังมายังท่าเรือศรีราชา

ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบของผู้โดยสารทางเรือ ในด้านความปลอดภัยของเรือโดยสาร

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ผู้วิจัยมุ่งศึกษาความคิดเห็นในความปลอดภัยของประชาชนทั่วไป ที่มาโดยสารเรือจากท่าเรือศรีราชามายังเกาะสีชังและท่าเรือเกาะสีชัง ไปยังท่าเรือศรีราชา โดยมีแนวคิด ทฤษฎี เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ระเบียบการควบคุมความปลอดภัย
2. แนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการโดยสารทางน้ำ
3. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น
4. ประวัติความเป็นมาของเกาะสีชัง
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### ระเบียบการควบคุมความปลอดภัย

มาตรการด้านความปลอดภัยของตัวเรือ (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี, 2558),

1. จัดทำคุณลักษณะเฉพาะและแบบมาตรฐานของเรือโดยสารขนาดต่าง ๆ ประกอบด้วย เรือโดยสารข้ามฝาก เรือโดยสารในแม่น้ำ เรือโดยสารในทะเลและเรือเฟอร์รี่ อาศัยข้อกำหนด ตามกฎข้อบังคับ ฯ ข้อกำหนดของสมาคมจัดชั้นเรือและมาตรการต่าง ๆ ที่ได้จากการจัดสัมมนา มาพิจารณา เพื่อใช้เป็นต้นแบบของเรือโดยสารต่อไป

2. กำหนดรูปแบบลักษณะของเรือที่นำมาใช้ขนส่งผู้โดยสาร เช่น เรือลำเลียงหรือเรือประมง ดัดแปลงเป็นเรือโดยสารให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด

3. กำหนดรูปแบบของห้องผู้โดยสารให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยให้มีช่องหน้าต่าง ขนาดใหญ่ มีอุปกรณ์ทุบกระจก มีที่เก็บสัมภาระ มีช่องเดินทางที่ปลอดภัย

4. กวดขันการตรวจสอบสภาพเรือทุกประเภทให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี และปลอดภัย

5. กวดขันและดำเนินการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือทุกประเภท ให้มีสภาพและจำนวนครบถ้วนถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด

6. ศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการลดต้นทุนอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือโดยสาร เช่น เสื้อชูชีพ แพชูชีพ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถจัดหาอุปกรณ์ที่มีคุณภาพมาติดตั้งบนเรือได้ ตามจำนวนที่กำหนด

### มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร

1. กำหนดจำนวนและประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำท่าเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า
2. พัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคตให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
3. ตรวจสอบสภาพความมั่นคงและแข็งแรงของท่าเทียบเรือเพื่อต่ออายุใบอนุญาตหรือระงับการใช้ท่าเทียบเรือ
4. ปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำบรรทุกที่ปลอดภัยหรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย
5. ให้มีนายประจำท่าทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก พร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าและรายชื่อผู้โดยสาร
6. ให้ควบคุมจำนวนคนโดยสารที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทาง โดยบังคับให้นายท่าจัดทำบัญชีรายชื่อผู้โดยสารและที่อยู่
7. ให้จัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยของเรือโดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า
8. ให้ปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ที่ทำท่าเทียบเรือโดยสารสามารถรับรู้ข่าวอากาศและสภาพคลื่นลมในเส้นทางที่จะเดินทางไป โดยให้ท่าเรือโดยสารติดตั้งเครื่องมือสื่อสารเครื่องแฟกซ์ข่าวอากาศเพื่อรับฟังข่าวอากาศและรับแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง
9. จัดทำโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิตประจำท่าเรือโดยสาร

### มาตรการด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร

1. จัดทำเอกสารเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และแนะนำให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉินและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
2. จัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำการปฏิบัติตัวในการเดินทางเรือ
3. จัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครเข้าร่วมในโครงการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางน้ำ
4. จัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์รับแจ้งเหตุทางน้ำ
5. รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแลพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของเจ้าของกิจการเดินเรือและเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือนิติเอกชนในกิจการเดินเรือโดยสารหรือท่าเทียบเรือ

### มาตรการด้านคุณสมบัติของผู้ทำกรในเรือและผู้ประกอบการ

1. กำหนดคุณสมบัติของผู้ทำกรในเรือของเรือโดยสารแต่ละประเภท รวมทั้งกวดขันการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำกรในเรือโดยสาร
2. จัดทำทะเบียนประวัติผู้ทำกรในเรือโดยสารอย่างเป็นระบบ เพื่อสะดวกในการติดตามหรือควบคุม
3. จัดให้มีการอบรมหลักสูตรเพื่อเติมที่จำเป็นให้กับผู้ทำกรในเรือของเรือโดยสาร
4. กำหนดให้ทำกรในเรือของเรือโดยสารเอาใจใส่ดูแลและสวัสดิภาพความปลอดภัยของผู้โดยสาร
5. กวดขันให้ผู้ประกอบการเดินเรือโดยสารปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด

### มาตรการด้านประชาสัมพันธ์

1. จัดสัมมนาเรื่องความปลอดภัยทางน้ำในจังหวัดที่มีการท่องเที่ยวทางน้ำเป็นประจำ โดยให้หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนมีส่วนร่วมและติดตามผลที่ได้จากการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง
2. สนับสนุนในการจัดฝึกซ้อมร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ
3. รณรงค์และนำให้ความรู้แก่ประชาชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา และเยาวชนในเรื่องความปลอดภัยและการปฏิบัติตัวในขณะที่อยู่บนเรือ การขึ้น-ลงเรือ การปฏิบัติเมื่ออุบัติภัยทางน้ำ รวมทั้งการรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำ
4. เชิญชวนการอนุรักษ์รักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำอย่างต่อเนื่อง
5. เชิญชวนผู้ประกอบการหาผู้สนับสนุนจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายเตือนต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

### แนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการโดยสารทางน้ำ

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการโดยสารทางน้ำ มีหน่วยงานของภาครัฐที่กำหนดแนวทางไว้ ได้แก่ 1) กรมเจ้าท่าได้กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับการโดยสารทางเรือ (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี, 2558) และ 2) กระทรวงแรงงานได้กำหนดมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ (ราชกิจจานุเบกษา 2560) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

#### บุคคล

คนขับเรือ ควรปฏิบัติดังนี้

1. ต้องขับเรือด้วยความไม่ประมาท มีความระมัดระวังอยู่เสมอ
2. ควรปฏิบัติตามกฎจราจรทางน้ำอย่างเคร่งครัด

3. ไม่ขับเรือด้วยความเร็วสูงหรือขับเบียดแซงเรือลำอื่น และไม่สวนกันในระยะใกล้จนเกินไป

4. คนขับเรือไม่ควรดื่มสุราหรือกินยาที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วงนอน

5. คนขับเรือควรมีสภาพจิตใจที่มั่นคง เช่น ไม่โมโหง่าย ไม่ตกใจกลัวสิ่งใดง่าย

แก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้

6. ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพราะอาจจะทำให้เรือล่มได้

7. ผู้ขับขี่ควรมีความรู้ความชำนาญในการขับเรือ และควรผ่านการทดสอบและได้รับใบอนุญาตขับเรือจากกรมเจ้าท่าตามกฎหมายจราจรทางน้ำ

ผู้โดยสาร ควรปฏิบัติดังนี้

1. ควรขึ้นหรือลงเรือด้วยความระมัดระวัง และไม่แย่งกันขึ้นหรือลงเรือ โดยสาร

2. ขึ้นเรือโดยสารที่ท่าจอดเรือ ไม่ควรไปขึ้นเรือที่โป๊ะ เพราะโป๊ะสามารถรับน้ำหนักได้จำกัด ถ้ามีผู้โดยสารไปขึ้นจำนวนมากอาจทำให้โป๊ะล่มและเกิดอุบัติเหตุได้

3. ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำแนะนำตักเตือนของผู้ควบคุมเรืออย่างชัดเจน

4. ไม่นั่งบนกราบเรือหรือหลังคาเพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ

5. ไม่เอามือหรือเท้าราน้ำ เพราะอาจจะทำให้พลัดตกเรือได้ง่าย

6. ควรฝึกว่ายน้ำให้เป็น ถ้าต้องโดยสารเรือเป็นประจำ

7. ควรเตรียมตัวให้พร้อมในเรื่องความปลอดภัย โดยเฉพาะในการเดินทางทัศนศึกษาหรือท่องเที่ยวทางน้ำ ต้องเตรียมห่วงชูชีพ สวมเสื้อชูชีพไว้ให้พร้อมและเพียงพอ

เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ดังนี้

1. รับผิดชอบดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารในการโดยสารเรือ

2. อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร

3. ตรวจสอบดูแลความปลอดภัยของเรือ

4. เช็ครีเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด

เรือ

1. ไม่ควรบรรทุกเกินอัตราที่กำหนดไว้

2. ควรมีการตรวจสอบสภาพของเรือหรือเครื่องยนต์ของเรืออยู่เสมอ

3. ควรมีเครื่องชูชีพและพร้อมใช้งาน ได้ทุกเมื่อ

4. เรือควรมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สามารถต้านแรงปะทะต่าง ๆ ได้

### สภาพแวดล้อม

1. ผู้ขับเรือควรรู้สภาพเส้นทางที่ต้องแล่นเรือผ่านว่ามีสิ่งกีดขวาง ทางคดเคี้ยวหรือแคบตรงช่วงใด
2. ควรติดตามสภาพลมฟ้าอากาศจากกรมอุตุนิยมวิทยาเป็นประจำ
3. ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีน้ำไหลเชี่ยวหรือมีกระแสน้ำวน
4. ถ้าขับเรือในเวลากลางคืน หรือฝนตกหนัก หรือมีหมอกจัด ควรเปิดสัญญาณ
5. กำหนดจำนวนและประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำทำเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า
6. พัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือโดยสาธารณชนที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคตให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำทำให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
7. ปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำ บรรทุกที่ปลอดภัยหรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย

### แนวทางปฏิบัติ สำหรับผู้โดยสาร

#### ก่อนการเดินทาง

ถ้าเป็นการเดินทางทางทะเล ควรรับฟังคำพยากรณ์อากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา ซึ่งออกอากาศทางวิทยุกระจายเสียงทุกวันเป็นประจำ หากมีคำเตือนเรื่องพายุและคลื่นลงแรง ควรงดการเดินทางเสีย

ถ้าว่ายน้ำไม่เป็น ควรหลีกเลี่ยงการเดินทางทางน้ำตามลำพัง ให้มีเพื่อนร่วมทางไปด้วย เพราะในขณะเกิดอุบัติเหตุทุกคนต่างก็ช่วยตัวเองให้ปลอดภัยก่อนจึงจะช่วยผู้อื่น ถ้าจำเป็นต้องเดินทางคนเดียว เมื่อลงเรือโดยสารในเรือแล้ว ควรบอกให้ผู้ควบคุมเรือและผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ ไม่ควรถือเป็นเรื่องน่าอายแต่อย่างใด

ควรเลือกชุดที่สามารถถอดออกได้ง่าย ควรเลือกสวมใส่ชุดที่เหมาะสม หากเกิดอุบัติเหตุสามารถช่วยเหลือตนเองได้ โดยเสื้อผ้าไม่เหนียวรั้ง เป็นอุปสรรคและสามารถช่วยเหลือตัวเอง หากเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน รองเท้าที่สวมก็เช่นกันควรถอดง่าย

การรองเรือให้ยื่นคอยบนฝั่งหรือท่า อย่ายื่นคอยบนโป๊ะ เพราะ โป๊ะก็มีการทรงตัว เช่นเดียวกับเรือและรับน้ำหนักได้จำนวนจำกัด หากลงไปยื่นคอยบน โป๊ะมาก ๆ โഴ้หรือเชือกที่ยึดเหนี่ยวโป๊ะไว้กับหลักอาจจะขาด ทำให้โป๊ะพลิกคว่ำทางด้านที่รับน้ำหนักมากกว่าได้

ถ้าเห็นว่าเรือบรรทุกตามที่กำหนดแล้ว (จำนวนการบรรทุก เช่น น้ำหนักบรรทุก หรือจำนวนคนบรรทุก) ให้รอลงเรือลำต่อไป



การขึ้นหรือลงเรือให้คอยเรือจอดเทียบท่าเรียบร้อยเสียก่อน อย่าแย่งกันลงเรือ หากเห็นว่า มีผู้โดยสารในเรือเต็มแล้ว สังเกตว่าเรือบรรทุกมากแล้วให้คอยไปเรือลำต่อไป

### ในขณะที่เดินทาง

ในขณะที่เดินทางจะต้องไม่กัวเปียก ไม่กัวแดด เพราะในการหลบระอองน้ำทะเล หรือเปลี่ยนที่นั่ง จะทำให้เรือเสียการทรงตัวได้

เมื่อลงเรือแล้วให้เดินเข้าไปในเรือ อย่ายืนท้ายเรือและบนหลังคาเรือ การเลือกที่นั่ง ให้คำนึงถึงการทรงตัวของเรือเป็นสิ่งสำคัญ อย่าเห็นแก่ความสะดวกสบาย ถ้าไปด้วยกันหลายคน ให้กระจายกันนั่งให้ทั่ว เพื่อให้เรืออยู่ในลักษณะความสมดุล

อย่าตกใจเมื่อเรือโคลงเคลง เพราะคลื่นลมบนผิวน้ำหรือคลื่นจากเรืออื่น ต้องพยายามยึดจับ ที่นั่งให้มั่น ส่วนผู้ที่อยู่ทางกราบเรือที่เอียงให้นั่งนิ่ง ๆ อย่ากัวเปียกน้ำและอย่าพยายามขึ้นอาคาร เอียงของเรือและไม่ควรดื่มสุรามึนเมาขณะเดินทางทางเรือ

การขึ้นจากเรือเมื่อเข้าเทียบท่าแล้วให้ทยอยกันขึ้น อย่ารีบร้อนขึ้นเรือพร้อม ๆ กัน อาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้

### แนวทางปฏิบัติ สำหรับกรณีคนตกน้ำ

ในขณะที่เรือกำลังเดินทางอยู่นั้นอาจมีอุบัติเหตุผู้โดยสารอาจตกน้ำได้ ความพลาดพลั้ง เมื่อมีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น ควรปฏิบัติดังนี้

#### ผู้โดยสารที่เห็นเหตุการณ์

รีบตะโกนให้นายท้ายเรือทราบทันที ให้บอกให้ชัดเจนว่าคนตกน้ำด้านไหน เพื่อที่นายท้ายเรือจะได้หันเหเรือหลบไม่ให้ใบจักรเรือทำอันตรายต่อคนตกน้ำ

โยนเครื่องช่วยชีวิต เช่น เสื้อชูชีพหรือพวงชูชีพไปให้คนตกน้ำ หากหาเครื่องช่วยชีวิตไม่ได้ ให้ดูสิ่งที่ลอยน้ำได้ เพื่อที่จะช่วยคนตกน้ำให้ใช้เกาะพยุงตัวได้ เช่น ไม้กระดานท่อนเรือ เบาะ หรือพนักรองนั่ง ถังน้ำมัน เท่าที่จะหยิบฉวยได้ในบริเวณนั้น โยนตามไปหลาย ๆ อัน เพื่อว่าคนตกน้ำ พลาดจากอันหนึ่งจะได้คว้าอีกอันหนึ่ง

#### ผู้ที่ตกน้ำ

ควบคุมสติให้มั่นคง เมื่อตกน้ำให้ว่ายน้ำและผละออกจากเรือ โดยเร็ว อย่าพยายามว่ายน้ำกลับ เพื่อคว่ำกราบเรือขณะที่เรือกำลังแล่นเป็นอันตราย เพราะจะถูกน้ำดูดเข้าไปใต้ท้องเรือ จะได้รับอันตราย จากใบจักรเรือ

ถอดรองเท้า เข็มขัด หรือสิ่งของติดตัวที่เป็นตัวถ่วงทิ้งไปให้หมดและคอยคว้าจับสิ่งลอยน้ำ ที่มีผู้โยนให้จากเรือ เพื่อใช้เป็นการช่วยพยุงตัวไว้ ถ้าจับไม่ได้หรือไม่มีผู้โยนสิ่งใดมาให้ ควรจะถอดเสื้อ และกางเกงออก

ทำไปปล่อยให้พุงตัวไว้ชั่วคราว ปล่อยให้ตัวลอยตามน้ำรอจนกว่าเรือจะมาช่วยเหลือ หรือจนกว่ากระแสน้ำพัดเข้าใกล้ฝั่งที่ตื้น ซึ่งพออาศัยยึดเหนี่ยวได้ จึงค่อยว่ายน้ำไปยังที่หมายนั้น รอการช่วยเหลือต่อไป

ตารางที่ 1 ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือ ศรีราชาและเกาะสีชัง 3 ด้าน

ความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสาร ทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง มี 3 ด้าน	กรมเจ้าท่า	ประกาศคณะกรรมการส่งเสริม การพัฒนาฝีมือแรงงาน (ราชกิจจานุเบกษา, 2560)
ความปลอดภัยสำหรับบุคคล	คนขับเรือ	คนขับเรือ
1. คนขับเรือ	1. ขับเรือด้วยความไม่ประมาท	1. ตรวจสอบสภาพความพร้อม
2. ผู้โดยสาร	มีความระมัดระวังอยู่เสมอ	ของร่างกายและจิตใจ การแต่ง
3. เจ้าหน้าที่	2. ไม่ขับเรือด้วยความเร็วสูง	กายตามแบบฟอร์มที่กำหนด
	3. คนขับเรือไม่ควรดื่มสุรา	และตำแหน่งและท่าทาง
	4. คนขับเรือควรมีสภาพจิตใจ	การควบคุมเรือ
	ที่มั่นคง เช่น ไม่โมโหง่าย	2. ตรวจสอบความพร้อมของ
	ไม่ตกใจกลัว	เรือ ได้แก่ ตรวจสอบสภาพภายนอก
	5. ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา	และภายในโดยรอบ ตรวจสอบ
	6. กำหนดให้ทำการในเรือของเรือ	อุปกรณ์ภายในเรือ
	โดยสารเอาใจใส่ดูแลและสวัสดิภาพ	
	ความปลอดภัยของผู้โดยสาร	
	ผู้โดยสาร	ผู้โดยสาร
	1. ควรขึ้นหรือลงเรือด้วยความ	1. มีความพร้อมของร่างกายและ
	ระมัดระวัง และไม่แย่งกันขึ้นหรือ	จิตใจ
	ลงเรือโดยสาร	2. ปฏิบัติตามคำสั่งหรือ
	2. ขึ้นเรือโดยสารที่ท่าจอดเรือ	คำแนะนำตักเตือนของผู้ควบคุม
	ไม่ควรไปขึ้นเรือที่โป๊ะ	เรืออย่างชัดเจน
	3. ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำแนะนำ	
	ตักเตือนของผู้ควบคุมเรืออย่าง	
	ชัดเจน	

## ตารางที่ 1 (ต่อ)

ความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสาร ทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง มี 3 ด้าน	กรมเจ้าท่า	ประกาศคณะกรรมการส่งเสริม การพัฒนาฝีมือแรงงาน (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) /
<p>4. ไม่นั่งบนกราบเรือหรือหลังคา เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>5. ไม่เอามือหรือเท้าราน้ำ เพราะอาจจะทำให้พลัดตกเรือ ได้ง่าย</p> <p>6. ควรฝึกว่ายน้ำให้เป็น ถ้าต้องโดยสารเรือเป็นประจำ</p> <p>7. ควรเตรียมตัวให้พร้อมในเรื่อง ความปลอดภัย ต้องเตรียม ห่วงชูชีพ สวมเสื้อชูชีพไว้ให้พร้อม และเพียงพอ</p> <p>8. จัดทำเอกสารเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ การช่วยเหลือตัวเอง ในยามฉุกเฉิน</p> <p>9. จัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำ การปฏิบัติตัวในการเดินทางเรือ</p> <p>10. รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วม ในการสอดส่องดูแลพฤติกรรม ที่ไม่เหมาะสมของเจ้าของกิจการ เดินเรือ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือนิติเอกชนในกิจการ เดินเรือโดยสาร หรือท่าเทียบเรือ เจ้าหน้าที่</p> <p>1. รับผิดชอบดูแลความปลอดภัย ของผู้โดยสารในการโดยสารเรือ</p> <p>2. อำนวยความสะดวก ให้ผู้โดยสาร</p>	<p>เจ้าหน้าที่ รับผิดชอบดูแลความปลอดภัย ของผู้โดยสารในการโดยสารเรือ</p>	

## ตารางที่ 1 (ต่อ)

ความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสาร ทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง มี 3 ด้าน	กรมเจ้าท่า	ประกาศคณะกรรมการส่งเสริม การพัฒนาฝีมือแรงงาน (ราชกิจจานุเบกษา, 2560)
	3. ตรวจสอบความปลอดภัย ของเรือ 4. เช็ครีโอมไม่ให้บรรทุกผู้โดยสาร เกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด 5. กวดขันให้ผู้ประกอบการเดินเรือ โดยสารปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ อย่าง เคร่งครัด	
ความปลอดภัยสำหรับเรือ	1. ควรจะมีเครื่องชูชีพและพร้อมใช้ งานได้ทุกเมื่อ 2. เรือควรมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สามารถต้านแรงปะทะต่าง ๆ ได้	สภาพความพร้อมของเรือ (การรั่วไหลของน้ำ สภาพ ภายนอก และภายในโดยรอบ อุปกรณ์ภายในเรือ ได้แก่ เก้าอี้ ผ้าใบ บ่วงชูชีพ แผ่นชูชีพ เสื้อชูชีพ ถังดับเพลิง)
ความปลอดภัยสำหรับ สภาพแวดล้อม	1. คนขับเรือควรรู้สภาพเส้นทาง ที่ต้องแล่นเรือผ่านว่ามีสิ่งกีดขวาง ทางคดเคี้ยวหรือแคบตรงช่วงใด 2. ควรติดตามสภาพลมฟ้าอากาศ จากกรมอุตุนิยมวิทยาเป็นประจำ	ทักษะวิสัยในการเดินเรือ ได้แก่ หมอก ฝนฟ้าคะนอง คลื่นลม
ความปลอดภัยสำหรับ สภาพแวดล้อม	1. ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีน้ำไหล เชี่ยวหรือมีกระแสน้ำวน 2. กำหนดจำนวนและประเภท สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ต้องมีไว้ประจำทำเพื่อความ ปลอดภัยของแต่ละท่า	

ตารางที่ 1 (ต่อ)

<p>ความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสาร ทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง มี 3 ด้าน</p>	<p>กรมเจ้าท่า</p>	<p>ประกาศคณะกรรมการส่งเสริม การพัฒนาฝีมือแรงงาน (ราชกิจจานุเบกษา, 2560)</p>
	<p>3. พัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือ ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำ ท่าให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด</p> <p>4. ปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมาย แสดงความปลอดภัยของโป๊ะ เทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำบรรทุก ที่ปลอดภัยหรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย</p> <p>5. มีนายประจำท่าทำหน้าที่ดูแล ความปลอดภัยและความพร้อมของ เรือที่เข้า-ออก</p> <p>6. ให้ความสำคัญจำนวนคนโดยสาร ที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทาง</p> <p>7. ให้จัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและ ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ โดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า</p> <p>8. มีการจัดหาเรือช่วยชีวิตประจำ ท่าเรือโดยสาร</p>	

### แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น

#### ความหมายของความคิดเห็น

ความคิดเห็น หมายถึง การอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างมีความสุข นอกจากการเคารพกฎระเบียบ และปฏิบัติตามกฎหมาย การพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของคนในสังคม ยังก่อให้เกิดการพัฒนา และสร้างความเข้าใจอันดีต่อกัน แต่ต้องมีความรู้ความเข้าใจอย่างถูกต้อง

ความคิดเห็น หมายถึง พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยาฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2542 ได้ให้ความหมาย “ความคิดเห็น” ว่าเป็นข้อพิจารณาว่าเป็นจริง จากการใช้ปัญญาความคิดประกอบ ถึงแม้จะไม่ได้อาศัยหลักฐานพิสูจน์เพื่อยืนยันได้เสมอไปก็ (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546, หน้า 249)

นักจิตวิทยา ได้กล่าวถึงความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกทาง ถ้อยคำ (Verbal expression) เกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่อ หรือค่านิยม แต่ความคิดเห็นไม่ใช่สิ่งเดียวกับทัศนคติ เพราะในตัวของมันเองไม่จำเป็นต้องประกอบด้วยองค์ประกอบทางอารมณ์หรือพฤติกรรม (สิริพร บุญนันทน์, 2539, หน้า 7)

ความคิดเห็นเป็นความรู้สึกเชื่อถือที่ไม่อยู่บนความจริงหรือความแน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับจิตใจบุคคล และจะแสดงออกโดยมีข้ออ้าง หรือปกป้องความคิดเห็นนั้น หรือเพื่อการแสดงเหตุผลสนับสนุน ความคิดเห็นบางอย่างเป็นการแปลความหมายข้อเท็จจริง ซึ่งขึ้นอยู่กับคุณสมบัติประจำตัวของแต่ละบุคคล การแสดงความคิดเห็นนี้อาจจะได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากคนอื่น ๆ ก็ได้ (รัฐกานต์ สุขสว่าง, 2538, หน้า 7)

สรุปว่าความคิดเห็น หมายถึง ทัศนคติที่ไม่สามารถแยกความคิดเห็นและทัศนคติออกจากกันได้ เพราะความคิดเห็นมีลักษณะคล้ายทัศนคติตรงที่เป็นความพร้อมทางจิตใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ที่อาจแสดงออกมาได้ทั้งคำพูดและการกระทำ ทัศนคติแตกต่างกับความคิดเห็นตรงที่ไม่ใช่สิ่งเร้าที่จะแสดงออกได้อย่างเปิดเผย หรือตอบสนองอย่างตรง ๆ และลักษณะของความคิดเห็น ไม่ลึกซึ้งเหมือนทัศนคติ

พจนานุกรม Webster's (1967 อ้างถึงใน ฉันทนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 21) ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็น หมายถึง การพิจารณาในการตัดสินใจ การประเมินเกี่ยวกับความคิดเห็น มีความแข็งแกร่งมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความประทับใจ (Impression) ความคิดเห็นจึงเป็นความรู้สึกนึกคิด เมื่อถูกยึดติดอย่างมั่นคงก็จะกลายเป็นความเชื่อมั่น การลงความคิดเห็นของแต่ละบุคคลอาจเป็นสิ่งที่ยอมรับ

Morgan and King (1967, p. 189 อ้างถึงใน ฉันทนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 21) ได้กล่าวว่า ความคิดเห็น คือ การยอมรับคำพูด (Statement) ที่เกิดขึ้น ซึ่งความคิดเห็นในแนวคิดของมอร์แกน และคิง คือ ความพร้อมที่จะแสดงให้เห็นถึงในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง

Thurstone (1997, p. 77 อ้างถึงใน ฉันทนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 21) กล่าวว่า โดยรวมทั้งหมดของมนุษย์กับความรู้สึก ความกลัวต่อบางสิ่งบางอย่างและการแสดงออกทางด้านคำพูด เป็นความคิดเห็นและเป็นลักษณะของทัศนคติ

Best (1997, p. 169 อ้างถึงใน ฉันทนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 21) กล่าวว่า ความคิดเห็น คือ การแสดงออกทางด้านความรู้สึกเชื่อของแต่ละบุคคล โดยการพูด

จิตินันท์ เศษะคุปต์ (2543, หน้า 5 อ้างถึงใน ฌฐนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 22), กล่าวว่า ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกค่านิยมและเจตคติของบุคคลต่ออย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งการกระทำอาจไม่สอดคล้องกับการแสดงออกทางความคิดเห็นต่อสิ่งนั้น

นพพร ไพบูลย์ (2546, หน้า 29 อ้างถึงใน ฌฐนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 22) / กล่าวว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกของบุคคล อาจเป็นการเขียนหรือการพูด ซึ่งมีความรู้สึก จากสภาพแวดล้อมในตอนนั้น อาจนำไปสู่การคาดคะเนหรือแปลผลในพฤติกรรมของบุคคลนั้น จึงทำให้ไม่ถูกต้องหรือตรงกับความคิดเห็นของผู้อื่นก็ตาม

จากความหมายของความคิดเห็นที่มีผู้กล่าวไว้ สรุปว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออก ทางด้านความรู้สึก ความนึกคิด ความเชื่อ และการตัดสินใจเกี่ยวกับข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง ความคิดเห็นไม่อาจบอกได้ว่าถูกต้องหรือไม่ อาจจะได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากคนอื่นก็ได้ ซึ่งความคิดเห็นสามารถเปลี่ยนแปลงได้เมื่อเวลาเปลี่ยนไป

#### ปัจจัยที่ทำให้เกิดความคิดเห็น

ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งความคิดเห็นของแต่ละบุคคลต่อ สิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้นอาจจะเหมือนหรือแตกต่างกันก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานของแต่ละบุคคล

Reeder (1974 อ้างถึงใน ฌฐนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 22) อธิบายถึงเหตุผล ในการให้ความคิดเห็นของบุคคลว่าขึ้นอยู่กับหลายองค์ประกอบ ซึ่งเรียกว่าความเชื่อและความไม่เชื่อ มิได้จำกัดอยู่เพียงองค์ประกอบเดียว

Oscamps (1977 อ้างถึงใน ฌฐนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 23) สรุปวิจัยเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ทำให้เกิดความคิดเห็น ด้านปัจจัยทางพันธุกรรม ประสบการณ์โดยตรงของบุคคล คือ การได้รับประสบการณ์ด้วยตนเอง ทำให้มีความฝังใจเหล่านั้นต่างกัน ผู้ปกครองเป็นผู้ใกล้ชิด และให้ข้อมูลแก่เด็กได้มาก จึงมีผลต่อความคิดของเด็ก ความคิดเห็นของกลุ่ม คือ บุคคลย่อมต้องมีกลุ่ม และสังคม สื่อมวลชนที่เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนเรา เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น

กิตติ สุทธิสัมพันธ์ (2542, หน้า 12-13 อ้างถึงใน ฌฐนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 23) กล่าวว่า ปัจจัยที่ทำให้ความคิดเห็นของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน ประกอบด้วย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางพันธุกรรม และระดับการศึกษา
2. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชนต่าง ๆ ของแต่ละบุคคล สังคมที่อาจเกี่ยวข้อง มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคล

### การวัดความคิดเห็น

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ (2531, หน้า 3 อ้างถึงใน ฉันทนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 24) ได้เขียนในเอกสารบรรยายของคณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล เรื่องการวัดทัศนคติกล่าวถึงการสร้างมาตรวัดทัศนคติหรือความคิดเห็นมีอยู่ด้วยกันหลายวิธี แต่วิธีที่แพร่หลายมี 4 วิธี คือ

1. วิธีของเทอร์สโตน (Thurstone's scale) เป็นวิธีสร้างมาตรวัดออกเป็นปริมาณแล้ว เปรียบเทียบกับตำแหน่งของความคิดเห็นทัศนคติไปในทางเดียวกันและเสมือนว่าเป็น Scale ที่มีช่วงห่างกัน (Equal-Appearing intervals)

2. วิธีกัตต์แมน (Guttman's scale) เป็นวิธีวัดทัศนคติหรือความคิดเห็นแบบเปรียบเทียบกันและกันได้

3. วิธีจำแนกแบบ S-D Scale (Semantic differential scale) เป็นวิธีวัดทัศนคติ โดยอาศัยคู่คำศัพท์ที่มีความหมายตรงกันข้าม

4. วิธีวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's scale) เป็นวิธีการสร้างมาตรวัดที่ง่าย ประหยัดเวลา ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถแสดงความคิดเห็นว่าชอบหรือไม่ชอบ โดยจัดอันดับความชื่นชอบ ซึ่งมีคำตอบให้ได้เลือก 5 หรือ 4 คำตอบ และมีระดับคะแนนเป็น 5, 4, 3, 2, 1 หรือ +2, +1, 0, -1, -2 ตามลำดับ

สุทธนู ศรีไสย์ และสุพจน์ บุญวิเศษ (2547, หน้า 9-10 อ้างถึงใน ฉันทนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 24) กล่าวว่า การวัดความคิดเห็นสามารถวัดได้หลายแบบดังนี้

1. Scaling technique เป็นวิธีหนึ่งที่ใช้วัดความคิดเห็นมีอยู่ 2 แบบคือ

1.1 วิธีของลิเคิร์ต (Likert technique) สร้างโดย เรนนีส ลิเคิร์ต (Rensis Likert, 1932) เป็นแบบรวมคะแนน ประกอบด้วยประโยคต่าง ๆ ของผู้ถูกทดสอบแสดงความรู้สึกออกมา เพื่อแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย เฉย ๆ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง สามารถใช้กับจำนวนข้อได้มาก ถ้านำมาเปรียบเทียบกับวิธีวัดแบบอื่น ๆ

1.2 วิธีของเทอร์สโตน (Thurstone technique) วิธีนี้จะ เป็นประโยคต่าง ๆ ประมาณ 10-20 ข้อความ ที่ผู้ตอบแบบสอบถามจะต้องแสดงความคิดเห็นที่กำหนดค่าไว้ ซึ่งเริ่มต้น จาก 0.0 ถึง 11.0 และอยู่ในระดับ 5.5 จนถึงระดับ 11.0

2. Polling technique เป็นการหยั่งเสียงประชาชนดูว่ามหาชนมีความรู้สึกในเรื่องนั้น ๆ อย่างไรบ้าง ส่วนมากจะนำมาใช้กับการเลือกตั้งของพรรคการเมืองหรือที่ทำอะไรเกี่ยวกับประชาชน ผลของการหยั่งเสียงจะขึ้นอยู่กับวิธีการสุ่มตัวอย่าง จำนวนกลุ่มตัวอย่างนั้น ๆว่าจะออกมาในลักษณะใด



3. Questionnaire เป็นการใช้แบบสอบถามประชากรหรือกลุ่มตัวอย่างว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ดีหรือไม่ดี แบ่งการสอบถามออกเป็น 2 แบบ คือ

3.1 Fixed-alternative questions เป็นคำถามที่ถามเฉพาะเจาะจงไปแล้วให้ตอบตามเรื่องที่ถามเท่านั้น

3.2 Open-ended questions เป็นคำถามที่เปิดโอกาสให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมแล้วนำความคิดเห็นหรือความรู้สึกของคนส่วนมากมาจัดกลุ่มดูว่า เขาเหล่านั้นมีความรู้สึกอย่างไร

Morgan and King (1971 อ้างถึงใน ฉันทุนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 25)

เสนอแนะว่าการใช้แบบสอบถามสำหรับการวัดความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบ ตอบว่า “เห็นด้วย” หรือ “ไม่เห็นด้วย” กับข้อความที่กำหนดให้ นิยมสร้างตามแนวคิดของลิเคิร์ต (Likert)

ซึ่งจะแบ่งความคิดเห็นเป็นระดับ ได้แก่

1. เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. เห็นด้วย
3. ไม่แน่ใจ
4. ไม่เห็นด้วย
5. ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

Best (1977, p. 177 อ้างถึงใน ฉันทุนรี ภัทราภรณ์ไพบูลย์, 2550, หน้า 25) เสนอแนะว่า

วิธีที่ง่ายที่สุดในการบอกความคิดเห็น คือ การแสดงให้เห็นถึงจำนวนร้อยละของคำตอบ

ในแต่ละข้อความ เพราะจะทำให้เห็นว่า ความคิดเห็นจะออกมาในลักษณะเช่นใด และสามารถทำตามข้อคิดเห็นเหล่านั้นได้

สรุป ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกทางด้านความรู้สึกและความเชื่อของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือเป็นการประเมินสิ่งใดสิ่งหนึ่งจากสถานการณ์จากสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ โดยการพูดหรือเขียนอาจจะถูกหรือผิดก็ได้ โดยอาศัยพื้นฐานจากความรู้ ประสบการณ์ทำงาน หรือสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ความคิดเห็นนี้อาจจะได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากบุคคลอื่นก็ได้ และความคิดเห็นอาจจะเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาหรือหากมีหลักฐานข้อเท็จจริงใหม่ ๆ ปรากฏขึ้นมา บุคคลอาจมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันหรือเหมือนกันขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ของแต่ละบุคคล เช่น ปัจจัยทางพันธุกรรมและสรีระ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อิทธิพลของผู้ปกครอง ทักษะคิดและความคิดเห็นของกลุ่ม ประสบการณ์ที่บุคคลนั้นเป็นอยู่ หรือได้ประสบมา สื่อมวลชนหรือสื่อต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการแสดงความคิดเห็นของบุคคลนั้นได้ และในการวัดความคิดเห็น โดยทั่วไปจะต้องมีส่วนประกอบ 3 อย่าง คือ บุคคลที่จะถูกวัด สิ่งเร้า และการตอบสนอง การบอกถึงความคิดเห็นก็คือ การแสดงให้เห็นถึงคำตอบที่แสดงเป็นจำนวนร้อยละ

ของคำตอบในแต่ละข้อความ การที่จะให้ใครก็ตามออกความคิดเห็นควรถามกันต่อหน้า และถ้าจะใช้แบบสอบถามสำหรับวัดความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบ ตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย กับข้อความที่กำหนดให้

### ประวัติความเป็นมาของเกาสีซัง

เกาสีซังเป็นเกาขนาดเล็กที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เกาหนึ่งของประเทศไทย เนื่องจากเคยเป็นสถานที่เสด็จประพาสและเป็นที่พักของพระเจ้าแผ่นดินของกรุงรัตนโกสินทร์ ถึง 3 พระองค์ คือ

1. พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4
2. พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5
3. พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6

นามเกาสีซัง คำว่าสีซัง มีที่มาตามข้อสันนิษฐานต่าง ๆ ดังนี้

นิทานความเชื่อเรื่องตาหมื่น ยาวท้าว: เดิมบนเกานี้มีฤๅษีตนหนึ่งจำศีลอยู่

ต่อมามีชาวกรุงชื่อ ตาหมื่นกับยายท้าว เป็นชู้กัน จึงถูกคุกใส่เปลลอยมาจากกรุงศรีอยุธยา มาติดที่เกาสีซัง ซึ่งทั้งสองคนได้ขึ้นมาอยู่บนเกา ฤๅษีที่อยู่บนเกาไม่ชอบทางโลกีย์ จึงออกไปจากเกาสีซัง เกาสีซังจึงได้ชื่อว่า “ฤๅษีซัง” ภายหลังคำเรียกจึงผิดเพี้ยนไปเหลือแต่ “สีซัง” ต่อมาจึงเป็นสีซัง

#### คำศัพท์

1. คำจีน แต่เดิมเกานี้ เป็นที่รกร้างว่างเปล่า มีชาวจีน 4 คน เล่นเรือใบมาจากประเทศจีน เข้ามาทำกินในประเทศไทย ได้หยุดพักที่เกาและเห็นเป็นทำเลเหมาะแก่การเพาะปลูก จึงทำการเพาะปลูกอยู่บนเกา และได้ขนานนามเกานี้ว่าเป็น “ซีซัน” คนไทยได้ยินจึงรู้สึกว่าคุณเคยออกเสียงเป็น “สีซัง”

2. คำบาลี สีซัง เลื่อนมาจากคำภาษาบาลีว่า “สีหังค์” แปลว่า “แข็งสิงห์” เนื่องจากเกานี้มองไกล ๆ คล้ายสิงห์หมอบ

3. คำโบราณ แต่เดิมนามเกาสีซัง มีชื่อปรากฏในคำสรวลศรีปราชญ์ (ผู้ประพันธ์ คือ ศรีปราชญ์ ซึ่งเกิดในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช) บทหนึ่ง ซึ่งแต่งไว้ราวปี พ.ศ. 2235 เรียก เกาสีซังว่า เกาสระซง เข้าใจว่าต่อมาการออกเสียงอาจเพี้ยนไปเป็นสีซัง



ภาพที่ 2 สะพานเกาะสีชัง

### การสร้างพระจุฬาราชราชนาน ณ เกาะสีชัง

#### แผนผังการปกครอง

เรื่องตาม่องล่าย: เจ้าพ่อหอมสิงห์ไปขอหมั้นนางมัตตอง ลูกสาวตาม่องล่าย ด้วยเงิน 4 ชั่ง และเงิน 4 ชั่ง นั้น กลายเป็นเกาะ เรียกว่าเกาะสีชัง ภายหลังเลื่อนเป็น สีชัง

#### เกาะสีชังช่วงต้นรัตนโกสินทร์

เกาะสีชังในช่วงนี้มีความสำคัญในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเดินเรือสินค้า ชายฝั่งทะเลตะวันออก อันเชื่อมโยงการค้าสำเภาในทะเลจีนใต้กับเมืองต่าง ๆ ในภาคกลางของราชอาณาจักรสยาม โดยเป็นที่พักเรือสินค้าและเรือโดยสารทั้งหลายที่ผ่านมาแถบนี้ จนเมื่อนักเดินเรือชาวตะวันตกก็รู้จักเกาะสีชังดี ในนาม เกาะคัทซ์ เพราะพ่อค้าชาวคัทซ์ของบริษัท คัทซ์ อีสท์ อินดีส์ (Dutch East Indies) นิยมใช้เกาะสีชังเป็นที่พักเรือในปลายรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (ร.2) ในปี พ.ศ. 2365 นายจอห์น ครอเฟิร์ด (John Crawford) ราชทูตอังกฤษ และคณะได้มาสำรวจ และบันทึกสภาพภูมิประเทศ พันธุ์พืช สัตว์ ธรณีสัณฐาน ตลอดจนชุมชนของเกาะสีชัง ซึ่งพบว่า ชุมชนบนเกาะสีชังเป็นชุมชนขนาดเล็ก มีแหล่งน้ำจืดจำกัด ทำไร่ (พริก คราม ข้าว โปด มัน มันฝรั่ง แดงกวา กัลย) และจับปลา สำหรับขายให้แก่เรือสินค้าที่ผ่านไปมาระหว่างกรุงเทพฯ กับจันทบุรี มีวัฒนธรรมผสมผสาน ส่วนที่เกาะขาม พบหมู่บ้านชาวประมง

ในปี พ.ศ. 2434 สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าอภัยวงศ์เดชาวุธทรงประจวบ พระอาการหนักมาก รัชกาลที่ 5 จึงเสด็จแปรพระราชฐานนำมาประทับรักษาพระองค์ที่เกาะสีชังและให้รับหมอมหลวง หมอเชลยศักดิ์ ออกมาตรวจอาการหลายสิบคนก็ไม่สามารถรักษาได้ ต่อมาหลวงกุมารเพ็ชสามารถรักษาพระอาการจนพระอาการค่อยคลายขึ้น โดยใช้เวลาประมาณ 1 เดือน น้ำหนักขึ้นครึ่งปอนด์ ในขณะที่ประทับที่เกาะสีชัง ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาสมุทรานุรักษ์ เจ้าเมืองสมุทรปราการเป็นแม่กองขุดบ่อใหญ่สำหรับกักเก็บน้ำฝนให้ราษฎรใช้สอยบ่อหนึ่ง พระราชทานนามว่า “บ่ออภัยวงศ์” ทรงประทับเพื่อรักษาพระอาการพระโอรสอยู่เป็นเวลา 2 เดือนกับ 2 วัน จึงมีพระราชดำริจะเสด็จพระราชดำเนินกลับพระนคร แม่หลวงทเววงษ์วโรประการ ได้ทูลห้ามปรามให้ประทับอยู่อีกหน่อยเพื่อให้พระโรคนั้นดีขึ้นกว่านี้ แต่พระองค์มิได้ฟังคำทัดทาน เพราะทรงห่วงภารกิจ จึงเสด็จกลับไปประทับที่วังสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ไกล่สระประทุม แต่ประทับอยู่เพียง 2 คืน พระอาการก็ทรุดลง เพราะอากาศร้อนมาก (ร้อนกว่าที่เกาะสีชัง 10 องศาฟาเรนไฮต์ กลางคืนและกลางวันอุณหภูมิที่เกาะสีชังต่างกันเพียง 3 องศาฟาเรนไฮต์) น้ำหนักลดลง 4 ปอนด์ ต้องเสด็จพระราชดำเนินกลับมาประทับที่เกาะสีชังอีกครั้ง เมื่อประทับอยู่ที่เกาะสีชังเพียง 5 ราตรี น้ำหนักคืนมาหนึ่งปอนด์ เมื่อพระอาการของเจ้าฟ้าอภัยวงศ์เดชาวุธบรรเทาลง และทรงได้เสด็จพระราชดำเนินประพาสในที่ต่าง ๆ ทรงมีพระราชดำริให้สร้างสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ และตกแต่งสถานที่หลายแห่งบนเกาะ เพื่อเป็นอนุสรณ์ที่เจ้าฟ้าอภัยวงศ์ทรงมารักษาพระองค์จนหายประชวรที่เกาะสีชัง ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนต่าง ๆ รวมทั้งสร้างวะนะ โดยให้หาดันไม้ทนแล้งจากพระนคร ไปปลูกบริเวณพระราชฐานเป็นจำนวนมาก ในการนี้โปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ กรมพระภาณุพันธุวงษ์วรเดช เป็นแม่กองในการสร้างสถานที่ต่าง ๆ ทั้งยังทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการเปิดฉลองสถานที่ต่าง ๆ เป็นการรื่นเริง และพระราชทานสิ่งของ เครื่องเรือน เครื่องใช้แก่ราษฎรชาวเกาะสีชังด้วย

#### จุดสิ้นสุดของพระจุฑาธุชราชฐาน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสเกาะสีชัง ในปี พ.ศ. 2436 แต่ประทับแรมอยู่ในระยะเวลาอันสั้น เนื่องจากฝรั่งเศสเป็นฝ่ายได้เปรียบและประกาศปิดอ่าวไทย พร้อมทั้งส่งทหารฝรั่งเศสหมวดหนึ่งขึ้นยึดเกาะสีชัง (เหตุการณ์ ร.ศ. 112) ทำให้การก่อสร้างพระที่นั่งต่าง ๆ ที่กำลังดำเนินการอยู่ต้องหยุดชะงักลง นับจากเหตุการณ์ดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมิได้เสด็จพระราชดำเนินแปรพระราชฐานฤดูร้อนไปประทับที่พระจุฑาธุชราชฐานบนเกาะสีชังอีกเลยจนถึงรัชกาล เพียงแต่ทรงแวะเสด็จขึ้นประพาสบ้างในคราวที่เสด็จพระราชดำเนินประพาสทางทะเล บรรดาพระที่นั่งและพระตำหนักต่าง ๆ ที่สร้างด้วยเครื่องไม้นั้น ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รื้อถอนและนำไปสร้างในที่อื่น

แต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่านำไปสร้างที่ใดบ้าง ส่วนพระราชฐานบนเกาะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมทหารเรือซึ่งมีส่วนร่วมในการก่อสร้างนับตั้งแต่แรกเริ่มให้เป็นผู้ดูแลรักษา แต่เนื่องจาก กรมทหารเรือว่างกำลังได้เพียงส่วนน้อย จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตำรวจภูธรซึ่งตั้งขึ้น ณ เกาะสีชัง ทำการรักษาแทน ต่อมาในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2443 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้ทอดพระเนตรเห็นพระที่นั่งมณเฑียรรัตนโรจน์ รกร้างอยู่ จึงโปรดเกล้าฯ ให้รื้อมาสร้างใหม่ที่พระราชวังดุสิต กรุงเทพฯ แล้วพระราชทานนามใหม่ว่า พระที่นั่งวิมานเมฆ แต่นั้นมาเป็นอันเลิกพระราชวังที่เกาะสีชัง

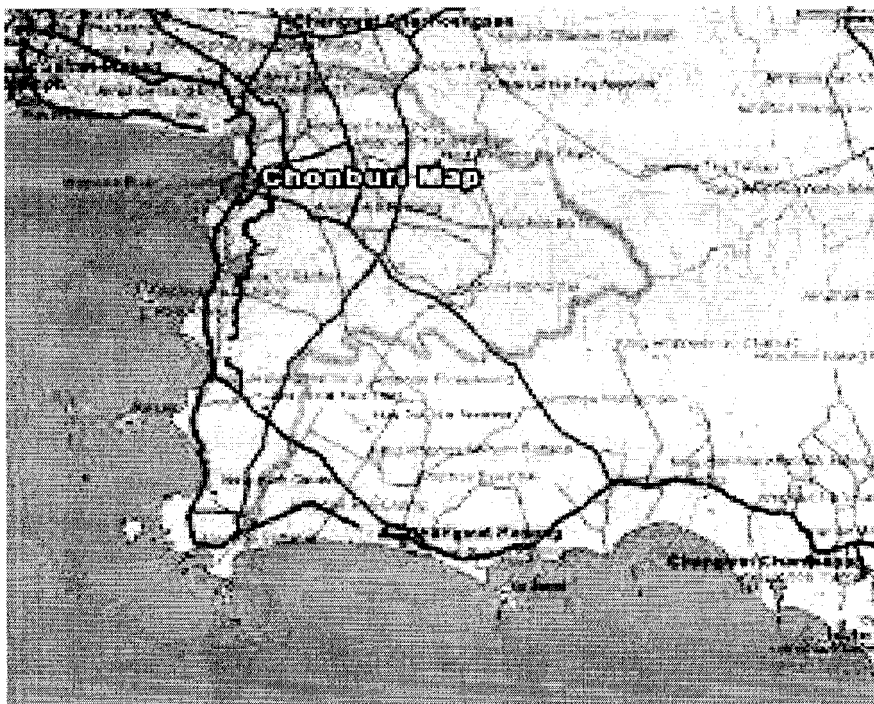
### การบูรณะพระจุฑาธุชราชฐาน

ในปี พ.ศ. 2520 รัฐบาลในขณะนั้นจึงมีมติให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเข้ามาดูแลพื้นที่ อันเป็นที่ดินราชพัสดุนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการศึกษา ทางมหาวิทยาลัยจึงวางแผนการใช้ที่ดิน ปรับปรุงพื้นที่บางส่วนและใช้ที่ดินส่วนที่อยู่นอกเขตพระราชฐานเป็นสถานีวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล พร้อมทั้งดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมของอาคารที่ยังหลงเหลืออยู่ ต่อมา ในปี พ.ศ. 2532 เมื่อเกิดโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern seaboard) ขึ้น รัฐบาลในขณะนั้นได้ประกาศให้เกาะสีชังเป็นแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ จึงได้มีการศึกษา และวางแผนพัฒนาพื้นที่พระจุฑาธุชราชฐานขึ้น ซึ่งนำไปสู่การประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน และการอนุรักษ์ฟื้นฟู โดยกรมศิลปากรในเวลาต่อมา จนแล้วเสร็จในพ.ศ. 2539 ต่อมาในปี พ.ศ. 2546 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดกิจกรรมหลากหลายเพื่อเฉลิมฉลองในวโรกาสวันพระบรมราชสมภพ ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ครบ 150 ปี จึงมีความดำริว่าโอกาสนี้เป็นโอกาสพิเศษ และเหมาะสมยิ่งในการบูรณะพระจุฑาธุชราชฐานให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยงดงามอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเป็นพระบรมราชานุสรณ์แห่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยเปิดเป็นพิพิธภัณฑ์ โบราณสถาน และจัดแสดงนิทรรศการภายในอาคารต่าง ๆ เผยแพร่ความรู้แก่นุชนชาวเกาะสีชัง และประชาชนทั่วไป เมื่อความทราบถึงพระเนตรพระกรรณสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงเห็นความสำคัญของโครงการดังกล่าว จึงได้พระราชทานพระราชทรัพย์ เป็นทุนประเดิมในการบูรณะเรือนผ่องศรี อีกทั้งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จพระราชดำเนิน เป็นองค์ประธานในพิธีเปิด พิพิธภัณฑ์พระจุฑาธุชราชฐาน ในวันที่ 12 มกราคม 2547 ปัจจุบันพื้นที่ ที่เป็นสถานีวิจัยและศูนย์ฝึกนิสิตอยู่ในความรับผิดชอบของสถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ส่วนพื้นที่ที่เป็นโบราณสถานอยู่ในความดูแลของสำนักบริหาร งานศิลปวัฒนธรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภูมิศาสตร์

### สภาพที่ตั้งและภูมิประเทศ

เกาะสีชังอยู่ที่พิกัดเส้นรุ้ง 13 องศา ถึง 12 องศาเหนือ และระหว่างเส้นแวง 10 องศา 48 ลิปดา ถึง 100 องศา 51 ลิปดา ตั้งอยู่ตะวันออกบริเวณก้นอ่าวไทย ตรงกันข้ามกับอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี รวมเนื้อที่บนเกาะประมาณ 7.9 ตารางกิโลเมตร ประชาชนส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางทิศตะวันออกของเกาะสีชัง เกาะสีชังมีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเกาะกลางทะเล ประกอบด้วย 9 เกาะ พื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นภูเขา และโคดหิน ประมาณ 80 เปอร์เซ็นต์ มีพื้นที่ราบทำการเพาะปลูกได้ประมาณ 500ไร่ ไม่มีแม่น้ำลำธารหรือหนองบึง บริเวณจุดสูงสุด คือ บริเวณยอดเขาซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะสีชัง มีความสูงประมาณ 192 เมตร จากระดับน้ำทะเล



ภาพที่ 3 สภาพที่ตั้งและภูมิประเทศ

เกาะสีชังมีเกาะบริวารรวม 8 เกาะ

เกาะท้ายดาหมื่น	ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเกาะสีชัง
เกาะขามใหญ่	ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของเกาะสีชัง
เกาะขามน้อย	ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของเกาะสีชัง
เกาะปรง	ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของเกาะสีชัง
เกาะร้านดอกไม้	ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของเกาะสีชัง

เกาะสัมนี้อยู่ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะสีชัง

เกาะยายเท้า ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเกาะสีชัง

เกาะค้างคาว ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเกาะสีชัง

**อาณาเขตติดต่อกับอำเภอและจังหวัดใกล้เคียงดังนี้**

ทิศเหนือ-จดทะเลเขตอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ

ทิศใต้-จดทะเลเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ทิศตะวันออก-จดทะเลเขตอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ทิศตะวันตก-จดทะเลเขตอำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี

**การปกครองส่วนภูมิภาค**

เขตการปกครองของเกาะสีชังในอดีตจนถึงปัจจุบัน เดิมเกาะสีชังขึ้นกับอำเภอเมืองสมุทรปราการ ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2486 ได้โอนมาขึ้นกับอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ก่อนเป็นเขตสุขาภิบาลเกาะสีชัง อยู่ในการปกครองของกิ่งอำเภอเกาะสีชัง และได้ยกฐานะเป็นอำเภอเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2537 และได้เปลี่ยนแปลงฐานะเป็นเทศบาลตำบลเกาะสีชัง เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2542 โดยผลของพระราชบัญญัติเปลี่ยนแปลงฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาลเมื่อ พ.ศ. 2542 อำเภอเกาะสีชังอำเภอเกาะสีชังมี 1 ตำบล 7 หมู่บ้าน แยกเป็นเขตเทศบาลจำนวน 7 ชุมชน

**การปกครองส่วนท้องถิ่น**

อำเภอเกาะสีชัง ประกอบด้วย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 1 แห่ง คือ เทศบาลตำบลเกาะสีชัง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลท่าเทววงษ์ทั้งตำบล

**สถานที่สำคัญหน่วยงานราชการ**

1. ที่ทำการปกครองอำเภอเกาะสีชัง
2. ฝ่ายทะเบียนและบัตรเกาะสีชัง
3. สำนักงานสัสดีเกาะสีชัง
4. โรงพยาบาลเกาะสีชัง
5. เทศบาลเกาะสีชัง
6. สำนักงานสาธารณสุขเกาะสีชัง
7. สถานีตำรวจภูธรเกาะสีชัง
8. สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองเกาะสีชัง
9. สำนักงานศุลกากรเกาะสีชัง
10. สำนักงานที่ดินเกาะสีชัง
11. สำนักงานสรรพากรเกาะสีชัง

12. สำนักงานพัฒนาชุมชนเกาะสีชัง
13. สถานีอุตุนิยมวิทยาเกาะสีชัง
14. งานตำรวจน้ำเกาะสีชัง
15. ค่ายที่ทอดเรือภายนอกสีชัง
16. สำนักงานท้องถิ่นเกาะสีชัง
17. สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำและศูนย์ฝึกนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
18. โรงเรียนเกาะสีชัง
19. โรงเรียนจุฬาภรณราชวิทยาลัยเกาะสีชัง
20. ศูนย์บริการการศึกษาออกโรงเรียนเกาะสีชัง

ตารางที่ 2 การให้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง บริษัทแสงประทีป จำกัด

บริษัทแสงประทีป จำกัด				
ราคาโดยสาร 50 บาท				
โทร.038-313687, 038-216116, 038-216237, 081-8632308				
เวลาออกจากท่าเรือศรีราชา	07.00 น.	11.00 น.	15.00 น.	19.00 น.
เวลาออกจากท่าเรือเกาะสีชัง	09.00 น.	12.00 น.	13.00 น.	17.00 น.

ตารางที่ 3 การให้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง บริษัทสีชัง พาเลซ จำกัด

บริษัทสีชัง พาเลซ จำกัด						
ราคาโดยสาร 50 บาท						
โทร.038-216276-8, 038-216028 (เกาะสีชัง)						
โทร.038-312968-9 (ศรีราชา)						
เวลาออกจากท่าเรือ ศรีราชา	08.00 น.	10.00 น.	12.00 น.	14.00 น.	16.00 น.	18.00 น. 20.00 น.
เวลาออกจากท่าเรือ เกาะสีชัง	06.00 น.	08.00 น.	11.00 น.	14.00 น.	16.00 น.	18.00 น. 19.00 น.



ตารางที่ 4 การให้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง บริษัทนาวาประทีป จำกัด

บริษัทนาวาประทีป จำกัด			
ราคาโดยสาร 50 บาท			
โทร.038-198110, 091-1846589			
เวลาออกจากท่าเรือศรีราชา	09.00 น.	13.00 น.	17.00 น.
เวลาออกจากท่าเรือเกาะสีชัง	07.00 น.	10.00 น.	15.00 น.

ตารางที่ 5 จำนวนเรือและขนาดเรือโดยสารที่ให้บริการระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง

บริษัท	รวมจำนวนเรือ (ลำ)	เรือขนาดเล็ก	เรือขนาดกลาง	เรือขนาดใหญ่
บริษัทแสงประทีป จำกัด	4	-	140-150 คน ต่อเที่ยว มี 4 ลำ	-
บริษัทสีชัง พาเลซ จำกัด	4	103 คน ต่อเที่ยว มี 1 ลำ	130 คน ต่อเที่ยว มี 1 ลำ	180 คน ต่อเที่ยว มี 2 ลำ
บริษัทนาวาประทีป จำกัด	2	-	150 คน ต่อเที่ยว มี 1 ลำ	180 คน ต่อเที่ยว มี 1 ลำ

ทุกบริษัทจะมีเรือสำรองไว้เพื่อรองรับเหตุฉุกเฉินในกรณีที่เรือโดยสารที่ใช้งานเป็นประจำ  
มีเหตุขัดข้อง

1. วันจันทร์ถึงศุกร์ จะมีเฉพาะเรือขนาดเล็กและขนาดกลางให้บริการผู้โดยสาร
2. วันเสาร์ อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ จะมีเรือขนาดใหญ่ให้บริการผู้โดยสาร  
บทบาทเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า
  1. อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร
  2. ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ
  3. เช็กเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด

ตารางที่ 6 ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเรือโดยสารระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ช่วงเดือนกรกฎาคม 2560 (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคจังหวัดชลบุรี, 2560)

เส้นทาง บริษัท	ศรีราชา-เกาะสีชัง	เกาะสีชัง-ศรีราชา	รวม
บริษัทแสงประทีป จำกัด	8,764	9,050	17,814
บริษัทสีชัง พาเลซ จำกัด	13,377	13,839	27,216
บริษัทนาวาประทีป จำกัด	6,338	5,000	11,338
	รวม		56,368

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วารุณี วัจนะรัตน์ (2543) ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทางเรือขนส่งมวลชนในคลองแสนแสบ พบว่า เส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบผ่านพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างกันหลายประเภท เช่น พาณิชยกรรม สถานศึกษา สถานที่ราชการ ที่พักอาศัย เป็นต้น คลองอยู่ใกล้กับเส้นทางคมนาคมทางบกหลายเส้นทาง เช่น ถนนพญาไท ถนนเพชรบุรี ถนนรามคำแหง เป็นต้น และท่าเรือก็อยู่ไม่ไกลจากป้ายรถประจำทาง ซึ่งมีรถประจำทางผ่านหลายเส้นทาง ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเข้าไปใช้บริการเรือหรือเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากทางบกและทางน้ำโดยสะดวก จากการสำรวจ พบว่า ผู้โดยสารเรือส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปทำงาน เพื่อกลับบ้าน และไปสถานศึกษา โดยใช้เรือเดินทางทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ จุดต้นทางและจุดปลายทางส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เขตบางกะปิ วัฒนา ปทุมวัน พระนคร และเขตราชเทวี การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางบกและทางน้ำ พบว่า ผู้โดยสารเรือส่วนใหญ่ใช้รถประจำทางและการเดินเท้า การเดินทางที่ใช้เรือร่วมในเที่ยวเดินทางจะเสียค่าใช้จ่ายทั้งหมดอยู่ในช่วง 16-26 บาท แต่ถ้าเลือกเดินทางในรูปแบบอื่นจะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดอยู่ในช่วง 6-20 บาท การเลือกเดินทางโดยเรือจะเดินทางถึงที่หมายได้เร็วกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่นอยู่ในช่วง 28-58 นาที เหตุผลหลักที่ทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจเลือกเดินทางโดยเรือ เนื่องจากทำให้ถึงปลายทางเร็วกว่าการเดินทางโดยพาหนะอื่น เหตุผลรองลงมา ได้แก่ ท่าเรืออยู่ใกล้จุดปลายทาง ท่าเรืออยู่ใกล้จุดต้นทาง และสามารถเชื่อมต่อพาหนะทางบกได้โดยสะดวก ตามลำดับ ข้อคิดเห็นในการปรับปรุงการบริการส่วนใหญ่เห็นว่าเรือเข้าเทียบท่าและการออกจากท่าเร็วเกินไป รองลงมาได้แก่ การบริการและความสุภาพของพนักงาน ความแข็งแรงของตัวเรือ และเรือแล่นเร็วเกินไป ตามลำดับ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนทางน้ำในคลองแสนแสบ ได้แก่

การปรับปรุงในด้านพนักงาน ตัวเรือ ท่าเรือ การจัดระบบบริการ ผลกระทบที่มีต่อพื้นที่ และผู้ที่อยู่อาศัยริมคลอง และการวางมาตรการควบคุมดูแล การพัฒนาส่งเสริมการเดินทางโดยสาธ ในคลองแสนแสบ จะต้องคำนึงในด้านความสามารถในการรองรับการจราจรทางน้ำของคลอง เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ปัจจุบันคลองแสนแสบยังมีศักยภาพในการรองรับการเดินทางที่จะขยายตัวได้ มากกว่าร้อยละ 50 ของการบริการเรือโดยสารทั้งหมด

ธงชัย พงษ์วิชัย (2544) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาโครงข่ายระบบการขนส่งโดยสารทางเรือ ในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับกรุงเทพมหานคร พบว่า คัดขันธ์การเข้าถึงดีที่สุดในบริเวณท่าเรือบางลำพู และพื้นที่ใกล้เคียง การวัดเวลาในการเดินทางสั้นที่สุดระหว่างจุดต้นทาง จุดปลายทางที่ต้องการทราบนั้น สามารถหาได้จากผลลัพธ์ของการศึกษานี้ สำหรับการวัดหาคัดขันธ์การเข้าถึงและการวัดระยะทางที่สั้นที่สุด ใช้วิธีเมตริกแอลเพื่อคำนวณหาคำตอบ การวัดเวลาในการเดินทางเปรียบเทียบ ระหว่างการโดยสารทางเรือกับการโดยสารทางรถจากท่าเรือนนทบุรีถึงท่าเรือวัดราชสิงขร ในวันทำการ ราชการและวันหยุดราชการ พบว่า เรือใช้เวลาเดินทางเร็วกว่ารถมากกว่าร้อยละ 11 โดยประมาณ การวัดความถี่ในการให้บริการเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของงานวิจัยนี้ พบว่า ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจัดอยู่ในระดับไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ สำหรับในช่วงที่ไม่ใช่ชั่วโมงเร่งด่วน จัดอยู่ในระดับการให้บริการที่ต้องปรับปรุงแก้ไข นอกจากนี้การศึกษานี้ได้แสดงถึงปัญหาสำคัญของระบบ โครงข่ายที่ควรปรับปรุงแก้ไข คือ การวัดการเข้าถึงระบบเรือด้วยการเดินเท้า พบว่า มีท่าเรือที่มีระยะทางการเข้าถึงมากกว่า 800 เมตร โดยทำการเปรียบเทียบกับเกณฑ์ระดับการให้บริการ ของการวิจัยนี้ จัดอยู่ในระดับการให้บริการไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ และพบว่ามีท่าเรือที่มีระยะทาง การเดินเท้าตั้งแต่ 400-800 เมตร จัดอยู่ในระดับการให้บริการที่ควรปรับปรุงแก้ไข โดยควรกำหนด จุดจอดรถโดยสารประจำทางให้ใกล้ท่าเรือมากที่สุด อยู่ในช่วงระยะทางไม่เกิน 400 เมตร

เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี (2545) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบบึงแม่น้ำ เจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานคร เพื่อการประหยัด พลังงาน พบว่า ผู้ใช้บริการ โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนทำงาน ซึ่งลักษณะการเดินทางจะเป็นการ เดินทางประจำ ระหว่างบ้านกับที่ทำงาน การโดยสารเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นวิธีการที่มีความ สะดวก รวดเร็ว แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการอยู่ในวงจำกัด จึงทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้าถึง เป็นอุปสรรคสำคัญในการใช้บริการ นอกจากนี้ระบบก็ยังมีควมด้อยประสิทธิภาพอีกหลายด้าน ซึ่งส่งผลให้เกิดทัศนคติเชิงลบต่อการใช้บริการและทำให้มีผู้ใช้บริการไม่มาก เมื่อเทียบกับการเดินทาง รูปแบบอื่น ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาการมีเส้นทางหรือรอบเรือที่ให้บริการไม่เหมาะสมเพียงพอ ปัญหา ความไม่สะดวกสบายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ปัญหาความปลอดภัย ปัญหาด้านราคา ค่าโดยสาร เป็นต้น ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ สามารถปรับปรุงแก้ไขพร้อมทั้งพัฒนาระบบให้มีศักยภาพ

สูงขึ้นและเชื่อมโยงเข้ากับระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมานิยมใช้บริการในวงกว้าง ซึ่งจะเป็นการพลิกฟื้นบทบาทการสัญจรทางน้ำในกรุงเทพมหานครให้มีความสำคัญช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกและส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

เชมกุลกรณั มณีณัฐกรณั (2547)/ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการหรือโดยสารที่มีต่อการให้บริการของบริษัทรถบขร่วนขนส่ง พบว่า สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุด มีทั้งหมด 12 ข้อ ดังนี้ 1) ปัญหาท่าเรือ 2) ปัญหาอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ 3) ปัญหาความแข็งแรงของเรือ 4) ปัญหาการให้บริการของพนักงาน 5) ปัญหาความเร็วของเรือ 6) ปัญหาเรื่องของราคาตั๋วโดยสาร 7) ปัญหาเรื่องการประชาสัมพันธ์ 8) ปัญหาเรื่องความเร็วของเรือขณะจอดรับส่งผู้โดยสาร 9) ปัญหาเสียงของเครื่องยนต์ 10) ปัญหากลิ่นและควันดำของเครื่องยนต์ 11) ปัญหาเรือไม่เพียงพอในช่วงโมงเร่งด่วน 12) ปัญหาความรู้สึกเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้บริการจากการศึกษาพบว่า ความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการนั้นส่วนใหญ่มีความต้องการให้ปรับปรุงท่าเรือและเรือให้มีความมั่นคงแข็งแรงมากขึ้นกว่าเดิม และความต้องการในส่วนอื่น ๆ เช่น อยากให้พนักงานมีความสุภาพกับผู้ใช้บริการให้มากกว่านี้ และควรคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก ผู้ใช้บริการที่เดินทางไปทำงานตอนเช้าส่วนใหญ่เรียกร้องให้ผู้ประกอบการจัดสรรเรือให้มีความเพียงพอในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งความต้องการเหล่านี้นับเป็นความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการของบริษัทรถบขร่วนขนส่ง และจากการศึกษาข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่อยากให้ผู้ประกอบการประกาศวันหยุดเดินเรือให้ประชาชนผู้ใช้บริการรู้กันอย่างทั่วถึงกว่านี้ เพราะส่วนใหญ่ยังไม่ทราบเท่าที่ควร และผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ต้องการให้ผู้ประกอบการหาวิธีในการปิดป้ายเรือเพื่อบอกถึงลักษณะของเรือถ้าไม่วิ่งจอดรับผู้โดยสารจะได้ไม่เป็นการเข้าใจผิด และเข้าใจตรงกันทั้งสองฝ่าย

จารุรินทร์ กุลทนนท์ (2549)/ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาความพึงพอใจในการใช้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวในเส้นทางแหลมงอบ-เกาะช้าง พบว่า ได้ทราบถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยว ของบริษัทท่าเรือเกาะช้างอินเตอร์เนชั่นแนลและท่าเรือเซ็นเตอร์พอยท์ ผู้ใช้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกการใช้บริการในระดับดี ทั้ง 2 บริษัท พึงพอใจเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง และพึงพอใจเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติของการให้บริการอยู่ในระดับปานกลางทั้ง 2 บริษัทเช่นกัน

กชกร หงส์ปีสสา, กนกวรรณ วงศ์ชัย, จุฑาทิพย์ เหมือนใจ, ฉัตรอำไพ โพธิ์ศรี และอรณิช เพ็ชรชณะ (2549) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กรณีศึกษา: ผู้ใช้บริการเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปีพุทธศักราช 2549 พบว่า กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ข้อมูล

ส่วนบุคคลของประชากรกลุ่มตัวอย่างให้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากกลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถามทั้งหมด 100 โดยผลปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 55 โดยจะอยู่ในช่วงอายุ 17-32 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 47 อาชีพของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงาน/ ลูกจ้าง จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 32 รายได้ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วงระดับรายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 28 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้ใช้บริการเพศหญิงและเพศชาย มีความพึงพอใจต่อการให้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำ เจ้าพระยาไม่แตกต่างกัน ผู้ใช้บริการที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจต่อการให้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่แตกต่างกัน

ประสาน สมะมาน (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ความต้องการของผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางทะเล บริเวณอ่าวนาง จังหวัดกระบี่ พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการ โปรแกรมการท่องเที่ยวทางทะเลแบบ 4 เกาะ ต้องการมัคคุเทศก์ที่มีอัธยาศัยดี มีจิตใจเอื้ออาทร และสามารถออกเดินทางได้ตั้งแต่ เวลา 9.00 น. แต่ระยะเวลาที่เหมาะสมในการท่องเที่ยวประมาณ 4-5 ชั่วโมง อาหารกลางวันต้องการให้จัดแบบบุฟเฟต์ และต้องซื้อ โปรแกรมท่องเที่ยวในทะเลพร้อมกับค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งมีราคาที่เหมาะสม จะจ่ายและชำระค่าบริการเป็นเงินสด มีสถานที่จัดจำหน่ายตามโรงแรมที่พัก และอยากให้มีส่วนลดเมื่อพาเพื่อนมาใช้บริการ มีข้อมูลในหนังสือนำเที่ยว พนักงานมีมนุษยสัมพันธ์ และมีความรู้ทางด้านภาษาเป็นอย่างดี กระบวนการให้บริการเน้นเรื่องความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ภาพรวมของการให้บริการนักท่องเที่ยวต้องการความสะดวกในการเดินทาง และต้องการกลับมาใช้บริการการท่องเที่ยวทางทะเลอีก

คะนอง ดวงแก้ว (2554) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการให้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวในเส้นทางท่าเทียบเรือปากคลองจิหลาดเกาะพีพี พบว่า ความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก รองลงมา คือ ด้านสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือ และลำดับสุดท้าย คือ ความสะอาดของสถานที่ให้บริการ ผลเปรียบเทียบของระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวในเส้นทางท่าเทียบเรือปากคลองจิหลาดเกาะพีพี พบว่า ผู้ใช้บริการที่มีเพศ อายุ และรายได้ แตกต่างกัน มีความพึงพอใจไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้บริการที่มีระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรสต่างกัน มีความพึงพอใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ศุภกร ศิริพจนกุล (2557) ได้ศึกษาเรื่อง ความต้องการของประชาชนในการสัญจรทางน้ำ ในคลองรังสิต: ช่วงคลอง 1-คลอง 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นคนในวัยทำงานและนักศึกษา ซึ่งเดินทางโดยรถส่วนตัวและรถประจำทางในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน และจากการวิเคราะห์โดยรวม พบว่า มากกว่าร้อยละ 80 ต้องการให้มีการจัดการขนส่งทางเรือในคลองรังสิต เพื่อเป็นทางเลือกใหม่

สำหรับช่วยตัดสินใจในการเดินทาง ซึ่งควรมีการแบ่งการเดินทางออกเป็นอย่างน้อย 2 ช่วง และต้องมีระบบการจัดการขนถ่ายผู้ให้บริการระหว่างชุมชนภายในแต่ละคลองซอยออกมาสู่ท่าเรือ โดยसारอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งควรมีการขยายเส้นทางเดินเรือ ไปจนถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้เชื่อมต่อการขนส่งทางเรือคั่นเจ้าพระยา ไปยังท่าหน้าจังหวัดนนทบุรีต่อไป

อนุราช วิมล (2559) ได้ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ ของคนประจำเรือโดยสาร อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า คนประจำเรือมักจะมีปัญหา บางครั้งไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างานในการเข้ามามีส่วนร่วม และข้อเสนอแนะ พบว่า หัวหน้างานควรเปิดโอกาสให้คนประจำเรือได้เข้าไปศึกษาในกระบวนการมีส่วนร่วมกับหัวหน้างาน และผู้เชี่ยวชาญที่ถูกว่าจ้างมาจากภายนอก ส่วนแนวทางในการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ ของคนประจำเรือโดยสาร พบว่า ให้มีการส่งเสริมและสนับสนุนการฝึกอบรมให้ความรู้เพิ่มเติมแก่คนประจำเรือโดยสารเกี่ยวกับลักษณะงานของแต่ละฝ่ายอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ทักษะเพิ่มเติม ตลอดจนให้คนประจำเรือมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำมากยิ่งขึ้น

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง สรุปได้ว่ายังไม่มีการศึกษางานวิจัยในเรื่องนี้ แต่มีการศึกษางานวิจัยที่ใกล้เคียง จึงได้นำการศึกษาที่ใกล้เคียงนั้นมาเปรียบเทียบเพื่อทำการวิจัยและเป็นแนวทางในการวิจัยนี้ต่อไป

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ 3 ด้าน คือ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล ความปลอดภัยสำหรับเรือ และความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม และเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสาร และบริษัทเรือ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษา คือ ผู้โดยสารที่มาโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำนวน 56,368 คน (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคจังหวัดชลบุรี, 2560)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้โดยสารที่มาโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำนวน 260 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยด้วยการใช้โปรแกรมกำหนดขนาดตัวอย่าง G\* Power (3.0.10) โดยกำหนดได้ Effect size = 0.25, ค่าอำนาจการทดสอบ = 0.95 ค่าความคลาดเคลื่อน = 0.10 และจำนวนกลุ่มของตัวแปรอิสระ = 5 และทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

#### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ผู้ศึกษาใช้แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้โดยสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง เป็นเครื่องมือในการศึกษา การออกแบบสอบถามในครั้งนี้ได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างเป็นการสอบถามลักษณะทางประชากรศาสตร์ เป็นแบบสอบถามที่เกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยเพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร

วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือ เป็นคำถามปลายปิด (Closed ended questions) มีจำนวน 10 ข้อ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารที่มาโดยสารเรือระหว่างท่าเรือ ศรีราชาและเกาะสีชัง คำถามส่วนนี้ใช้สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับคุณภาพความปลอดภัย 3 ด้าน ที่คาดว่าจะมีผลต่อความคิดเห็นของผู้โดยสาร โดยผู้ศึกษาใช้แบบสอบถามมีลักษณะเป็น มาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ตามแบบของลิเคิร์ต (Likert's scale) ซึ่งมี 5 ระดับ จำนวน 25 ข้อ โดยมีหลักเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ได้ 5 คะแนน
เห็นด้วย	ได้ 4 คะแนน
ไม่แน่ใจ	ได้ 3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	ได้ 2 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ได้ 1 คะแนน

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามเสนอความคิดเห็นในการพัฒนา คุณภาพความปลอดภัยเป็นแบบคำถามแบบปลายเปิด

### การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามฉบับนี้ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเองมีขั้นตอนในการสร้างดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องความคิดเห็น จากนั้นนำมากำหนด กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย กำหนดนิยาม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. สร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร และตรวจสอบเนื้อหา ของแบบสอบถามว่าครอบคลุมวัตถุประสงค์หรือไม่ จากนั้นนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบ แล้วนำมาตรวจสอบปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา

3. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) จากนั้นปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำ ของผู้เชี่ยวชาญ ประกอบด้วย

3.1 ดร.อุษณากร ทาวะรัมย์ อาจารย์ประจำวิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

3.2 ดร.เทียนแก้ว เลี่ยมสุวรรณ อาจารย์ประจำวิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

3.3 นายอาจหาญ แสงสุวรรณ ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจท่า เจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี



4. นำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try out) กับผู้โดยสารที่มาโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยการหาค่าความเที่ยงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม (Reliability) แบบ Cronbach's alpha หากได้ค่าความเที่ยงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.965 ซึ่งถือว่าแบบสอบถามนี้มีความเชื่อถือได้สามารถนำไปเก็บข้อมูลจริงต่อไป

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามเรื่องความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จะดำเนินการในเดือนตุลาคม 2560 ซึ่งผู้วิจัยได้จัดเก็บข้อมูลทุกบริษัทเรือที่ให้บริการ ได้แก่ บริษัทเรือแสงประทีป บริษัทเรือสีชัง พาเลซ และบริษัทเรือนาวาประทีป โดยดำเนินการเก็บตั้งแต่ 08.00 น.-18.00 น. ซึ่งสามารถเก็บแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์ทั้งหมด จำนวน 260 ชุด คิดเป็น 100 เปอร์เซ็นต์

### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ความถี่ และร้อยละ สำหรับวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือ
2. ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (Mean:  $\bar{X}$ ) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: SD) สำหรับวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารที่มาโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง
3. การทดสอบสมมติฐาน เป็นการทดสอบความสมมติฐานระหว่างตัวแปร 2 กลุ่ม โดยการใช้การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยด้วยสถิติ t-test สำหรับตัวแปรต้นที่มี 2 กลุ่ม ที่มีระดับการวัดแบบกลุ่ม (Nominal scale) คือ เพศกับตัวแปรตามที่มีระดับการวัดแบบช่วง (Interval scale) คือ มีความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ที่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และการวิเคราะห์ความแปรปรวนด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว One-way ANOVA สำหรับตัวแปรต้นที่มี 3 กลุ่มขึ้นไป โดยมีระดับการวัดแบบกลุ่ม (Nominal scale) คือ สถานภาพและอาชีพ ส่วนระดับการวัดแบบอันดับ (Ordinal scale) คือ อายุ การศึกษา และรายได้ กับตัวแปรตามที่มีระดับการวัดแบบช่วง (Interval scale) คือ มีความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ที่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

4. กรณีผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จะทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ (Post hoc comparisons) ด้วยวิธี LSD เพื่อตรวจสอบว่ากลุ่มตัวอย่าง คู่ใดมีความแตกต่างกัน

### เกณฑ์การแปลผล

ในการวิจัการแปลความหมายข้อมูลจะมีการแบ่งข้อมูลด้วยวิธีการคำนวณความกว้างของแต่ละช่วง ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ช่วงกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด-คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

จากผลการคำนวณจะได้อันตรภาคชั้นเท่ากับ 0.8 ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดความหมายระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารที่มาโดยสารเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00 แสดงว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดีมาก

ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 แสดงว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี

ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 แสดงว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60 แสดงว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 แสดงว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยอยู่ในระดับน้อยที่สุด

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง และเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร วันที่มาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสาร และบริษัทเรือ เพื่อศึกษาความปลอดภัยของการโดยสารทางเรือและข้อเสนอแนะของผู้โดยสาร โดยเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารที่มาใช้บริการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำนวน 260 คน ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์เป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสาร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

#### ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	128	49.23
หญิง	132	50.77

## ตารางที่ 7 (ต่อ)

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	32	12.31
ระหว่าง 20-29 ปี	105	40.38
ระหว่าง 30-39 ปี	62	23.85
ระหว่าง 40-49 ปี	40	15.38
ระหว่าง 50-59 ปี	12	4.62
ระหว่าง 60-69 ปี	8	3.08
อายุ 70 ปีขึ้นไป	1	0.38
สถานภาพ		
โสด	160	61.54
สมรส	87	33.46
หย่าร้าง	8	3.08
หม้าย	5	1.92
การศึกษา		
ไม่ได้ศึกษา	5	1.92
ประถมศึกษา	15	5.78
มัธยมศึกษาตอนต้น	29	11.15
มัธยมศึกษาปลาย และ ปวช.	55	21.15
อนุปริญญา/ ปวท./ ปวส.	33	12.69
ปริญญาตรี	106	40.77
สูงกว่าปริญญาตรี	17	6.54
อาชีพ		
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	39	15.00
รับจ้าง/ ลูกจ้าง/ พนักงานบริษัท	103	39.62
ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย	51	19.62
นักเรียน/ นักศึกษา	53	20.38

## ตารางที่ 7 (ต่อ)

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาชีพ (ต่อ)		
เกษตรกร	2	0.77
แม่บ้าน/ พ่อบ้าน	3	1.15
อื่น ๆ	9	3.46
รายได้		
ไม่มีรายได้	27	10.38
ไม่เกิน 10,000 บาท/ เดือน	42	16.15
ตั้งแต่ 10,001-20,000 บาท/ เดือน	82	31.54
ตั้งแต่ 20,001-30,000 บาท/ เดือน	66	25.39
ตั้งแต่ 30,001-40,000 บาท/ เดือน	13	5.00
ตั้งแต่ 40,001-50,000 บาท/ เดือน	13	5.00
มากกว่า 50,000 บาท/ เดือน	17	6.54
รวม	260	100.00

จากตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 50.77 และเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 49.23 ผู้โดยสารส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.38 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 30-39 ปี อายุระหว่าง 40-49 ปี อายุต่ำกว่า 20 ปี อายุระหว่าง 50-59 ปี อายุระหว่าง 60-69 ปี และมีอายุ 70 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 23.85, 15.38, 12.31, 4.62, 3.08 และ 0.38 ตามลำดับ มีสถานภาพโสด มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.54 รองลงมา คือ สมรส หย่าร้าง และหม้าย คิดเป็นร้อยละ 33.46, 3.08 และ 1.92 ตามลำดับ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.77 รองลงมา คือ มัธยมศึกษาปลาย และ ปวช. อนุปริญญา/ ปวท./ ปวส. มัธยมศึกษาตอนต้น สูงกว่าปริญญาตรี ประถมศึกษา และไม่ได้ศึกษา คิดเป็นร้อยละ 21.15, 12.69, 11.15, 6.54, 5.78 และ 1.92 ตามลำดับ มีอาชีพรับจ้าง/ ลูกจ้าง/ พนักงานบริษัท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.62 รองลงมา คือ นักเรียน/ นักศึกษา ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ อาชีพอื่น ๆ แม่บ้าน/ พ่อบ้าน และเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 20.38, 19.62, 15.00, 3.46, 1.15 และ 0.77 ตามลำดับ มีรายได้ตั้งแต่ 10,001-20,000 บาท/ เดือน มากที่สุด

คิดเป็นร้อยละ 31.54 รองลงมา คือ มีรายได้ตั้งแต่ 20,001-30,000 บาท/ เดือน มีรายได้ไม่เกิน 10,000 บาท/ เดือน ไม่มีรายได้ มีรายได้มากกว่า 50,000 บาท/ เดือน มีรายได้ตั้งแต่ 30,001-40,000 บาท/ เดือน และมีรายได้ตั้งแต่ 40,001-50,000 บาท/ เดือน คิดเป็นร้อยละ 25.39, 16.15, 10.38, 6.54, 5.00 และ 5.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้บริการเรือโดยสาร

การใช้บริการเรือโดยสาร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>บริษัทเรือ</b>		
แสงประทีป	122	46.92
สีหัง พาเลซ	76	29.23
นาวาประทีป	62	23.85
<b>เที่ยวเวลา</b>		
08:00 น.	10	3.85
09:00 น.	19	7.31
10:00 น.	21	8.08
11:00 น.	12	4.62
12:00 น.	44	16.92
13:00 น.	32	12.31
14:00 น.	1	0.38
15:00 น.	23	8.85
16:00 น.	31	11.92
17:00 น.	45	17.31
18:00 น.	22	8.46
<b>วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางด้วยเรือโดยสาร (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
เพื่อท่องเที่ยว, พักผ่อน	194	74.62
เพื่อทำงาน	43	16.54
เพื่อกลับที่อยู่อาศัย	30	11.54
เพื่อทำธุรกิจ	16	6.15

ตารางที่ 8 (ต่อ)

การใช้บริการเรือโดยสาร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพื่อไปศึกษา/ ไปเรียน	5	1.92
อื่น ๆ	4	1.54
ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร		
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นครั้งแรก	88	33.85
ใช้บริการเรือโดยสารมากกว่า 1 ครั้ง แต่ไม่ได้ใช้บริการเป็นประจำ	118	45.38
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	16	6.15
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ 2-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	17	6.54
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	21	8.08
วันที่มาใช้บริการโดยส่วนใหญ่		
วันจันทร์-ศุกร์	84	32.30
วันหยุดเสาร์-อาทิตย์	139	53.50
วันหยุดนักขัตฤกษ์	37	14.20
ช่วงเวลาที่เดินทางด้วยเรือโดยสารโดยส่วนใหญ่		
06:00 น.-09:00 น.	50	19.23
10:00 น.-13:00 น.	131	50.38
14:00 น.-17:00 น.	29	11.15
18:00 น.-20.00 น.	3	1.15
เดินทางไปเข้ากลับเย็น	47	18.08
รวม	260	100.00

จากตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้บริการเรือโดยสาร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่โดยสารเรือแสงประทีป มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.92 รองลงมา คือ เรือสีซัง พาเลข และเรือนาวาประทีป คิดเป็นร้อยละ 29.23 และ 23.85 ตามลำดับ

เที่ยวเวลาในการโดยสารเรือ เวลา 17:00 น. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.31 รองลงมา คือ เวลา 12:00 น. เวลา 13:00 น. เวลา 16:00 น. เวลา 15:00 น. เวลา 18:00 น. เวลา 10:00 น. เวลา 09:00 น. เวลา 11:00 น. เวลา 08:00 น. และเวลา 14:00 น. คิดเป็นร้อยละ 16.92, 12.31, 11.92, 8.85, 8.46, 8.08, 7.31, 4.62, 3.85 และ 0.38 ตามลำดับ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางด้วยเรือโดยสาร เพื่อท่องเที่ยว, พักผ่อน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.62 รองลงมา คือ เพื่อทำงาน เพื่อกลับที่อยู่อาศัย เพื่อทำธุรกิจ เพื่อไปศึกษา/ ไปเรียน และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 16.54, 11.54, 6.15, 1.92 และ 1.54 ตามลำดับ ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร ใช้บริการเรือโดยสารมากกว่า 1 ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.38 รองลงมา คือ 33.85, 8.08, 6.54 และ 6.15 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการเรือในวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.5 รองลงมา คือ วันจันทร์-ศุกร์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ คิดเป็นร้อยละ 32.3 และ 14.2 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เดินทางด้วยเรือโดยสารในช่วงเวลา 10:00 น. -13:00 น. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.38 รองลงมา คือ เวลา 06:00 น.-09:00 น. เดินทางไปเข้ากลับเย็น เวลา 14:00 น.-17:00 น. และเวลา 18:00 น.-20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 19.23, 18.08, 11.15 และ 1.15 ตามลำดับ

## ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง

ตารางที่ 9 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล: คนขับเรือ

ความปลอดภัยสำหรับบุคคล: คนขับเรือ	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปลความ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
1. คนขับเรือขับเรือด้วยความ ไม่ประมาท มีความระมัดระวัง อยู่เสมอ	84 (32.31)	123 (47.31)	46 (17.69)	3 (1.15)	4 (1.54)	4.08	0.83	ดี
2. คนขับเรือไม่ขับเรือด้วยความ เร็วสูง	78 (30.00)	122 (46.92)	55 (21.15)	4 (1.54)	1 (0.39)	4.05	0.78	ดี
3. คนขับเรือมีสภาพจิตใจที่มั่นคง เช่น ไม่โมโหง่าย ไม่ตกใจกลัว	82 (31.54)	112 (43.08)	63 (24.23)	3 (1.15)	-	4.05	0.78	ดี



ตารางที่ 9 (ต่อ)

ความปลอดภัยสำหรับบุคคล: คนขับเรือ	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปลความ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
4. คนขับเรือระมัดระวัง การบรรทุกน้ำหนักสินค้าเกิน อัตรา	77 (29.62)	111 (42.69)	60 (23.08)	9 (3.46)	3 (1.15)	3.96	0.88	ดี
5. คนขับเรือระมัดระวัง จำนวนของผู้โดยสารไม่ให้เกิน อัตราที่กำหนด	91 (35.00)	97 (37.31)	57 (21.92)	10 (3.85)	5 (1.92)	4.00	0.95	ดี
	ภาพรวม					4.03	0.68	ดี

จากตารางที่ 9 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี คนขับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย ในภาพรวม อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 4.03 (SD = 0.68) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี คนขับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นในทิศทางบวกว่า คนขับเรือขับเรือด้วยความไม่ประมาท มีความระมัดระวังอยู่เสมอ เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ย 4.08 (SD = 0.83) รองลงมา คือ คนขับเรือไม่ขับเรือด้วยความเร็วสูง มีค่าเฉลี่ย 4.05 (SD = 0.78) ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับคนขับเรือมีสภาพจิตใจที่มั่นคง เช่น ไม่โมโหง่าย ไม่ตกใจกลัว มีค่าเฉลี่ย 4.05 (SD = 0.78) และลำดับสุดท้าย คือ คนขับเรือระมัดระวังการบรรทุกน้ำหนักสินค้าเกินอัตรา มีค่าเฉลี่ย 3.96 (SD = 0.88)

ตารางที่ 10 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล: ผู้โดยสาร

ความปลอดภัยสำหรับบุคคล: ผู้โดยสาร	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปลความ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
1. ผู้โดยสารขึ้นหรือลงเรือ ด้วยความระมัดระวัง ไม่แย่งกัน ขึ้นหรือลงเรือโดยสาร	85 (32.69)	138 (53.08)	24 (9.23)	8 (3.08)	5 (1.92)	4.12	0.84	ดี
2. ผู้โดยสารขึ้นหรือลงเรือโดยสาร ที่ทำจอเรือ ไม่ไปขึ้นเรือที่โป๊ะ	86 (33.08)	122 (46.92)	40 (15.38)	8 (3.08)	4 (1.54)	4.07	0.86	ดี
3. ผู้โดยสารปฏิบัติตามคำสั่ง หรือคำแนะนำตักเตือน ของผู้ควบคุมเรืออย่างเคร่งครัด	85 (32.69)	119 (45.77)	50 (19.23)	5 (1.92)	1 (0.39)	4.08	0.79	ดี
4. ผู้โดยสารไม่นั่งบนกราบเรือ หรือหลังคาเรือ	114 (43.85)	106 (40.77)	33 (12.69)	3 (1.15)	4 (1.54)	4.24	0.83	ดีมาก
5. ผู้โดยสารไม่เอามือ หรือเท้าราน้ำเพราะอาจจะทำให้ พลัดตกเรือได้ง่าย	138 (53.08)	93 (35.77)	24 (9.23)	2 (0.77)	3 (1.15)	4.39	0.78	ดีมาก
6. ผู้โดยสารได้รับเอกสาร หรือมองเห็นป้ายประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการช่วยเหลือตัวเอง ในยามฉุกเฉิน	73 (28.08)	104 (40.00)	56 (21.54)	18 (6.92)	9 (3.46)	3.82	1.03	ดี
7. ผู้โดยสารได้รับคำแนะนำ ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัว ในการโดยสารทางเรือ	77 (29.62)	94 (36.15)	57 (21.92)	20 (7.69)	12 (4.62)	3.78	1.09	ดี
8. ผู้โดยสารมีส่วนร่วมดูแล พฤติกรรมเพื่อให้เกิดความ ปลอดภัยในการโดยสารเรือ	79 (30.38)	111 (42.69)	54 (20.77)	10 (3.85)	6 (2.31)	3.95	0.93	ดี
ภาพรวม						4.06	0.59	ดี

จากตารางที่ 10 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็น  
ของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี ผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อ  
ความปลอดภัยในภาพรวม อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 4.06 (SD = 0.59) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ  
ความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี ผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า ผู้โดยสารไม่เอามือ

หรือทำรำน้า เพราะอาจจะทำให้พลัดตกเรือได้ง่าย เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ย 4.39 (SD = 0.78) รองลงมา คือ ผู้โดยสารไม่นั่งบนกราบเรือหรือหลังคาเรือ มีค่าเฉลี่ย 4.24 (SD = 0.83) และลำดับสุดท้าย คือ ผู้โดยสารได้รับคำแนะนำที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัวในการโดยสารทางเรือ มีค่าเฉลี่ย 3.78 (SD = 1.09)

ตารางที่ 11 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล: เจ้าหน้าที่

ความปลอดภัยสำหรับบุคคล: เจ้าหน้าที่	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปลความ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
1. เจ้าหน้าที่ประจำจุดเพื่อดูแล ความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งขณะขึ้นลงเรือและขณะใช้ เรือโดยสาร	59 (22.69)	126 (48.46)	55 (21.15)	14 (5.39)	6 (2.31)	3.84	0.92	ดี
2. เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ให้ผู้โดยสารขณะขึ้นลงเรือ	60 (23.08)	124 (47.69)	59 (22.69)	12 (4.62)	5 (1.92)	3.85	0.89	ดี
3. เจ้าหน้าที่ตรวจดูแล ความปลอดภัยของเรือ ก่อนเรือออกจากท่า	62 (23.85)	124 (47.69)	56 (21.54)	12 (4.61)	6 (2.31)	3.86	0.91	ดี
4. เจ้าหน้าที่เดินตรวจสอบเรือ ไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตาม ที่กรมเจ้าท่ากำหนด	71 (27.31)	110 (42.31)	57 (21.92)	13 (5.00)	9 (3.46)	3.85	0.99	ดี
ภาพรวม						3.85	0.80	ดี

จากตารางที่ 11 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี เจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย ในภาพรวม อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.85 (SD = 0.80) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี เจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า เจ้าหน้าที่ตรวจดูแลความปลอดภัยของเรือก่อนเรือออกจากท่า เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ย 3.86 (SD = 0.91) รองลงมา คือ เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารขณะขึ้นลงเรือ มีค่าเฉลี่ย 3.85 (SD = 0.89) ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับเจ้าหน้าที่เดินตรวจสอบเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด

มีค่าเฉลี่ย 3.85 (SD = 0.99) และลำดับสุดท้าย คือ เจ้าหน้าที่ประจำจุด เพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารทั้งขณะขึ้นลงเรือและขณะใช้เรือโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 3.84 (SD = 0.92)

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง : ความปลอดภัยสำหรับบุคคล

ระดับความคิดเห็น	$\bar{X}$	SD	แปลความ	อันดับ
ความปลอดภัยสำหรับบุคคล : คนขับเรือ	4.03	0.68	ดี	2
ความปลอดภัยสำหรับบุคคล : ผู้โดยสาร	4.06	0.59	ดี	1
ความปลอดภัยสำหรับบุคคล : เจ้าหน้าที่	3.85	0.80	ดี	3
รวม	3.98	0.60	ดี	

จากตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับบุคคลในภาพรวมอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.98 (SD = 0.60) เมื่อจำแนกเป็นรายกรณี พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าการปฏิบัติตนของผู้โดยสารมีความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ย 4.06 (SD = 0.59) รองลงมา คือ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล คนขับเรือ มีค่าเฉลี่ย 4.03 (SD = 0.68) และลำดับสุดท้าย คือ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล เจ้าหน้าที่ มีค่าเฉลี่ย 3.85 (SD = 0.80)

ตารางที่ 13 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ด้านความปลอดภัยสำหรับเรือ

ความปลอดภัยสำหรับเรือ	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปลความ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
1. เรือมีเครื่องชูชีพเพียงพอ และอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	91 (35.00)	107 (41.15)	43 (16.54)	13 (5.00)	6 (2.31)	4.02	0.96	ดี
2. เรือมีสภาพภายนอกแข็งแรง น่าจะสามารถต้านแรงปะทะ ต่าง ๆ ได้	90 (34.61)	112 (43.08)	44 (16.92)	10 (3.85)	4 (1.54)	4.05	0.90	ดี
	ภาพรวม					4.03	0.88	ดี

จากตารางที่ 13 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็น  
ของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ด้านความปลอดภัยสำหรับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย ในภาพรวม  
อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 4.03 (SD = 0.88) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า เรือมีสภาพภายนอกแข็งแรง  
น่าจะสามารถต้านแรงปะทะต่าง ๆ ได้ เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ย 4.05 (SD = 0.90) และลำดับสุดท้าย  
คือ เรือมีเครื่องชูชีพเพียงพอและอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีค่าเฉลี่ย 4.02 (SD = 0.96)

ตารางที่ 14 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ด้านความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม

ความปลอดภัย สำหรับสภาพแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปลความ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
1. คนขับเรือมีความชำนาญ ในการเข้า-ออกจากท่าเทียบเรือ	116 (44.62)	117 (45.00)	24 (9.23)	3 (1.15)	-	4.33	0.69	ดีมาก
2. คนขับเรือติดตามสภาพลมฟ้า อากาศจากกรมอุตุนิยมวิทยา (หากพบว่าสภาพอากาศไม่ดี เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ จะประกาศระงับการเดินเรือ ชั่วคราว)	100 (38.46)	113 (43.46)	43 (16.54)	2 (0.77)	2 (0.77)	4.18	0.79	ดี
3. ท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย ของแต่ละท่า เช่น เรือ ช่วยชีวิต	69 (26.54)	102 (39.23)	63 (24.23)	16 (6.15)	10 (3.85)	3.78	1.03	ดี
4. ท่าเรือมีจุดบริการ ด้านความปลอดภัยที่มองเห็นได้ ชัดเจน และมีเจ้าหน้าที่พร้อม บริการ	78 (30.00)	95 (36.54)	63 (24.23)	15 (5.77)	9 (3.46)	3.84	1.03	ดี
5. มีการติดตั้งเครื่องหมายแสดง ความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำบรรทุกที่ ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารสามารถเข้าใจได้ง่าย	85 (32.69)	95 (36.54)	56 (21.54)	14 (5.38)	10 (3.85)	3.89	1.05	ดี
6. มีนายประจำท่าทำหน้าที่กำกับ ดูแล ตรวจสอบความปลอดภัย และความพร้อมของเรือที่เข้า- ออก ทุกลำ	94 (36.15)	92 (35.39)	50 (19.23)	15 (5.77)	9 (3.46)	3.95	1.05	ดี
ภาพรวม						4.00	0.74	ดี

จากตารางที่ 14 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็น  
ของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
ด้านความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย

ในภาพรวม อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 4.00 (SD = 0.74) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า คนขับเรือมีความชำนาญในการเข้า-ออก จากท่าเทียบเรือ เป็นอันดับแรก อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.33 (SD = 0.69) รองลงมา คือ คนขับเรือติดตามสภาพลมฟ้าอากาศจากกรมอุตุนิยมวิทยา (หากพบว่าสภาพอากาศไม่ดี เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ จะประกาศระงับการเดินเรือชั่วคราว) มีค่าเฉลี่ย 4.18 (SD = 0.79) และลำดับสุดท้าย คือ ท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า เช่น เรือช่วยชีวิต มีค่าเฉลี่ย 3.78 (SD = 1.03)

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ภาพรวมและด้าน

ระดับความคิดเห็น	$\bar{X}$	SD	แปลความ	อันดับ
ความปลอดภัยสำหรับบุคคล	3.98	0.60	ดี	3
ความปลอดภัยสำหรับเรือ	4.03	0.88	ดี	1
ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม	4.00	0.74	ดี	2
รวม	4.00	0.67	ดี	

จากตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ภาพรวมและด้าน พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย ในภาพรวม อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 4.00 (SD = 0.67) เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ความปลอดภัยสำหรับเรือ เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ย 4.03 (SD = 0.88) รองลงมา คือ ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม มีค่าเฉลี่ย 4.00 (SD = 0.74) และลำดับสุดท้าย คือ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล มีค่าเฉลี่ย 3.98 (SD = 0.60)

### ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสาร จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคล

ตารางที่ 16 ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสาร  
ทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	$\bar{X}$	SD	t	Sig.
ชาย	128	4.03	0.66	0.75	0.46
หญิง	132	3.97	0.67		
รวม	260				

จากตารางที่ 16 ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง กับตัวแปรเพศ พบว่า ค่า Sig เท่ากับ 0.46  
แสดงว่าผู้โดยสารเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอายุ

อายุ	$\bar{X}$	SD
ต่ำกว่า 20 ปี	4.19	0.59
ระหว่าง 20-29 ปี	3.97	0.61
ระหว่าง 30-39 ปี	3.93	0.78
ระหว่าง 40-49 ปี	3.97	0.72
ระหว่าง 50-59 ปี	3.96	0.52
ระหว่าง 60 ปีขึ้นไป	4.43	0.46

จากตารางที่ 17 ผู้โดยสารที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือ  
ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ



ตารางที่ 18 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
จำแนกตามอายุ

	Statistic	df1	df2	Sig.
Welch	2.19	5.00	47.47	0.07
Brown-Forsythe	1.70	5.00	153.60	0.14

จากตารางที่ 18 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับ  
ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา  
และเกาะสีชัง จำแนกตามช่วงอายุ จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน ไม่เป็นไปตาม  
ข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p < 0.05$  ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย  
โดยค่า Welch และ Brown-Forsythe พบว่า ค่า Sig ของ Welch เท่ากับ 0.07 และ ค่า Sig  
ของ Brown-Forsythe เท่ากับ 0.14 แสดงว่าผู้โดยสารที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 19 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	$\bar{X}$	SD
โสด	3.99	0.66
สมรส	3.99	0.65
หย่าร้าง	3.94	0.98
หม้าย	4.60	0.36

จากตารางที่ 19 ผู้โดยสารที่มีสถานภาพหม้าย มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือ  
ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มสถานภาพอื่น ๆ

ตารางที่ 20 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
จำแนกตามสถานภาพ

	Sum of squares	df	Mean Square	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.85	3.00	0.62	1.39	0.25
ภายในกลุ่ม	113.11	256.00	0.44		
Total	114.96	259.00			

จากตารางที่ 20 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับ  
ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา  
และเกาะสีชัง จำแนกตามสถานภาพ พบว่า จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่า  
เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p > 0.05$  และผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย  
โดย Anova มีค่า Sig เท่ากับ 0.25 แสดงว่า ผู้โดยสารที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีความคิดเห็น  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 21 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	$\bar{X}$	SD
ไม่ได้ศึกษา	4.49	0.49
ประถมศึกษา	4.11	0.62
มัธยมศึกษาตอนต้น	4.28	0.83
มัธยมศึกษาปลาย และ ปวช.	4.05	0.81
อนุปริญญา/ ปวท./ ปวส.	3.97	0.62
ปริญญาตรี	3.90	0.56
สูงกว่าปริญญาตรี	3.88	0.45

จากตารางที่ 21 ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษา คือ ไม่ได้ศึกษา มีความคิดเห็นว่าการโดยสาร  
ทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มระดับการศึกษาอื่น ๆ

ตารางที่ 22 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามการศึกษา

	Statistic	df1	df2	Sig.
Welch	2.02	6.00	38.16	0.09
Brown-Forsythe	2.08	6.00	124.90	0.06

จากตารางที่ 22 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามการศึกษา จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p < 0.05$  ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดยค่า Welch และ Brown-forsythe พบว่า ค่า Sig. ของ Welch เท่ากับ 0.09 และ ค่า Sig. ของ Brown-forsythe เท่ากับ 0.06 แสดงว่า ผู้โดยสารที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 23 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	$\bar{X}$	SD
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	3.86	0.49
รับจ้าง/ ลูกจ้าง/ พนักงานบริษัท	3.92	0.70
ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย	4.16	0.72
นักเรียน/ นักศึกษา	4.12	0.58
เกษตรกร	3.23	1.86
แม่บ้าน/ พ่อบ้าน	4.14	0.56
อื่น ๆ	4.12	0.74

จากตารางที่ 23 ผู้โดยสารที่มีอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ

ตารางที่ 24 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอาชีพ

	Statistic	df1	df2	Sig.
Welch	1.23	6.00	9.71	0.37
Brown-Forsythe	0.88	6.00	2.50	0.60

จากตารางที่ 24 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามอาชีพ จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวนไม่เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p < 0.05$  ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยโดยค่า Welch และ Brown-forsythe พบว่า ค่า Sig. ของ Welch เท่ากับ 0.37 และ ค่า Sig. ของ Brown-forsythe เท่ากับ 0.60 แสดงว่า ผู้โดยสารที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 25 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามรายได้

รายได้	$\bar{X}$	SD
ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	3.96	0.70
ตั้งแต่ 10,001-20,000 บาท/เดือน	4.03	0.65
ตั้งแต่ 20,001-30,000 บาท/เดือน	3.90	0.71
ตั้งแต่ 30,001-40,000 บาท/เดือน	4.13	0.45
ตั้งแต่ 40,001-50,000 บาท/เดือน	3.77	0.65
มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	4.11	0.69
ไม่มีรายได้	4.23	0.59

จากตารางที่ 25 ผู้โดยสารที่ไม่มีรายได้ มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มรายได้อื่น ๆ

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
จำแนกตามรายได้

	Sum of squares	df	Mean Square	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3.38	6.00	0.56	1.28	0.27
ภายในกลุ่ม	111.58	253.00	0.44		
Total	114.96	259.00			

จากตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับ  
ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา  
และเกาะสีชัง จำแนกตามรายได้ พบว่า จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่า  
เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p > 0.05$  และผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย  
โดย ANOVA มีค่า Sig. เท่ากับ 0.27 แสดงว่า ผู้โดยสารที่มีรายได้แตกต่างกัน มีความคิดเห็น  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 27 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามความถี่  
ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร

ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร	$\bar{X}$	SD
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นครั้งแรก	4.01	0.69
ใช้บริการเรือโดยสารมากกว่า 1 ครั้ง แต่ไม่ได้ใช้บริการเป็นประจำ	4.00	0.67
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	3.99	0.75
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์	3.89	0.44
ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำมากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	4.07	0.66

จากตารางที่ 27 ผู้โดยสารที่มีความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ  
มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์ มีความคิดเห็นว่า การโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มความถี่อื่น ๆ

ตารางที่ 28 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
จำแนกตามความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร

	Sum of squares	df	Mean Square	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.31	4.00	0.08	0.17	0.95
ภายในกลุ่ม	114.65	255.00	0.45		
Total	114.96	259.00			

จากตารางที่ 28 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับ  
ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา  
และเกาะสีชัง จำแนกตามความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร พบว่า จากการทดสอบความเท่ากัน  
ของความแปรปรวน พบว่า เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p > 0.05$  และผลการทดสอบ  
ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยโดย ANOVA มีค่า Sig. เท่ากับ 0.95 แสดงว่า ผู้โดยสารที่มีความถี่ในการ  
มาใช้บริการเรือโดยสารแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่าง  
ท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 29 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย  
ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามวันที่มาใช้บริการ  
โดยสารเรือส่วนใหญ่

โดยส่วนใหญ่ท่านใช้บริการเรือโดยสารในวันใด	$\bar{X}$	SD
วันจันทร์-ศุกร์	4.15	0.68
วันหยุดเสาร์-อาทิตย์	3.93	0.64
วันหยุดนักขัตฤกษ์	3.94	0.70

จากตารางที่ 29 ผู้โดยสารที่โดยสารส่วนใหญ่แล้วมาใช้บริการในวันจันทร์-ศุกร์  
มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่า  
วันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์

ตารางที่ 30 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
จำแนกตามวันที่มาใช้บริการ โดยสารเรือส่วนใหญ่

	Sum of squares	df	Mean Square	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.76	2.00	1.38	3.16	0.04
ภายในกลุ่ม	112.20	257.00	0.44		
Total	114.96	259.00			

จากตารางที่ 30 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับ  
ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา  
และเกาะสีชัง จำแนกตามวันที่มาใช้บริการ โดยสารเรือส่วนใหญ่ พบว่า จากการทดสอบความเท่ากัน  
ของความแปรปรวน พบว่า เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p > 0.05$  และผลการทดสอบ  
ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดย ANOVA มีค่า Sig. เท่ากับ 0.04 แสดงว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่มาใช้  
บริการในวันจันทร์-ศุกร์ วันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ มีความคิดเห็นต่อความ  
ปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ  
ทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ด้วยวิธีของ LSD (Post hoc) ต่อ  
ได้ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 31

ตารางที่ 31 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (Post hoc) ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้โดยสาร  
ต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง  
จำแนกตามวันที่มาใช้บริการ โดยสารเรือส่วนใหญ่

โดยส่วนใหญ่ท่านใช้บริการ	วันจันทร์-ศุกร์	วันหยุดเสาร์-อาทิตย์	วันหยุดนักขัตฤกษ์
เรือโดยสารในวันใด			
วันจันทร์-ศุกร์	-	0.22*	0.21
วันหยุดเสาร์-อาทิตย์		-	-0.01
วันหยุดนักขัตฤกษ์			-

\* $p < 0.05$

เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการทดสอบของ LSD พบว่า ผู้โดยสารที่มาใช้บริการในวันจันทร์-ศุกร์ เป็นส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง แตกต่างจากผู้ที่มาใช้บริการในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ โดยพบว่า ผู้ที่มาใช้บริการในวันจันทร์-ศุกร์ มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่าผู้ที่มาใช้บริการในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์

ตารางที่ 32 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามช่วงเวลาในการโดยสารเรือส่วนใหญ่

โดยส่วนใหญ่ท่านเดินทางด้วยเรือโดยสารในช่วงเวลาใด	$\bar{X}$	SD
06:00 น.-09:00 น.	3.98	0.68
10:00 น.-13:00 น.	3.93	0.68
14:00 น.-17:00 น.	4.22	0.56
18:00 น.-20:00 น.	3.78	0.60
เดินทางไปเช้ากลับเย็น	4.10	0.65

จากตารางที่ 32 ผู้โดยสารที่ส่วนใหญ่มาใช้บริการเรือโดยสารในช่วงเวลา 14:00 น.-17:00 น. มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มช่วงเวลาอื่น ๆ

ตารางที่ 33 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามช่วงเวลาในการโดยสารเรือส่วนใหญ่

	Sum of squares	df	Mean Square	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.64	4.00	0.66	1.50	0.20
ภายในกลุ่ม	112.31	255.00	0.44		
Total	114.96	259.00			



จากตารางที่ 33 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามช่วงเวลาในการโดยสารเรือส่วนใหญ่ พบว่า จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่า เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p > 0.05$  และผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดย ANOVA มีค่า Sig. เท่ากับ 0.20 แสดงว่า ผู้โดยสารที่ส่วนใหญ่มาใช้บริการเรือโดยสารในช่วงเวลาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 34 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามบริษัทเรือ

บริษัทเรือ	$\bar{X}$	SD
แสงประทีป	4.03	0.74
สีชัง พาเลซ	3.96	0.66
นาวาประทีป	4.00	0.50

จากตารางที่ 34 ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเรือโดยสารบริษัทเรือแสงประทีป มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทเรืออื่น ๆ

ตารางที่ 35 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามบริษัทเรือ

	Statistic	df1	df2	Sig.
Welch	0.22	2.00	158.15	0.80
Brown-Forsythe	0.27	2.00	243.65	0.76

จากตารางที่ 35 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำแนกตามบริษัทเรือ จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวนไม่เป็นไปตาม

ข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า  $p < 0.05$  ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดยค่า Welch และ Brown-forsythe พบว่า ค่า Sig. ของ Welch เท่ากับ 0.80 และ ค่า Sig. ของ Brown-forsythe เท่ากับ 0.76 แสดงว่า ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเรือบริษัทแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 36 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
1. ผู้โดยสารที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
2. ผู้โดยสารที่มีอายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
3. ผู้โดยสารที่มีสถานภาพที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
4. ผู้โดยสารที่มีการศึกษาที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
5. ผู้โดยสารที่มีอาชีพที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
6. ผู้โดยสารที่มีรายได้ที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
7. ผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์หลักของการเดินทางที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
8. ผู้โดยสารที่มีความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสารที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
9. ผู้โดยสารที่มีวันที่มาใช้บริการเรือโดยสารต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน

## ตารางที่ 36 (ต่อ)

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
10. ผู้โดยสารที่มีช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือ ศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
11. ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเรือโดยสารของบริษัทเรือที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือ ศรีราชาและเกาะสีชังแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง และเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง โดยเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารที่โดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง จำนวน 260 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยด้วยการใช้โปรแกรมกำหนดขนาดตัวอย่าง G\* Power (3.0.10) โดยกำหนดได้ Effect size = 0.25, ค่าอำนาจการทดสอบ = 0.95 ค่าความคลาดเคลื่อน = 0.10 และจำนวนกลุ่มของตัวแปรอิสระ = 5 และทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าความถี่ (Frequency) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย (t-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) การวิเคราะห์ด้วย Welch และ Brown-forsythe และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ (Post hoc comparisons) ด้วยวิธี LSD ซึ่งผลการวิจัยจะนำเสนอตามลำดับดังนี้

#### สรุปผลการวิจัย

##### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารที่มาใช้บริการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุระหว่าง 20-29 ปี รองลงมา คือ ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพรับจ้าง/ ลูกจ้าง/ พนักงานบริษัท มีรายได้ตั้งแต่ 10,001-20,000 บาท/ เดือน โดยส่วนใหญ่ใช้บริการเรือของบริษัทแสงประทีป เทียบเวลาในการลงเรือ 17:00 น. วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางด้วยเรือโดยสารเพื่อท่องเที่ยว,พักผ่อน ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสารใช้บริการเรือโดยสารมากกว่า 1 ครั้ง แต่ไม่ได้ใช้บริการเป็นประจำ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการเรือในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ โดยส่วนใหญ่เดินทางด้วยเรือโดยสาร ในช่วงเวลา 10:00 น.-13:00 น.

## ส่วนที่ 2 ระดับความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง

ผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ โดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี คนขับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย ในภาพรวม อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า

### 1. ความปลอดภัยสำหรับบุคคล

#### 1.1 กรณี คนขับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า คนขับเรือ

ขับเรือด้วยความไม่ประมาท มีความระมัดระวังอยู่เสมอ เป็นอันดับแรก รองลงมา คือ คนขับเรือไม่ขับเรือด้วยความเร็วสูง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับคนขับเรือมีสภาพจิตใจที่มั่นคง เช่น ไม่มองง่าย ไม่ตกใจกลัว และลำดับสุดท้าย คือ คนขับเรือระมัดระวังการบรรทุกน้ำหนักสินค้าเกินอัตรา

#### 1.2 กรณี ผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย

ในภาพรวม อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี ผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า ผู้โดยสารไม่เอามือหรือเท้ารื้อน้ำ เพราะอาจจะทำให้พลัดตกเรือได้ง่าย เป็นอันดับแรก รองลงมา คือ ผู้โดยสารไม่นั่งบนกราบเรือหรือหลังคาเรือ และลำดับสุดท้าย คือ ผู้โดยสารได้รับคำแนะนำที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัวในการโดยสารทางเรือ

#### 1.3 กรณี เจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย

ในภาพรวม อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี เจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า เจ้าหน้าที่ตรวจสอบดูแลความปลอดภัยของเรือก่อนเรือออกจากท่า เป็นอันดับแรก รองลงมา คือ เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารขณะขึ้นลงเรือ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับเจ้าหน้าที่เดินตรวจสอบเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด และลำดับสุดท้าย คือ เจ้าหน้าที่ประจำจุด เพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารทั้งขณะขึ้นลงเรือ และขณะใช้เรือโดยสาร

### 2. ความปลอดภัยสำหรับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย

ในภาพรวม อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า เรือมีสภาพภายนอกแข็งแรง น่าจะสามารถต้านแรงปะทะต่าง ๆ ได้ เป็นอันดับแรก และลำดับสุดท้าย คือ เรือมีเครื่องชูชีพเพียงพอ และอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

### 3. ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็น

ต่อความปลอดภัย ในภาพรวม อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า คนขับเรือมีความชำนาญในการเข้า-ออก จากท่าเทียบเรือ เป็นอันดับแรก รองลงมา คือ คนขับเรือติดตามสภาพลมฟ้าอากาศจากกรมอุตุนิยมวิทยา

(หากพบว่าสภาพอากาศไม่ดี เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ จะประกาศระงับการเดินเรือชั่วคราว) และลำดับสุดท้าย คือ ทำเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า เช่น เรือช่วยชีวิต ตามลำดับ

### ส่วนที่ 3 ทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ โดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือ ศรีราชาและเกาะสีชัง ที่มีเพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่ในการมาใช้บริการเรือ โดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือ โดยสารและบริษัทเรือแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ไม่แตกต่างกัน ส่วนวันที่มาใช้บริการเรือ โดยสารต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่มาใช้บริการ ในวันจันทร์-ศุกร์ มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่าผู้ที่มาใช้บริการในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์

### อภิปรายผล

1. ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัย ในภาพรวมทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับดี โดยมีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี คนขับเรือ พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นที่คนขับเรือ ขับเรือด้วยความไม่ประมาท มีความระมัดระวังอยู่เสมอ สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะมาตรการด้านความปลอดภัยและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการโดยสาร ทางน้ำ มีหน่วยงานของภาครัฐที่กำหนดแนวทางไว้ คือ กรมเจ้าท่าได้กำหนดมาตรการ เพื่อความปลอดภัยสำหรับการโดยสารทางเรือ (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี, 2558) ดังนี้ ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี คนขับเรือ คือ ต้องขับเรือด้วยความไม่ประมาทมีความ ระมัดระวังอยู่เสมอ นอกจากนี้คนขับเรือจะต้องมีใบอนุญาตในการขับเรือจากกรมเจ้าท่า ก่อนปฏิบัติงานจริง

2. ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสาร มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี คนขับเรือ ในประเด็นการบรรทุกน้ำหนักสินค้าเกินอัตราว่า มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะมาตรการด้านความปลอดภัยของกรมเจ้าท่าได้กำกับควบคุมดูแลความปลอดภัย ของผู้โดยสาร โดยมีเจ้าหน้าที่คอยนับจำนวนผู้โดยสารก่อนลงเรือ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร สอดคล้องกับผลการศึกษา พบว่า ในประเด็นเจ้าหน้าที่เดินตรวจสอบเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสาร เกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี ซึ่งเป็นไปตามมาตรการด้านความปลอดภัย ของกรมเจ้าท่า สอดคล้องกับผลการศึกษาความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม

พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า มีนายประจำท่าทำหน้าที่กำกับ ดูแล ตรวจสอบความปลอดภัย และความพร้อมของเรือที่เข้า-ออกทุกลำว่า มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะมาตรการด้านความปลอดภัยของกรมเจ้าท่ามีการควบคุมดูแลให้เจ้าหน้าที่ลงประจำจุดทุกวัน เพื่อตรวจสอบความพร้อมของเรือที่จะออกจากท่าเรือทุกเที่ยว ทุกลำ นอกจากนี้จะเห็นได้จาก เรือได้ติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำ บรรทุกที่ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารสามารถเข้าใจได้ง่าย ซึ่งถือว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี จึงทำให้ผู้โดยสารสามารถสังเกตเห็นด้วยตาเปล่าว่าเรือโดยสารมีการบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่ ดูจากเส้นสีแดงด้านข้างเรือ ถ้าน้ำขึ้นมาเหนือเส้น แสดงว่าน้ำหนักเรือเต็มแล้ว ไม่สามารถรับผู้โดยสารได้อีก และต้องรอขึ้นเรือลำถัดไป

3. ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับบุคคลากรณี ผู้โดยสาร ในประเด็นผู้โดยสารได้รับคำแนะนำที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัวในการโดยสารทางเรือว่า มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี แต่มีค่าเฉลี่ยเป็นลำดับสุดท้าย สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะแม้กรมเจ้าท่าได้ออกมาตรการมากำกับดูแลในประเด็นดังกล่าว แต่ยังไม่เจ้าหน้าที่ให้คำแนะนำผู้โดยสารเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวในการโดยสารทางเรืออย่างเป็นระบบ

4. ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับบุคคลากรณี เจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่า เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร ขณะขึ้นลงเรือว่า มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะมาตรการด้านความปลอดภัยของกรมเจ้าท่า ให้มีเจ้าหน้าที่ยืนประจำท่าคอยควบคุมดูแลและพูดคุยกับผู้โดยสารให้ระมัดระวังในการขึ้นและลงเรือ

5. ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารมีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยสำหรับเรือ พบว่า เรือมีเครื่องชูชีพเพียงพอและอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานว่า มีความปลอดภัยอยู่ในระดับดี สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะมาตรการด้านความปลอดภัยของกรมเจ้าท่ามีการตรวจสอบให้เรือโดยสารทุกลำ จะต้องมีการชูชีพและพร้อมใช้งานได้ทุกเมื่อ สอดคล้องกับการสังเกตของผู้วิจัย ในขณะที่เก็บข้อมูล พบว่า ผู้โดยสารไม่มีการสวมเสื้อชูชีพในขณะที่โดยสารเรือและไม่มีเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำในการสวมเสื้อชูชีพ จึงต้องมีมาตรการอย่างเคร่งครัด

6. จากผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้โดยสารที่มีเพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชังไม่แตกต่างกัน สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้โดยสารส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่า การโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัย

อยู่ในระดับดี เพราะมีมาตรการด้านความปลอดภัยและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการโดยสารทางน้ำ มีหน่วยงานของภาครัฐที่กำหนดแนวทางไว้ คือ กรมเจ้าท่าได้กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับการโดยสารทางเรือ (สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี, 2558) ทำให้ผู้โดยสารไม่ว่ากลุ่มใดก็ได้รับการดูแลด้านความปลอดภัยเหมือนกัน

7. จากผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า วันที่มาใช้บริการเรือโดยสารต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่มาใช้บริการในวันจันทร์-ศุกร์ มีความคิดเห็นว่าการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง มีความปลอดภัยมากกว่าผู้ที่มาใช้บริการในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะในวันจันทร์-ศุกร์ เป็นคนพื้นที่ ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย และใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำมากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ส่วนผู้โดยสารที่มาใช้บริการในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เป็นนักท่องเที่ยว และเป็นวันที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก จึงอาจทำให้การดูแลความปลอดภัยไม่ทั่วถึง

### ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง พบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในภาพรวมทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สามารถเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ความปลอดภัยสำหรับเรือ เป็นอันดับแรก รองลงมา คือ ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม และลำดับสุดท้าย คือ ความปลอดภัยสำหรับบุคคล ส่วนการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร ช่วงเวลาที่ใช้บริการเรือโดยสารและบริษัทเรือแตกต่างกัน มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ส่วนวันที่มาใช้บริการเรือโดยสารต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากข้อค้นพบดังกล่าว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารมีระดับความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคล กรณี ผู้โดยสาร ผู้โดยสารได้รับคำแนะนำที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัวในการโดยสารทางเรือ มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ดังนั้น กรมเจ้าท่าควรเพิ่มการจัดเจ้าหน้าที่และเตรียมสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อให้ข้อมูลในการปฏิบัติตัวเพื่อความปลอดภัยก่อนเรือโดยสารจะออกจากท่าเรือ รวมถึงกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยในการโดยสารทางเรืออย่างเคร่งครัด



### ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ผลการศึกษาพบว่า ด้านคนขับเรือ: คนขับเรือระยะมักระวังการบรรทุกน้ำหนักสินค้าเกินอัตรา มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยน้อยที่สุด ดังนั้น กรมเจ้าท่าควรเพิ่มการตรวจสอบน้ำหนักของเรือโดยสารที่กำลังจะออกจากท่าเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งนี้ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบว่าเรือโดยสารได้บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกินตามอัตราที่กำหนดไว้แล้ว

2. ผลการศึกษาพบว่า ด้านผู้โดยสาร: ผู้โดยสารได้รับคำแนะนำที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัวในการโดยสารทางเรือ มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยน้อยที่สุด ดังนั้น บริษัทเรือควรจัดทำแผ่นพับแจกผู้โดยสารให้อ่านบนเรือว่ามีข้อปฏิบัติอย่างไร เพื่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือที่ผู้โดยสารสามารถเข้าใจง่าย

3. ผลการศึกษาพบว่า ด้านผู้โดยสาร: ผู้โดยสารได้รับเอกสารหรือมองเห็นป้ายประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉิน มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยน้อย ดังนั้น กรมเจ้าท่าควรมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มตามจุดที่ผู้โดยสารรอขึ้นเรือโดยสาร

4. ผลการศึกษาพบว่า ด้านเจ้าหน้าที่: เจ้าหน้าที่ประจำจุดเพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารทั้งขณะขึ้นลงเรือและขณะใช้เรือโดยสาร มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยน้อยที่สุด ดังนั้น กรมเจ้าท่าควรจัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำกับผู้โดยสารประจำท่าและบนเรือโดยสาร เพื่อข้อมูลความปลอดภัยที่ถูกต้องแก่ผู้โดยสาร

5. ผลการศึกษาพบว่า ความปลอดภัยสำหรับเรือ: เรือมีเครื่องชูชีพเพียงพอ และอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยน้อยที่สุด ดังนั้น บริษัทเรือควรมีการตรวจสอบเครื่องชูชีพให้พร้อมใช้งานและครบถ้วนอยู่เสมอ

6. ผลการศึกษาพบว่า ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม: ท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า เช่น เรือช่วยชีวิต มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยน้อยที่สุด ดังนั้น กรมเจ้าท่าควรมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องของเรือช่วยชีวิตให้กับผู้โดยสารว่ามีบริการที่จุดใดบ้าง และหากเกินเหตุฉุกเฉินต้องทำอะไร เพื่อให้เรือสามารถให้การช่วยเหลือได้ทันที

7. ผลการศึกษาพบว่า วันที่มาใช้บริการเรือโดยสารในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีความปลอดภัยน้อยกว่าวันจันทร์-ศุกร์ ดังนั้น กรมเจ้าท่าควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ดูแลและให้คำแนะนำแก่ผู้โดยสารในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เพิ่มมากขึ้น

### ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

สำนักงานเจ้าท่าจังหวัดชลบุรี ควรมีการประเมินความปลอดภัยของผู้โดยสารทุกปี เพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## บรรณานุกรม

- กชกร หงส์ปัสสา, กนกวรรณ วงศ์ชัย, จุฑาทิพย์ เหมือนใจ, ฉัตรอำไพ โพธิ์ศรี และอรณิช เพ็ชรชนะ. (2549). ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา. กรณีศึกษา: ผู้ใช้บริการเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปีพุทธศักราช 2549. กรุงเทพฯ: สำนักวิทยบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.
- เชมกุลกรณ์ มณีณัฐกรณ์. (2547). การศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการ หรือโดยสารที่มีต่อการให้บริการของบริษัทครอบครัวขนส่ง. ปัญหาพิเศษ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- คะนอง ดวงแก้ว. (2554). ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการให้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยว ในเส้นทางท่าเทียบเรือปากคลองจิหลาดเกาะพีพี. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- จารุรินทร์ กุลทนต์. (2549). การศึกษาความพึงพอใจการใช้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวในเส้นทาง แหลงอบ-เกาะช้าง. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการการขนส่ง และโลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ณัฐนรี ภัทรภรณ์ไพบูลย์. (2550). ความคิดเห็นของสมาชิกกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง ตำบลพลับพลา อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี ที่มีต่อผลการดำเนินนโยบาย กองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธงชัย พงษ์วิชัย. (2544). การศึกษาโครงข่ายระบบการขนส่งโดยสารทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน เรื่องมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพภาคบริการ สาขานายท้ายเรือกลลำน้ำโดยสาร. (2560, 16 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 20.
- ประสาน สมะมาน. (2550). ความต้องการของผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางทะเล บริเวณอ่าวนาง จังหวัดกระบี่. ภาคนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการตลาด, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.

- เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี. (2545). การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน. วิทยานิพนธ์การวางภาคและเมืองมหาดบัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม, บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- รัฐกานต์ สุขสว่าง. (2538). ความคิดเห็นของนายกเทศมนตรีและปลัดเทศบาลต่อการจัดการขยะมูลฝอยภายในเขตเทศบาล. วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.
- รวารุณี วัจนะรัตน์. (2543). รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทางเรือขนส่งมวลชนในคลองแสนแสบ. วิทยานิพนธ์การวางภาคและเมือง, สาขาวิชาการวางแผนเมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วีระพล แจ่มสวัสดิ์, ชงโค แซ่ตั้ง, เตือนใจ สลับศรี, ประกาย ขวัญหลาย, นิลาวัลย์ ศรีทอง, วิลาวัลย์ ฤทธิ์เรืองโรจน์ และกมลรัตน์ สุริยะสาร. (2554). การศึกษาความพึงพอใจการให้บริการของผู้โดยสารเรือข้ามฝากศรีราชา-เกาะสีชัง. วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก จังหวัดชลบุรี, 4(1), 39-51.
- ศิริภรณ์ เม็งดี. (2552). ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่ออาชญากรรมข้ามชาติในเขตพื้นที่เมืองพัทยา. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศุภกร ศิริพจนกุล. (2557). ความต้องการของประชาชนในการสัญจรทางน้ำในคลองรังสิต: ช่วงคลอง 1-คลอง 7. วารสารวิศวกรรมศาสตร์ ราชชมงคลธัญบุรี, 5(9), 39-49.
- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคจังหวัดชลบุรี. (2560). สถิติผู้ใช้บริการเดือนกรกฎาคม 2560. ชลบุรี: สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคจังหวัดชลบุรี.
- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี. (2558). ระเบียบการควบคุมความปลอดภัย. ชลบุรี: สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี กรมเจ้าท่า.
- สิริพร บุญนันท์. (2539). ความคิดเห็นต่อการฝึกอบรมของข้าราชการกรมสรรพสามิต. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

อนุราช วิมล. (2559). การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำของคนประจำเรือโดยสารอำเภอ  
เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา  
รัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี.

Likert, R. A. (1932). Technique for the measurement of attitude. *Archives Psychological*, 3(1), 42-48.

ภาคผนวก

สำหรับเจ้าหน้าที่ บริษัทเรือ  แสงประทีป  สีซัง พาเลซ  นาวาประทีป  
 เที่ยวเวลา.....

### แบบสอบถาม

ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือ  
 ระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีซัง

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้ที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓  
 ในช่องคำตอบ  หรือเติมข้อความในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริง

1. เพศ

1. ชาย

2. หญิง

2. อายุ

1. ต่ำกว่า 20 ปี

2. ระหว่าง 20-29 ปี

3. ระหว่าง 30-39 ปี

4. ระหว่าง 40-49 ปี

5. ระหว่าง 50-59 ปี

6. ระหว่าง 60-69 ปี

7. อายุ 70 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพ

1. โสด

2. สมรส

3. หย่าร้าง

4. หม้าย

4. การศึกษา

1. ไม่ได้ศึกษา

2. ประถมศึกษา

3. มัธยมศึกษาตอนต้น

4. มัธยมศึกษาปลาย และ ปวช.

5. อนุปริญญา/ ปวท./ ปวส.

6. ปริญญาตรี

7. สูงกว่าปริญญาตรี

## 5. อาชีพ

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ      | <input type="checkbox"/> 2. รับจ้าง/ ลูกจ้าง/ พนักงานบริษัท |
| <input type="checkbox"/> 3. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย | <input type="checkbox"/> 4. นักเรียน/ นักศึกษา              |
| <input type="checkbox"/> 5. เกษตรกร                     | <input type="checkbox"/> 6. แม่บ้าน/ พ่อบ้าน                |
| <input type="checkbox"/> 7. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....      |   |

## 6. รายได้

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ไม่เกิน 10,000 บาท/ เดือน        | <input type="checkbox"/> 2. ตั้งแต่ 10,001-20,000 บาท/ เดือน |
| <input type="checkbox"/> 3. ตั้งแต่ 20,001-30,000 บาท/ เดือน | <input type="checkbox"/> 4. ตั้งแต่ 30,001-40,000 บาท/ เดือน |
| <input type="checkbox"/> 5. ตั้งแต่ 40,001-50,000 บาท/ เดือน | <input type="checkbox"/> 6. มากกว่า 50,000 บาท/ เดือน        |
| <input type="checkbox"/> 7. ไม่มีรายได้                      |  |

## 7. วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางด้วยเรือโดยสาร (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. เพื่อท่องเที่ยว, พักผ่อน | <input type="checkbox"/> 2. เพื่อทำงาน             |
| <input type="checkbox"/> 3. เพื่อกลับที่อยู่อาศัย    | <input type="checkbox"/> 4. เพื่อทำธุรกิจ          |
| <input type="checkbox"/> 5. เพื่อไปศึกษา/ ไปเรียน    | <input type="checkbox"/> 6. อื่น ๆ (โปรดระบุ)..... |

## 8. ความถี่ในการมาใช้บริการเรือโดยสาร

- |  |
|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ใช้บริการเรือโดยสารเป็นครั้งแรก                                |
| <input type="checkbox"/> 2. ใช้บริการเรือโดยสารมากกว่า 1 ครั้ง แต่ไม่ได้ใช้บริการเป็นประจำ |
| <input type="checkbox"/> 3. ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง                 |
| <input type="checkbox"/> 4. ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์               |
| <input type="checkbox"/> 5. ใช้บริการเรือโดยสารเป็นประจำมากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์          |

## 9. โดยส่วนใหญ่ท่านใช้บริการเรือโดยสารในวันใด

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1. วันจันทร์-ศุกร์   | <input type="checkbox"/> 2. วันหยุดเสาร์-อาทิตย์ |
| <input type="checkbox"/> 3. วันหยุดนักขัตฤกษ์ |  |

## 10. โดยส่วนใหญ่ท่านเดินทางด้วยเรือโดยสารในช่วงเวลาใด (เลือก 1 คำตอบ)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. 06:00 น.-09:00 น.     | <input type="checkbox"/> 2. 10:00 น.-13:00 น. |
| <input type="checkbox"/> 3. 14:00 น.-17:00 น.     | <input type="checkbox"/> 4. 18:00 น.-20.00 น. |
| <input type="checkbox"/> 5. เดินทางไปเช้ากลับเย็น |   |

**ตอนที่ 2** ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชา และเกาะสีชัง

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ได้ 5 คะแนน
เห็นด้วย	ได้ 4 คะแนน
ไม่แน่ใจ	ได้ 3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	ได้ 2 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ได้ 1 คะแนน

ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
<b>ความปลอดภัยสำหรับบุคคล</b>					
<b>คนขับเรือ</b>					
1. คนขับเรือขับเรือด้วยความไม่ประมาทมีความระมัดระวัง อยู่เสมอ					
2. คนขับเรือไม่ขับเรือด้วยความเร็วสูง					
3. คนขับเรือมีสภาพจิตใจที่มั่นคง เช่น ไม่โมโหง่าย ไม่ตกใจกลัว					
4. คนขับเรือระมัดระวังการบรรทุกน้ำหนักสินค้าเกินอัตรา					
5. คนขับเรือระมัดระวังจำนวนของผู้โดยสารไม่ให้เกินอัตรา ที่กำหนด					
<b>ผู้โดยสาร</b>					
1. ผู้โดยสารขึ้นหรือลงเรือด้วยความระมัดระวัง ไม่แย่งกัน ขึ้นหรือลงเรือโดยสาร					
2. ผู้โดยสารขึ้นหรือลงเรือโดยสารที่ทำจอเรือ ไม่ไปยืนรอที่โป๊ะ					
3. ผู้โดยสารปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำแนะนำตักเตือน ของผู้ควบคุมเรืออย่างเคร่งครัด					
4. ผู้โดยสารไม่นั่งบนกราบเรือหรือหลังคาเรือ					
5. ผู้โดยสารไม่เอามือหรือเท้าราน้ำ เพราะอาจจะทำให้พลัดตก เรือได้ง่าย					



ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
6. ผู้โดยสารได้รับเอกสารหรือมองเห็นป้ายประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉิน					
7. ผู้โดยสารได้รับคำแนะนำที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตัว ในการโดยสารทางเรือ					
8. ผู้โดยสารมีส่วนร่วมดูแลพฤติกรรมเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการโดยสารเรือ					
<b>เจ้าหน้าที่</b>					
1. เจ้าหน้าที่ประจำจุดเพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งขณะขึ้นลงเรือและขณะใช้เรือโดยสาร					
2. เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารขณะขึ้นลงเรือ					
3. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบดูแลความปลอดภัยของเรือก่อนเรือออก จากท่า					
4. เจ้าหน้าที่เดินตรวจสอบเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสาร เกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด					
<b>ความปลอดภัยสำหรับเรือ</b>					
1. เรือมีเครื่องชูชีพเพียงพอและอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน					
2. เรือมีสภาพภายนอกแข็งแรง น่าจะสามารถต้านแรง ปะทะต่าง ๆ ได้					
<b>ความปลอดภัยสำหรับสภาพแวดล้อม</b>					
1. คนขับเรือมีความชำนาญในการเข้า-ออกจากท่าเทียบเรือ					
2. คนขับเรือติดตามสภาพลมฟ้าอากาศจากกรมอุตุนิยมวิทยา (หากพบว่าสภาพอากาศไม่ดี เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ จะประกาศระงับการเดินเรือชั่วคราว)					
3. ท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย ของแต่ละท่า เช่น เรือช่วยชีวิต					
4. ท่าเรือมีจุดบริการด้านความปลอดภัยที่มองเห็นได้ชัดเจน และมีเจ้าหน้าที่พร้อมบริการ					

ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัย ในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
5. มีการติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำบรรทุกที่ปลอดภัยหรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารสามารถเข้าใจได้ง่าย					
6. มีนายประจำท่าทำหน้าที่กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ความปลอดภัยและความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก ทุกลำ					

ตอนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม