

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาการเปรียบเทียบการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ระหว่างเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเชียงใหม่ - น่าน แยกผลการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ลักษณะการเดินทาง ช่วงวัน ช่วงเวลาและความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทางเลือกอื่นในการเดินทาง ช่องทางการซื้อตั๋วเดินทาง

ส่วนที่ 3 ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ส่วนที่ 4 ข้อมูลปัญหาและข้อเสนอแนะในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.1 เพศ

ตารางที่ 4.1 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามเพศ

เพศ	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	104	52.0	102	51.0
หญิง	96	48.0	98	49.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.1 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 52.0 และเพศหญิง จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน

102 คน คิดเป็นร้อยละ 51.0 และเพศหญิง จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49.0 จะเห็นได้ว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

4.1.2 อายุ

ตารางที่ 4.2 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามอายุ

อายุ	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	36	18.0	50	25.0
21-30 ปี	106	53.0	92	46.0
31-40 ปี	32	16.0	38	19.0
41-50 ปี	24	12.0	18	9.0
มากกว่า 50 ปี	2	1.0	2	1.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.2 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 53.0 รองลงมามีอายุไม่เกิน 20 ปี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 อายุ 31-40 ปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 อายุ 41-50 ปี จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 และอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ส่วนผู้โดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 รองลงมามีอายุไม่เกิน 20 ปี จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 อายุ 31-40 ปี จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 อายุ 41-50 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 และอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี

4.1.3 สถานภาพ

ตารางที่ 4.3 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	143	71.5	141	70.5
สมรส	57	28.5	57	28.5
หย่า/หม้าย	0	0.0	2	1.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.3 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 71.5 และมีสถานภาพสมรส จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 สถานภาพสมรส จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 และสถานภาพหย่าหรือหย่าร้าง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด

4.1.4 ระดับการศึกษา

ตารางที่ 4.4 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าประถมศึกษา	0	0.0	1	0.5
ประถมศึกษา	15	7.5	6	3.0
มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	45	22.5	39	19.5
ปริญญาตรี	137	68.5	138	69.0
ปริญญาโท	3	1.5	12	6.0
ปริญญาเอก	0	0.0	4	2.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.4 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมาศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ระดับประถมศึกษา จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 และระดับปริญญาโท จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 69.0 รองลงมาศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 ระดับปริญญาโท จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 ระดับประถมศึกษา จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ระดับปริญญาเอก จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 และระดับประถมศึกษา จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี

4.1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตารางที่ 4.5 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	76	38.0	94	47.0
5,000-10,000 บาท	83	41.5	57	28.5
10,001 -15,000 บาท	38	19.0	40	20.0
15,001-20,000 บาท	2	1.0	7	3.5
มากกว่า 20,000 บาท	1	0.5	2	1.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.5 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 5,000-10,000 บาท จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 10,001-15,000 บาท จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 94 คน คิด

เป็นร้อยละ 47.0 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 5,000-10,000 บาท จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 10,001-15,000 บาท จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีรายได้ไม่เกิน 10,000 บาท

4.1.6 อาชีพ

ตารางที่ 4.6 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ข้าราชการ	14	7.0	21	10.5
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	28	14.0	37	18.5
พนักงานเอกชน	39	19.5	19	9.5
นักเรียน/นักศึกษา	101	50.5	113	56.5
เกษตรกร	3	1.5	5	2.5
รับจ้าง	15	7.5	5	2.5
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.6 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5 รองลงมาเป็นพนักงานเอกชน จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 รองลงมาเป็นผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 และพนักงานรัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 10.5 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา

4.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

4.2.1 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง

ตารางที่ 4.7 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ ในการเดินทาง*	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพื่อทำงาน	23	11.5	28	14.0
เพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน	67	33.5	64	32.0
เพื่อเยี่ยมญาติ/เพื่อน	103	51.5	75	37.5
เพื่อเรียนหนังสือ	70	35.0	91	45.5
เพื่อกลับบ้าน	4	2.0	0	0.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.7 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง เพื่อเยี่ยมญาติ/เพื่อน จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 รองลงมาเดินทางเพื่อเรียนหนังสือ จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 และเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่เดินทางเพื่อเรียนหนังสือ จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 รองลงมาเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ/เพื่อน จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 และเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0

4.2.2 ลักษณะการเดินทาง

ตารางที่ 4.8 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามลักษณะการเดินทาง

ลักษณะการเดินทาง	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางเพียงลำพัง	101	50.5	89	44.5
เดินทางกับครอบครัว	50	25.0	49	24.5
เดินทางเป็นคณะเดินทาง	5	2.5	4	2.0
เดินทางกับเพื่อน	44	22.0	58	29.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.8 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่มีลักษณะการเดินทางเพียงลำพัง จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5 รองลงมาเดินทางกับครอบครัว จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 และเดินทางกับเพื่อน จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีลักษณะการเดินทางเพียงลำพัง จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมาเดินทางกับเพื่อน จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 และเดินทางกับครอบครัว จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่นิยมเดินทางเพียงลำพัง

4.2.3 ช่วงวันที่นิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.9 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามช่วงวันที่นิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ช่วงวันที่นิยมใช้บริการ รถโดยสารประจำทาง	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
วันจันทร์-วันศุกร์	19	9.5	28	14.0
วันเสาร์-วันอาทิตย์	77	38.5	75	37.5
วันหยุดนักขัตฤกษ์	103	51.5	96	48.0
ไม่แน่นอน	1	0.5	1	0.5
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.9 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่นิยมเดินทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 รองลงมานิยมเดินทางในวันเสาร์-อาทิตย์ จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 และวันจันทร์-วันศุกร์ จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่นิยมเดินทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0 รองลงมานิยมเดินทางในวันเสาร์-อาทิตย์ จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 และวันจันทร์-ศุกร์ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 จะเห็นว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่นิยมเดินทางช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์

4.2.4 ช่วงเวลานิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.10 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการ รถโดยสารประจำทาง	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
6.00 น.-8.00 น.	23	11.5	40	20.0
8.01 น.-15.00 น.	111	55.5	108	54.0
15.01 น.-18.00 น.	49	24.5	29	14.5
18.01 น. เป็นต้นไป	17	8.5	23	11.5
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.10 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่ นิยมเดินทางในเวลา 8.01 น.-15.00 น. จำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมานิยมเดินทาง ช่วงเวลา 15.01 น. -18.00 น. จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 และช่วงเวลา 6.00 น.-8.00 น. จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่มีนิยมเดินทางในช่วงเวลา 8.01 น.-15.00 น. จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0 รองลงมานิยมเดินทางช่วงเวลา 6.00 น.-8.00 น. จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และช่วงเวลา 15.01 น.-18.00 น. จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ส่วนใหญ่นิยมเดินทางในช่วงเวลา 8.01 น.-15.00 น.

4.2.5 ความถี่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.11 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายและเชียงใหม่ - น่าน จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ความถี่ในการใช้บริการ รถโดยสารประจำทาง	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	62	31.0	86	43.0
มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	15	7.5	18	9.0
1-3 ครั้งต่อเดือน	75	37.5	58	28.0
มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	19	9.5	15	7.5
1-3 ครั้งต่อปี	10	5.0	13	6.5
ไม่แน่นอน	9	9.5	10	5.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.11 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย มีความถี่ในการใช้บริการ รถโดยสารประจำทาง 1-3 ครั้งต่อเดือน จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมา มีความถี่ ในการใช้บริการ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 และมีความถี่ในการใช้บริการมากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมา มีความถี่ในการใช้บริการ 1-3 ครั้งต่อเดือน และมีความถี่ในการใช้บริการมากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0

4.2.6 ทางเลือกอื่นในการเดินทาง เมื่อไม่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.12 ทางเลือกอื่นในการเดินทาง เมื่อไม่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ทางเลือกอื่นในการเดินทาง เมื่อไม่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง		เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ เหตุผล		184	92.0	186	93.0
	1) มีความจำเป็นเร่งด่วน	45	22.5	62	31.0
	2) สะดวก	116	58.0	116	58.0
	3) ประหยัด	23	11.5	8	4.0
เครื่องบิน เหตุผล		12	6.0	11	5.5
	1) มีความจำเป็นเร่งด่วน	9	4.5	7	4.5
	2) สะดวก	2	1.0	2	1.0
	3) ประหยัด	1	0.5	0	0.0
รถไฟ เหตุผล		2	1.0	2	1.0
	1) มีความจำเป็นเร่งด่วน	0	0.0	1	0.5
	2) สะดวก	1	0.5	0	0.0
	3) ประหยัด	1	0.5	1	0.5
รถรับจ้าง เหตุผล		2	1.0	0	0.0
	1) มีความจำเป็นเร่งด่วน	1	0.5	0	0.0
	2) สะดวก	1	0.5	0	0.0
	3) ประหยัด	0	0.0	0	0.0
รถจักรยานยนต์ เหตุผล		0	0.0	2	1.0
	1) มีความจำเป็นเร่งด่วน	0	0.0	1	0.5
	2) สะดวก	0	0.0	1	0.5
	3) ประหยัด	0	0.0	0	0.0
	รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.12 หากผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่จะเลือกเดินทางโดยรถยนต์ แทนการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92.0 ซึ่งส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าการเดินทางโดยรถยนต์สะดวก จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58.0 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสาร

ประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน จะเลือกเดินทางโดยรถยนต์ จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 93.0 โดยให้เหตุผลว่า การเดินทางโดยรถยนต์สะดวก จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58.0

4.2.7 เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.13 เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ราคาต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการเดินทางแบบอื่น เช่น รถยนต์ส่วนตัว	40	20.0	67	33.5
ตารางเที่ยววิ่งที่ตรงเวลา	11	5.5	11	5.5
ต้องการทดลองใช้บริการ	17	8.5	4	2.0
ต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	29	14.5	18	9.0
ประหยัด สะดวก รวดเร็ว สบายในการเดินทาง	103	51.5	100	50.0
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.13 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ให้เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางว่าการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางประหยัด สะดวก รวดเร็ว สบายในการเดินทาง จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 รองลงมาให้เหตุผลว่าการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมีราคาต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการเดินทางแบบอื่น เช่น รถยนต์ส่วนตัว และต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ให้เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางว่าการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางประหยัด สะดวก รวดเร็ว สบายในการเดินทาง จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาให้เหตุผลว่าการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมีราคาต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการเดินทางแบบอื่น เช่น รถยนต์ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 และต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 จะเห็นได้ว่า ผู้ใช้บริการรถ

โดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ต่างให้เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางเช่นเดียวกัน

4.2.8 ช่องทางการซื้อตั๋วเดินทางที่ผู้โดยสารนิยมใช้บริการ

ตารางที่ 4.14 ช่องทางการซื้อตั๋วเดินทางที่ผู้โดยสารนิยมใช้บริการ

ช่องทางการซื้อตั๋วเดินทาง ที่นิยมใช้บริการ*	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อผ่านจุดจำหน่ายตั๋ว	174	87.0	160	80.0
ซื้อผ่านจุดจำหน่ายตามสถานที่ต่างๆ ที่มีไว้ให้บริการ	31	15.5	54	27.0
ซื้อผ่านทางเว็บไซต์ www.Greenbusthailand.com	8	4.0	9	4.5
ซื้อผ่าน Call Center	3	1.5	4	2.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.14 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงรายส่วนใหญ่นิยมซื้อตั๋วโดยสารผ่านจุดจำหน่ายตั๋ว จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 87.0 รองลงมาจะซื้อผ่านจุดจำหน่ายตามสถานที่ต่างๆ ที่มีไว้ให้บริการ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 และซื้อผ่านทางเว็บไซต์ www.Greenbusthailand.com จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน นิยมซื้อตั๋วโดยสารผ่านจุดจำหน่ายตั๋ว จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 80.0 รองลงมาจะซื้อผ่านจุดจำหน่ายตามสถานที่ต่างๆ ที่มีไว้ให้บริการ จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 และซื้อผ่านทางเว็บไซต์ www.Greenbusthailand.com จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5 จะเห็นได้ว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ต่างให้เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางเช่นเดียวกัน โดยการซื้อผ่านจุดจำหน่ายตั๋วเป็นช่องทางการซื้อที่ผู้โดยสารนิยมใช้บริการมากที่สุด

4.2.8 เหตุผลที่เลือกซื้อตั๋วโดยสารรถประจำทางจากแหล่งจำหน่ายดังกล่าวข้างต้น

ตารางที่ 4.15 เหตุผลที่เลือกซื้อตั๋วโดยสารรถประจำทางจากแหล่งจำหน่ายดังกล่าวข้างต้น

เหตุผลที่เลือกซื้อตั๋วโดยสาร รถประจำทางจากแหล่งดังกล่าว	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สะดวก ประหยัดเวลา	177	88.5	179	89.5
ได้รับข้อมูลข่าวสารในการเดินทางที่ ชัดเจน	23	11.5	21	10.5
รวม	200	100.0	200	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.15 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ส่วนใหญ่นิยมซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายตั๋ว เนื่องจาก สะดวก ประหยัดเวลา จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่ - น่าน นิยมซื้อตั๋วโดยสารผ่านจุดจำหน่ายตั๋ว เนื่องจากสะดวก ประหยัดเวลา จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 89.5 จะเห็นได้ว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ - น่าน ต่างให้เหตุผลที่เลือกซื้อตั๋วจากช่องทางดังกล่าวประจำทางเช่นเดียวกัน

4.3 ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

4.3.1 การวิเคราะห์ความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเชียงใหม่-น่าน ในการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งปัจจัยออกเป็น 5 กลุ่มใหญ่ คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายและปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย ผลการศึกษามีดังนี้

ตารางที่ 4.16 แสดงระดับคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านต่างๆ ที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัย	เชียงใหม่-เชียงราย			เชียงใหม่-น่าน		
	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล
ด้านราคาค่าโดยสาร	3.64	1	มาก	3.84	1	มาก
ด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร	3.52	2	มาก	3.53	3	มาก
ด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	3.46	3	ปานกลาง	3.61	2	มาก
ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	3.27	4	ปานกลาง	3.44	4	ปานกลาง
ด้านการส่งเสริมการขาย	3.10	5	ปานกลาง	3.26	5	ปานกลาง

ที่มา : จากการคำนวณ

จากตาราง 4.16 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ในแต่ละปัจจัยโดยรวมที่มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมากมี 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร มีคะแนนเฉลี่ย 3.64 อยู่ในอันดับที่ 1 และปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร มีคะแนนเฉลี่ย 3.52 อยู่ในอันดับที่ 2 ปัจจัยที่มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มี 3 อันดับ คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง มีคะแนนเฉลี่ย 3.46 อยู่ในอันดับที่ 3 ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย มีคะแนนเฉลี่ย 3.27 อยู่ในอันดับที่ 4 และด้านการส่งเสริมการขาย มีคะแนนเฉลี่ย 3.10 อยู่ในอันดับที่ 5

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-น่าน ในแต่ละปัจจัยโดยรวมที่มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมากมี 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านราคา ค่าโดยสาร มีคะแนนเฉลี่ย 3.84 อยู่ในอันดับที่ 1 และปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง มีคะแนนเฉลี่ย 3.61 อยู่ในอันดับที่ 2 ปัจจัยที่มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มี 3 อันดับ คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร มีคะแนนเฉลี่ย 3.53 อยู่ในอันดับที่ 3 ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย มีคะแนนเฉลี่ย 3.44 อยู่ในอันดับที่ 4 และด้านการส่งเสริมการขาย มีคะแนนเฉลี่ย 3.26 อยู่ในอันดับที่ 5

1) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร

ตารางที่ 4.17 แสดงระดับคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร	เชียงใหม่-เชียงราย			เชียงใหม่-น่าน		
	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล
ความเหมาะสมของราคาตั๋วโดยสาร	3.89	1	มาก	4.09	1	มาก
ความเหมาะสมของค่าธรรมเนียมในการยกเลิกตั๋วหรือการเปลี่ยนแปลงเวลาเดินทาง	3.39	2	มาก	3.59	2	มาก
ระดับคะแนนเฉลี่ยรวม	3.64		มาก	3.84		มาก

ที่มา : จากการคำนวณ

จากตาราง 4.17 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน ในด้านราคาค่าโดยสาร พบว่า ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารทั้งเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเชียงใหม่-น่าน ทั้ง 2 ประการ มีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก โดยเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับความเหมาะสมของราคาตั๋วโดยสาร ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.89 รองลงมาคือความเหมาะสมของค่าธรรมเนียมในการยกเลิกตั๋วหรือการเปลี่ยนแปลงเวลาเดินทาง ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.39 ส่วนเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับความเหมาะสมของราคาตั๋วโดยสาร ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.09 รองลงมาคือความเหมาะสมของค่าธรรมเนียมในการยกเลิกตั๋วหรือการเปลี่ยนแปลงเวลาเดินทาง ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.59

2) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 4.18 แสดงระดับคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	เชียงใหม่-เชียงราย			เชียงใหม่-น่าน		
	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล
ราคาน้ำมัน (กรณีใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง)	3.89	1	มาก	4.06	1	มาก
ราคาค่าโดยสารของการเดินทางโดยเครื่องบิน	3.03	2	ปานกลาง	3.16	2	ปานกลาง
ระดับคะแนนเฉลี่ยรวม	3.46		ปานกลาง	3.61		มาก

ที่มา : จากการคำนวณ

จากตาราง 4.18 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ในด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.46 และผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับราคาน้ำมัน (กรณีใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง) ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.89 รองลงมาคือราคาค่าโดยสารของการเดินทางโดยเครื่องบินในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.03

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-น่าน ในด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.61 และผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับ ราคาน้ำมัน (กรณีใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง) ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.06 รองลงมาคือราคาค่าโดยสารของการเดินทางโดยเครื่องบินในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.16

3) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร

ตารางที่ 4.19 แสดงระดับคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและ เชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านการให้บริการ ของผู้ให้บริการรถโดยสาร	เชียงใหม่-เชียงราย			เชียงใหม่-น่าน		
	คะแนน เฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล	คะแนน เฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	3.93	1	มาก	4.14	2	มาก
จำนวนเที่ยวรถที่มีมาก ตรงต่อความต้องการ	3.76	2	มาก	3.51	6	มาก
การขับรถโดยสารของพนักงานขับรถ	3.72	3	มาก	4.18	1	มาก
ความตรงต่อเวลาในการเดินทาง	3.71	4	มาก	3.55	5	มาก
ความสะดวกสบาย ระหว่างการเดินทาง	3.66	5	มาก	3.91	3	มาก
ความสะดวก รวดเร็วในการจำหน่ายตั๋วโดยสาร	3.63	6	มาก	3.44	9	ปานกลาง
สภาพของรถโดยสาร	3.49	7	ปานกลาง	3.66	4	มาก
พนักงานขับรถโดยสาร	3.45	8	ปานกลาง	3.49	7	ปานกลาง
พนักงานบริการสัมภาระ	3.42	9	ปานกลาง	3.08	12	ปานกลาง
พนักงานขายตั๋วโดยสาร	3.39	10	ปานกลาง	3.44	9	ปานกลาง
พนักงานลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center)	3.34	11	ปานกลาง	3.05	13	ปานกลาง
พนักงานบริการบนรถโดยสาร	3.30	12	ปานกลาง	3.39	10	ปานกลาง
พนักงานตรวจสอบตั๋วโดยสาร	3.28	13	ปานกลาง	3.10	11	ปานกลาง
อาหารและเครื่องดื่มที่จัดเตรียมไว้บริการบนรถ	3.20	14	ปานกลาง	3.45	8	ปานกลาง
ระดับคะแนนเฉลี่ยรวม	3.52		มาก	3.53		มาก

ที่มา : จากการคำนวณ

จากตาราง 4.19 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ในด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร พบว่า ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย

3.52 และผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.93 รองลงมาคือจำนวนเที่ยวรถที่มีมาก ตรงต่อความต้องการ ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.76 และการขั้บรถโดยสารของพนักงานขั้บรถ ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.72

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-น่าน ในด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร พบว่า ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.53 และผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับการขั้บรถโดยสารของพนักงานขั้บรถ ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.18 รองลงมาคือความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.14 และความสะดวกสบาย ระหว่างการเดินทาง ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.91

4) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย

ตารางที่ 4.20 แสดงระดับคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงใหม่และเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	เชียงใหม่-เชียงใหม่			เชียงใหม่-น่าน		
	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล
การซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายที่สถานีขนส่ง	4.28	1	มาก	4.44	1	มาก
การซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายตามสถานที่ต่างๆ ที่มีไว้ให้บริการ	3.65	2	มาก	3.80	2	มาก
การซื้อตั๋วผ่านระบบลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center)	2.66	3	ปานกลาง	2.78	3	ปานกลาง
การซื้อตั๋วผ่านทางเว็บไซต์	2.49	4	น้อย	2.75	4	ปานกลาง
ระดับคะแนนเฉลี่ยรวม	3.27		ปานกลาง	3.44		ปานกลาง

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตาราง 4.20 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงใหม่ ในด้านช่องทางการจัดจำหน่าย พบว่า ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย มีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.27 และผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับการซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายที่สถานีขนส่ง ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.28 รองลงมา

คือการซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายตามสถานที่ต่างๆ ที่มีไว้ให้บริการในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.65 และ การซื้อตั๋วผ่านระบบลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center) ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.66

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-น่าน ในด้านช่องทางการจัดจำหน่าย พบว่า ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย มีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.44 และผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับการซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายที่สถานีขนส่ง ในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.44 รองลงมาคือการซื้อตั๋วผ่านจุดจำหน่ายตามสถานที่ต่างๆ ที่มีไว้ให้บริการในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.80 และ การซื้อตั๋วผ่านระบบลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center) ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 2.78

5) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย

ตารางที่ 4.21 แสดงระดับคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายที่มีผลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย	เชียงใหม่-เชียงราย			เชียงใหม่-น่าน		
	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล	คะแนนเฉลี่ย	ลำดับที่	แปรผล
การจูงตัวล่วงหน้า	3.77	1	มาก	4.18	1	มาก
การสะสมคะแนนของสมาชิก	3.35	2	ปานกลาง	3.47	2	ปานกลาง
การประชาสัมพันธ์ทางหนังสือพิมพ์	3.06	3	ปานกลาง	3.24	3	ปานกลาง
การประชาสัมพันธ์ด้วยป้ายโฆษณา	2.96	4	ปานกลาง	3.06	4	ปานกลาง
การประชาสัมพันธ์ทางวิทยุ	2.79	5	ปานกลาง	2.95	5	ปานกลาง
การประชาสัมพันธ์ในนิตยสารท้องถิ่น	2.67	6	ปานกลาง	2.66	6	ปานกลาง
ระดับคะแนนเฉลี่ยรวม	3.10		ปานกลาง	3.26		ปานกลาง

ที่มา : จากการคำนวณ

จากตาราง 4.21 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ในด้านการส่งเสริมการขาย พบว่า ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.10 และผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับการจูงตัวล่วงหน้าในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 3.77 รองลงมาคือการสะสมคะแนนของสมาชิก

ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.35 การประชาสัมพันธ์ทางหนังสือพิมพ์ ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.06

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-น่าน ในด้านการส่งเสริมการขาย พบว่า ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.26 และผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับการจองตั๋วล่วงหน้าในระดับมาก มีคะแนนเฉลี่ย 4.18 รองลงมาคือการสะสมคะแนนของสมาชิก ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.47 การประชาสัมพันธ์ทางหนังสือพิมพ์ ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ย 3.24

4.3.2 การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับระดับอุปสงค์ของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ต่อเดือน อาชีพ กับความถี่และช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square test) ด้วยการกำหนดความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 และตั้งสมมติฐานในแต่ละความสัมพันธ์ ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

เพศ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย					รวม
	1-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ชาย	36 (34.6)	7 (6.7)	41 (39.4)	9 (8.7)	11 (10.6)	104 (100.0)
หญิง	26 (27.1)	8 (8.3)	34 (35.4)	10 (10.4)	18 (18.8)	96 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 3.761, \text{Sig} = 0.439$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.22 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 3.761 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.439 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านเพศของผู้โดยสารไม่มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

2) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

อายุ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย					รวม
	1-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ไม่เกิน 20 ปี	7 (19.4)	5 (13.9)	17 (47.2)	5 (13.9)	2 (5.6)	36 (100.0)
21-30 ปี	24 (22.6)	6 (5.7)	51 (48.1)	11 (10.4)	14 (13.2)	106 (100.0)
31-40 ปี	18 (56.3)	2 (6.3)	5 (15.6)	2 (6.3)	5 (15.6)	32 (100.0)
41-50 ปี	11 (45.8)	2 (8.3)	2 (8.3)	1 (4.2)	8 (33.3)	24 (100.0)
มากกว่า 50 ปี	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 42.719, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.23 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 45.719 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอายุของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยกลุ่มอายุ 21-30 ปี เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางโดยรวมมากที่สุด และมีความถี่มากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อเดือน

3) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

สถานภาพ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย					รวม
	1-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
โสด	39 (27.3)	9 (6.3)	63 (44.1)	17 (11.9)	15 (10.5)	143 (100.0)
สมรส	23 (40.4)	6 (10.5)	12 (21.1)	2 (3.5)	14 (24.6)	57 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 17.551, \text{Sig} = 0.002$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.24 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 17.551 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.002 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านสถานภาพของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยผู้ที่มีสถานภาพโสด เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางโดยรวมมากที่สุด จำนวน 143 คน และมีความถี่มากที่สุด 1-3 ครั้งต่อเดือน

4) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสาร มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ระดับการศึกษา	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ประถมศึกษา	5 (33.3)	3 (20.0)	3 (20.0)	1 (6.7)	3 (20.0)	15 (100.0)
มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	12 (26.7)	5 (11.1)	17 (37.8)	5 (11.1)	6 (13.3)	45 (100.0)
ปริญญาตรี	44 (32.1)	7 (5.1)	53 (38.7)	13 (9.5)	20 (14.6)	137 (100.0)
ปริญญาโท	1 (33.3)	0 (0.0)	2 (66.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 8.819, \text{Sig} = 0.718$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.25 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 8.819 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.718 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับการศึกษาของผู้โดยสาร ไม่มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

5) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสาร มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ระดับรายได้ต่อเดือน	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	23 (30.3)	5 (6.6)	33 (43.4)	10 (13.2)	5 (6.6)	76 (100.0)
5,000-10,000 บาท	25 (30.1)	6 (7.2)	27 (32.5)	8 (9.6)	17 (20.5)	83 (100.0)
10,001-15,000 บาท	14 (36.8)	4 (10.5)	14 (36.8)	1 (2.6)	5 (13.2)	38 (100.0)
15,001-20,000 บาท	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	2 (100.0)
มากกว่า 20,000 บาท	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	1 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 19.293, \text{Sig} = 0.254$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.26 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 19.293 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.254 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสารไม่มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

6) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

อาชีพ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ข้าราชการ	7 (50.0)	2 (14.3)	3 (21.4)	1 (7.1)	1 (7.1)	14 (100.0)
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	16 (57.1)	0 (0.0)	5 (17.9)	2 (7.1)	5 (17.9)	28 (100.0)
พนักงานเอกชน	9 (23.1)	4 (10.3)	16 (41.0)	2 (5.1)	8 (20.5)	39 (100.0)
นักเรียน/นักศึกษา	25 (24.8)	8 (7.9)	46 (45.5)	14 (13.9)	8 (7.9)	101 (100.0)
อื่นๆ	5 (27.8)	1 (5.6)	5 (27.8)	0 (0.0)	7 (38.9)	18 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 36.440, \text{ Sig} = 0.003$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.27 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 36.440 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.003 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอาชีพของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยกลุ่มอาชีพนักเรียน/นักศึกษา เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางโดยรวมมากที่สุด จำนวน 101 คน และมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด 1-3 ครั้งต่อเดือน

7) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

เพศ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด				
	6.00 น. - 8.00 น.	8.01 น. - 15.00 น.	15.01 น. - 18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
ชาย	13 (12.5)	58 (55.8)	23 (22.1)	10 (9.6)	104 (100.0)
หญิง	10 (10.4)	53 (55.2)	26 (27.1)	7 (7.3)	96 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 1.011, \text{Sig} = 0.799$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.28 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 1.011 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.799 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านเพศของผู้โดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

8) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

อายุ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด				
	6.00 น. - 8.00 น.	8.01 น. - 15.00 น.	15.01 น. - 18.00	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
ไม่เกิน 20 ปี	8 (22.2)	18 (50.0)	9 (25.0)	1 (2.8)	36 (100.0)
21-30 ปี	4 (3.8)	64 (60.4)	28 (26.4)	10 (9.4)	106 (100.0)
31-40 ปี	3 (9.4)	20 (62.5)	6 (18.8)	3 (9.4)	32 (100.0)
41-50 ปี	8 (33.3)	7 (29.2)	6 (25.0)	3 (12.5)	24 (100.0)
มากกว่า 50 ปี	0 (0.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 27.284, \text{Sig} = 0.007$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.29 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 27.284 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.007 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอายุของผู้โดยสารมีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด โดยกลุ่มอายุ 21-30 ปี จำนวน 106 คน เป็นกลุ่มที่ใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารมากที่สุดคือ ในช่วงเวลา 8.01 น.-15.00 น.

9) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

สถานภาพ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด				รวม
	6.00 น. - 8.00 น.	8.01 น. - 15.00 น.	15.01 น. - 18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
โสด	16 (11.2)	77 (53.8)	39 (27.3)	11 (7.7)	143 (100.0)
สมรส	7 (12.3)	34 (59.6)	10 (17.5)	6 (10.5)	57 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 2.249, \text{ Sig} = 0.522$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.30 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 2.249 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.552 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านสถานภาพของผู้โดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

10) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ระดับการศึกษา	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด				รวม
	6.00 น. - 8.00 น.	8.01 น. - 15.00 น.	15.01 น. - 18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
ประถมศึกษา	4 (26.7)	9 (60.0)	2 (13.3)	0 (0.0)	15 (100.0)
มัธยมศึกษา หรือเทียบเท่า	10 (22.2)	21 (46.7)	10 (22.2)	4 (8.9)	45 (100.0)
ปริญญาตรี	9 (6.6)	79 (57.7)	36 (26.3)	13 (9.5)	137 (100.0)
ปริญญาโท	0 (0.0)	2 (66.7)	1 (33.3)	0 (0.0)	3 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 14.437, \text{Sig} = 0.108$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.31 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 14.437 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.108 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับการศึกษาของผู้โดยสาร ไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

11) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ระดับรายได้ต่อเดือน	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01 น.-18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
ต่ำกว่า 5,000 บาท	11 (14.5)	39 (51.3)	22 (28.9)	4 (5.3)	76 (100.0)
5,000-10,000 บาท	8 (9.6)	42 (50.6)	21 (25.3)	12 (14.5)	83 (100.0)
10,001-15,000 บาท	4 (10.5)	28 (73.7)	5 (13.2)	1 (2.6)	38 (100.0)
15,001-20,000 บาท	0 (0.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)
มากกว่า 20,000 บาท	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	1 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 16.987, \text{ Sig} = 0.150$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.32 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 16.987 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.150 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

12) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

อาชีพ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01 น.-18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ข้าราชการ	4 (28.6)	7 (50.0)	1 (7.1)	2 (14.3)	14 (100.0)
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	5 (17.9)	18 (64.3)	4 (14.3)	1 (3.6)	28 (100.0)
พนักงานเอกชน	2 (5.1)	25 (64.1)	8 (20.5)	4 (10.3)	39 (100.0)
นักเรียน/นักศึกษา	11 (10.9)	50 (49.5)	31 (30.7)	9 (8.9)	101 (100.0)
อื่นๆ	1 (5.6)	11 (61.1)	5 (27.8)	1 (5.6)	18 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 14.760, \text{Sig} = 0.255$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.33 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 14.760 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.255 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอาชีพของผู้โดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

4.3.3 การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับระดับอุปสงค์ของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เส้นทางเชียงใหม่-น่าน

การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ต่อเดือน อาชีพ กับความถี่และช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square test) ด้วยการกำหนดความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 และตั้งสมมติฐานในแต่ละความสัมพันธ์ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

เพศ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ชาย	50 (49.0)	10 (9.8)	23 (22.5)	8 (7.8)	11 (10.8)	102 (100.0)
หญิง	36 (36.7)	8 (8.2)	35 (35.7)	7 (7.1)	12 (12.2)	98 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 5.016, \text{Sig} = 0.286$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.34 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 5.016 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.286 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านเพศของผู้โดยสารไม่มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

2) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

อายุ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ไม่เกิน 20 ปี	24 (48.0)	5 (10.0)	16 (32.0)	2 (4.0)	3 (6.0)	50 (100.0)
21-30 ปี	37 (40.2)	8 (8.7)	28 (30.4)	8 (8.7)	11 (12.0)	92 (100.0)
31-40 ปี	20 (52.6)	0 (0.0)	11 (28.9)	2 (5.3)	5 (13.2)	38 (100.0)
41-50 ปี	5 (27.8)	5 (27.8)	1 (5.6)	3 (16.7)	4 (22.2)	18 (100.0)
มากกว่า 50 ปี	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 27.796, \text{Sig} = 0.033$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.35 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 27.796 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.033 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอายุของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยกลุ่มอายุ 21-30 ปี เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยรวมมากที่สุดและมีความถี่ในการเดินทางมากที่สุดคือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

3) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

สถานภาพ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
โสด	67 (47.5)	13 (9.2)	43 (30.5)	9 (6.4)	9 (6.4)	141 (100.0)
สมรส	19 (33.3)	5 (8.8)	13 (22.8)	6 (10.5)	14 (24.6)	57 (100.0)
หย่า,หม้าย	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 20.275, \text{Sig} = 0.009$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.36 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 20.275 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.009 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านสถานภาพของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยกลุ่มผู้บริการที่มีสถานภาพโสด เป็น

กลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด และมีความถี่ในการเดินทางมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

4) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสาร มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ระดับการศึกษา	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ต่ำกว่าประถมศึกษา	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)
ประถมศึกษา	2 (33.3)	0 (0.0)	1 (16.7)	0 (0.0)	3 (50.0)	6 (100.0)
มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	17 (43.6)	5 (12.8)	9 (23.1)	4 (10.3)	4 (10.3)	39 (100.0)
ปริญญาตรี	65 (47.1)	11 (8.0)	36 (26.1)	10 (7.2)	16 (11.6)	138 (100.0)
ปริญญาโท	2 (16.7)	2 (16.7)	7 (58.3)	1 (8.3)	0 (0.0)	12 (100.0)
ปริญญาเอก	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 31.754, \text{Sig} = 0.046$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.37 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 31.754 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.046 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับการศึกษาของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด และมีความถี่ในการเดินทางมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

5) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.38 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ระดับรายได้ต่อเดือน	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	49 (52.1)	12 (12.8)	25 (26.6)	4 (4.3)	4 (4.3)	94 (100.0)
5,000-10,000 บาท	17 (29.8)	2 (3.5)	20 (35.1)	7 (12.3)	11 (19.3)	57 (100.0)
10,001-15,000 บาท	18 (45.0)	2 (5.0)	8 (20.0)	4 (10.0)	8 (20.0)	40 (100.0)
15,001-20,000 บาท	2 (28.6)	2 (28.6)	3 (42.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	7 (100.0)
มากกว่า 20,000 บาท	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 33.510, \text{Sig} = 0.006$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.38 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 33.510 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.006 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีระดับรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด และมีความถี่ในการเดินทางมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

6) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสาร มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.39 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

อาชีพ	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ข้าราชการ	10 (47.6)	3 (14.3)	6 (28.6)	1 (4.8)	1 (4.8)	21 (100.0)
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	17 (45.9)	2 (5.4)	9 (24.3)	5 (13.5)	4 (10.8)	37 (100.0)
พนักงานเอกชน	5 (26.3)	1 (5.3)	5 (26.3)	2 (10.5)	6 (31.6)	19 (100.0)
นักเรียน/นักศึกษา	51 (45.1)	12 (10.6)	38 (33.6)	6 (5.3)	6 (5.3)	113 (100.0)
อื่นๆ	3 (30.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (10.0)	6 (60.0)	10 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 43.448, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.39 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 43.448 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอาชีพของผู้โดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยกลุ่มผู้ใช้บริการที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา เป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด และมีความถี่ในการเดินทางมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

7) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.40 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

เพศ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				รวม
	6.00 น.-8.00 น.	8.01น.-15.00น.	15.01 น.-18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
ชาย	23 (22.5)	53 (52.0)	15 (14.7)	11 (10.8)	102 (100.0)
หญิง	17 (17.3)	55 (56.1)	14 (14.3)	12 (12.2)	98 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 0.935, \text{Sig} = 0.817$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.40 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 0.935 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.817 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ เพศของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความ

เชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านเพศของผู้โดยสาร ไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

8) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.41 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

อายุ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
ไม่เกิน 20 ปี	9 (18.0)	28 (56.0)	11 (22.0)	2 (4.0)	50 (100.0)
21-30 ปี	21 (22.8)	45 (48.9)	12 (13.0)	14 (15.2)	92 (100.0)
31-40 ปี	4 (10.5)	25 (65.8)	4 (10.5)	5 (13.2)	38 (100.0)
41-50 ปี	6 (33.3)	9 (50.0)	2 (11.1)	1 (5.6)	18 (100.0)
มากกว่า 50 ปี	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	2 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 15.381, \text{Sig} = 0.221$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.41 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 15.381 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.221 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ อายุของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอายุของผู้โดยสาร ไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

9) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.42 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

สถานภาพ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
โสด	29 (20.6)	73 (51.8)	23 (16.3)	16 (11.3)	141 (100.0)
สมรส	11 (19.3)	34 (59.6)	6 (10.5)	6 (10.5)	57 (100.0)
หย่า,หม้าย	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	2 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 4.767, \text{Sig} = 0.574$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.42 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 4.767 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.574 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ สถานภาพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอายุของผู้โดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

10) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.43 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ระดับการศึกษา	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				รวม
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
ต่ำกว่าประถมศึกษา	0 (0.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)
ประถมศึกษา	1 (16.7)	3 (50.0)	2 (33.3)	0 (0.0)	6 (100.0)
มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	12 (30.8)	21 (53.8)	2 (5.1)	4 (10.3)	39 (100.0)
ปริญญาตรี	24 (17.4)	74 (53.6)	25 (18.1)	15 (10.9)	138 (100.0)
ปริญญาโท	3 (25.0)	8 (66.7)	0 (0.0)	1 (8.3)	12 (100.0)
ปริญญาเอก	0 (0.0)	1 (25.0)	0 (0.0)	3 (75.0)	4 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 27.882, \text{Sig} = 0.022$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.43 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 27.882 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.022 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 คือ ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับการศึกษาของผู้โดยสารมีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยผู้บริการที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นผู้ที่ใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด และช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

11) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสาร กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.44 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ระดับรายได้ต่อเดือน	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
ต่ำกว่า 5,000 บาท	22 (23.4)	41 (43.6)	21 (22.3)	10 (10.6)	94 (100.0)
5,000-10,000 บาท	9 (15.8)	34 (59.6)	6 (10.5)	8 (14.0)	57 (100.0)
10,001-15,000 บาท	7 (17.5)	28 (70.0)	1 (2.5)	4 (10.0)	40 (100.0)
15,001-20,000 บาท	2 (28.6)	4 (57.1)	1 (14.3)	0 (0.0)	7 (100.0)
มากกว่า 20,000 บาท	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	2 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 18.669, \text{Sig} = 0.097$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.44 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 18.669 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.097 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านระดับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร ไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

12) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.45 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ใช้บริการกับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

อาชีพ	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ข้าราชการ	4 (19.0)	14 (66.7)	1 (4.8)	2 (9.5)	21 (100.0)
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	10 (27.0)	21 (56.8)	2 (5.4)	4 (10.8)	37 (100.0)
พนักงานเอกชน	2 (10.5)	13 (68.4)	1 (5.3)	3 (15.8)	19 (100.0)
นักเรียน/นักศึกษา	22 (19.5)	56 (49.6)	21 (18.6)	14 (12.4)	113 (100.0)
อื่นๆ	2 (20.0)	4 (40.0)	4 (40.0)	0 (0.0)	10 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 15.980, \text{Sig} = 0.192$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.45 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 15.980 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.191 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ อาชีพของผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านอาชีพของผู้โดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

4.3.3 การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่ออุปสงค์ของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายและปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย กับความถี่และช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายบ่อยที่สุด โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square test) ด้วยการกำหนดความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 และตั้งสมมติฐานในแต่ละความสัมพันธ์ ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.46 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ปัจจัยด้านราคา ค่าโดยสาร	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อ สัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ปานกลาง	31 (62.0)	1 (2.0)	11 (22.0)	5 (10.0)	2 (4.0)	50 (100.0)
มาก	28 (20.4)	11 (8.0)	60 (43.8)	12 (8.8)	26 (19.0)	137 (100.0)
มากที่สุด	3 (23.1)	3 (23.1)	4 (30.8)	2 (15.4)	1 (7.7)	13 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 38.453, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.46 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 38.453 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยปัจจัยราคาค่าโดยสารมีความสำคัญระดับมาก และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อเดือน

2) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.47 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	7 (87.5)	0 (0.0)	1 (12.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	8 (100.0)
ปานกลาง	32 (50.0)	2 (3.1)	19 (29.7)	1 (1.6)	10 (15.6)	64 (100.0)
มาก	21 (18.6)	7 (6.2)	51 (45.1)	15 (13.3)	19 (16.8)	113 (100.0)
มากที่สุด	2 (13.3)	6 (40.0)	4 (26.7)	3 (20.0)	0 (0.0)	15 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 63.283, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.47 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 63.283 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-

เชิงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยปัจจัยราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสำคัญระดับมาก และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อเดือน

3) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.48 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ปานกลาง	28 (28.9)	3 (3.1)	42 (43.3)	5 (5.2)	19 (19.6)	97 (100.0)
มาก	34 (34.3)	11 (11.1)	32 (32.3)	12 (12.1)	10 (10.1)	99 (100.0)
มากที่สุด	0 (0.0)	1 (33.3)	1 (33.3)	1 (33.3)	0 (0.0)	3 (100.0)
รวม	62 (31.2)	15 (7.5)	75 (37.7)	18 (9.0)	29 (14.6)	199 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 17.955, \text{Sig} = 0.022$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.48 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 17.955 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.022 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสำคัญระดับมาก และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อเดือน

4) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ปัจจัยช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.49 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ปัจจัยด้าน ช่องทางการ จัดจำหน่าย	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อ สัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อ เดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	16 (94.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (5.9)	17 (100.0)
ปานกลาง	40 (37.7)	4 (3.8)	33 (31.1)	10 (9.4)	19 (17.9)	106 (100.0)
มาก	6 (9.0)	9 (13.4)	36 (53.7)	9 (13.4)	7 (10.4)	67 (100.0)
มากที่สุด	0 (0.0)	2 (20.0)	6 (60.0)	0 (0.0)	2 (20.0)	10 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 65.397, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.49 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 65.397 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญระดับปานกลาง และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อเดือน

5) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_0 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

H_1 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ตารางที่ 4.50 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	7 (53.8)	0 (0.0)	3 (23.1)	0 (0.0)	3 (23.1)	13 (100.0)
ปานกลาง	45 (32.6)	5 (3.6)	53 (38.4)	12 (8.7)	23 (16.7)	138 (100.0)
มาก	9 (20.9)	8 (18.6)	17 (39.5)	6 (14.0)	3 (7.0)	43 (100.0)
มากที่สุด	1 (16.7)	2 (33.3)	2 (33.3)	1 (16.7)	0 (0.0)	6 (100.0)
รวม	62 (31.0)	15 (7.5)	75 (37.5)	19 (9.5)	29 (14.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 27.290, \text{Sig} = 0.007$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.50 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 27.290 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.007 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการ

รถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย มีความสำคัญระดับปานกลาง และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อเดือน

6) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.51 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านราคา ค่าโดยสาร	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				รวม
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01 น.-18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
ปานกลาง	12 (24.0)	27 (54.0)	6 (12.0)	5 (10.0)	50 (100.0)
มาก	7 (5.1)	76 (55.5)	42 (30.7)	12 (8.8)	137 (100.0)
มากที่สุด	4 (30.8)	8 (61.5)	1 (7.7)	0 (0.0)	13 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 24.010, \text{Sig} = 0.001$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.51 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้ เท่ากับ 24.010 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.001 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร

มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร มีความสำคัญระดับมาก และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

7) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.52 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านราคาสินค้า อื่นที่เกี่ยวข้อง	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00 น. - 8.00 น.	8.01 น. - 15.00 น.	15.01 น. - 18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
น้อย	5 (62.5)	2 (25.0)	1 (12.5)	0 (0.0)	8 (100.0)
ปานกลาง	8 (12.5)	48 (75.0)	6 (9.4)	2 (3.1)	64 (100.0)
มาก	4 (3.5)	54 (47.8)	40 (35.4)	15 (13.3)	113 (100.0)
มากที่สุด	6 (40.0)	7 (46.7)	2 (13.3)	0 (0.0)	15 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 61.966, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.52 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 61.966 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสำคัญระดับมาก และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

8) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.53 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				รวม
	6.00 น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
ปานกลาง	14 (14.4)	36 (37.1)	35 (36.1)	12 (12.4)	97 (100.0)
มาก	7 (7.1)	73 (73.7)	14 (14.1)	5 (5.1)	99 (100.0)
มากที่สุด	2 (66.7)	1 (33.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (100.0)
รวม	23 (11.6)	110 (55.3)	49 (24.6)	17 (8.5)	199 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 36.118, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.53 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 36.118 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสำคัญระดับมาก และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

9) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.54 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
น้อย	6 (35.3)	10 (58.8)	1 (5.9)	0 (0.0)	17 (100.0)
ปานกลาง	10 (9.4)	61 (57.5)	22 (20.8)	13 (12.3)	106 (100.0)
มาก	6 (9.0)	35 (52.2)	22 (32.8)	4 (6.0)	67 (100.0)
มากที่สุด	1 (10.0)	5 (50.0)	4 (40.0)	0 (0.0)	10 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 19.916, \text{Sig} = 0.018$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.54 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 19.916 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.018 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านการช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญระดับปานกลาง และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

10) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.55 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00 น.-8.00 น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
น้อย	3 (23.1)	7 (53.8)	2 (15.4)	1 (7.7)	13 (100.0)
ปานกลาง	12 (8.7)	75 (54.3)	36 (26.1)	15 (10.9)	138 (100.0)
มาก	7 (16.3)	26 (60.5)	10 (23.3)	0 (0.0)	43 (100.0)
มากที่สุด	1 (16.7)	3 (50.0)	1 (16.7)	1 (16.7)	6 (100.0)
รวม	23 (11.5)	111 (55.5)	49 (24.5)	17 (8.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 9.523, \text{Sig} = 0.390$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.55 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 9.523 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.390 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย บ่อยที่สุด

4.3.4 การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่ออุปสงค์ของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายและปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย กับความถี่และช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่านบ่อยที่สุด โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square test) ด้วยการกำหนดความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 และตั้งสมมติฐานในแต่ละความสัมพันธ์ ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.56 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านราคา ค่าโดยสาร	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	1 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)
ปานกลาง	20 (54.1)	5 (13.5)	7 (18.9)	2 (5.4)	3 (8.1)	37 (100.0)
มาก	44 (39.3)	10 (8.9)	27 (24.1)	13 (11.6)	18 (16.1)	112 (100.0)
มากที่สุด	21 (42.0)	3 (6.0)	24 (48.0)	0 (0.0)	2 (4.0)	50 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 23.868, \text{Sig} = 0.021$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.56 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 23.868 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.021 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยปัจจัยราคาค่าโดยสารมีความสำคัญระดับมาก และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

2) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.57 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	8 (61.5)	4 (30.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (7.7)	13 (100.0)
ปานกลาง	28 (36.8)	4 (5.3)	19 (25.0)	10 (13.2)	15 (19.7)	76 (100.0)
มาก	19 (38.8)	4 (8.2)	14 (28.6)	5 (10.2)	7 (14.3)	49 (100.0)
มากที่สุด	31 (50.0)	6 (9.7)	25 (40.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	62 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 39.101, \text{Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.57 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 39.101 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีผลต่อความถี่ในการใช้

บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยปัจจัยด้านราคาค่าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสำคัญระดับปานกลาง และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

3) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.58 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านการให้บริการ ของผู้ให้บริการรถโดยสาร	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
ปานกลาง	41	12	21	8	9	91
	(45.1)	13.2)	23.1)	8.8)	9.9)	100.0)
มาก	44	6	36	7	13	106
	41.5)	5.7)	34.0)	6.6)	12.3)	100.0)
มากที่สุด	0	0	1	0	0	1
	.0)	.0)	100.0)	.0)	.0)	100.0)
รวม	85	18	58	15	22	198
	42.9)	9.1)	29.3)	7.6)	11.1)	100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 8.159, \text{Sig} = 0.418$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.58 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 8.159 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.418 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถ

โดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

4) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.59 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้าน ช่องทางการจัด จำหน่าย	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์	1-3 ครั้ง ต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	7 (50.0)	3 (21.4)	2 (14.3)	0 (0.0)	2 (14.3)	14 (100.0)
ปานกลาง	40 (43.5)	10 (10.9)	24 (26.1)	9 (9.8)	9 (9.8)	92 (100.0)
มาก	22 (40.7)	2 (3.7)	12 (22.2)	6 (11.1)	12 (22.2)	54 (100.0)
มากที่สุด	17 (42.5)	3 (7.5)	20 (50.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	40 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 28.983, \text{Sig} = 0.004$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.59 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 28.983 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.004 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญระดับปานกลาง และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

5) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_0 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

H_1 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ตารางที่ 4.60 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายกับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง					รวม
	1-3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์	1-3 ครั้งต่อเดือน	มากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน	อื่นๆ (ระบุ)	
น้อย	5 (41.7)	1 (8.3)	0 (0.0)	1 (8.3)	5 (41.7)	12 (100.0)
ปานกลาง	42 (38.9)	12 (11.1)	32 (29.6)	11 (10.2)	11 (10.2)	108 (100.0)
มาก	39 (48.8)	5 (6.3)	26 (32.5)	3 (3.8)	7 (8.8)	80 (100.0)
รวม	86 (43.0)	18 (9.0)	58 (29.0)	15 (7.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 18.824, \text{Sig} = 0.016$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.60 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 18.824 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.016 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสำคัญระดับปานกลาง และผู้ใช้บริการมีความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด คือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์

6) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.61 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านราคา ค่าโดยสาร	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				รวม
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
น้อย	0 (0.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)
ปานกลาง	14 (37.8)	15 (40.5)	7 (18.9)	1 (2.7)	37 (100.0)
มาก	19 (17.0)	68 (60.7)	16 (14.3)	9 (8.0)	112 (100.0)
มากที่สุด	7 (14.0)	24 (48.0)	6 (12.0)	13 (26.0)	50 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 24.182, \text{Sig} = 0.004$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.61 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 24.182 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.004 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารมีความสำคัญระดับมาก และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

7) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.62 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				รวม
	6.00น.-8.00น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	
น้อย	9 (69.2)	0 (0.0)	4 (30.8)	0 (0.0)	13 (100.0)
ปานกลาง	14 (18.4)	56 (73.7)	6 (7.9)	0 (0.0)	76 (100.0)
มาก	6 (12.2)	29 (59.2)	7 (14.3)	7 (14.3)	49 (100.0)
มากที่สุด	11 (17.7)	23 (37.1)	12 (19.4)	16 (25.8)	62 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 60.747, \text{ Sig} = 0.000$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.62 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 60.747 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องมีความสำคัญระดับปานกลาง และช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

8) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.63 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารกับช่วงเวลาที่นิยมนำใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านการให้บริการ ของผู้ให้บริการรถโดยสาร	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00น.-8.00น.	8.01 น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
ปานกลาง	17 (18.7)	44 (48.4)	18 (19.8)	12 (13.2)	91 (100.0)
มาก	21 (19.8)	64 (60.4)	11 (10.4)	10 (9.4)	106 (100.0)
มากที่สุด	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	1 (100.0)
รวม	38 (19.2)	108 (54.5)	29 (14.6)	23 (11.6)	198 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 12.528, \text{Sig} = 0.051$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.63 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 12.528 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.051 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสารไม่มีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

9) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.64 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00 น.-8.00 น.	8.01น.-15.00น.	15.01น.-18.00น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
น้อย	3 (21.4)	9 (64.3)	1 (7.1)	1 (7.1)	14 (100.0)
ปานกลาง	22 (23.9)	52 (56.5)	13 (14.1)	5 (5.4)	92 (100.0)
มาก	8 (14.8)	28 (51.9)	12 (22.2)	6 (11.1)	54 (100.0)
มากที่สุด	7 (17.5)	19 (47.5)	3 (7.5)	11 (27.5)	40 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 18.501, \text{Sig} = 0.030$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.64 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 18.501 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.030 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญระดับปานกลาง และช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด คือ 8.01 น. - 15.00 น.

10) การทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_0 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

H_1 : ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตารางที่ 4.65 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย	ช่วงเวลาที่ใช้บริการบ่อยที่สุด				
	6.00 น.-8.00น.	8.01 น.-15.00 น.	15.01 น.-18.00 น.	18.01 น. เป็นต้นไป	รวม
น้อย	7 (58.3)	2 (16.7)	3 (25.0)	0 (0.0)	12 (100.0)
ปานกลาง	21 (19.4)	66 (61.1)	14 (13.0)	7 (6.5)	108 (100.0)
มาก	12 (15.0)	40 (50.0)	12 (15.0)	16 (20.0)	80 (100.0)
รวม	40 (20.0)	108 (54.0)	29 (14.5)	23 (11.5)	200 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () แสดงค่าร้อยละ

$$\chi^2 = 24.053, \text{ Sig} = 0.001$$

จากการคำนวณผลการทดสอบไคสแควร์ จากตารางที่ 4.65 พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้เท่ากับ 24.053 และค่าความน่าจะเป็น (Asymp.Sig. : Sig) ที่โปรแกรมคำนวณได้คือ 0.001 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α ที่กำหนด คือ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 คือ ปัจจัยด้านช่องทางการส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุดที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด โดยปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีความสำคัญระดับปานกลางและช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่านบ่อยที่สุด คือ 8.01 น.-15.00 น.

ตารางที่ 4.66 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะต่างๆ กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน

ตัวแปร	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับความถี่ในการใช้บริการ			
	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	มีผล	ไม่มีผล	มีผล	ไม่มีผล
เพศ		✓		✓
อายุ	✓		✓	
สถานภาพ	✓		✓	
ระดับการศึกษา		✓	✓	
ระดับรายได้ต่อเดือน		✓	✓	
อาชีพ	✓		✓	

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

ตารางที่ 4.67 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะต่างๆ กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตัวแปร	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการ			
	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	มีผล	ไม่มีผล	มีผล	ไม่มีผล
เพศ		✓		✓
อายุ	✓			✓
สถานภาพ		✓		✓
ระดับการศึกษา		✓	✓	
ระดับรายได้ต่อเดือน		✓		✓
อาชีพ		✓		✓

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

ตารางที่ 4.68 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับความถี่ในการใช้บริการรถโดยสาร
เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน

ตัวแปร	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับความถี่ในการใช้บริการ			
	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	มีผล	ไม่มีผล	มีผล	ไม่มีผล
ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร	✓		✓	
ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	✓		✓	
ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร	✓			✓
ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	✓		✓	
ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย	✓		✓	

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

ตารางที่ 4.69 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสาร
เส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายและเชียงใหม่-น่าน บ่อยที่สุด

ตัวแปร	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการ			
	เชียงใหม่-เชียงราย		เชียงใหม่-น่าน	
	มีผล	ไม่มีผล	มีผล	ไม่มีผล
ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร	✓		✓	
ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง	✓		✓	
ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร	✓			✓
ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	✓		✓	
ปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย		✓	✓	

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จากตารางที่ 4.66 สรุปได้ว่า ปัจจัยด้านอายุ สถานภาพ และอาชีพ มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ส่วนปัจจัยด้านอายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ต่อเดือนและอาชีพ มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

จากตารางที่ 4.67 สรุปได้ว่า ปัจจัยด้านอายุของผู้ใช้บริการมีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ส่วนปัจจัยด้านระดับการศึกษามีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

จากตารางที่ 4.68 สรุปได้ว่า ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย และปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ส่วนปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย และปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

จากตารางที่ 4.69 สรุปได้ว่า ปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ให้บริการรถโดยสาร และปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย มีผลต่อช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ส่วนปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย และปัจจัยด้านการส่งเสริมการขายมีผลต่อช่วงเวลาในการใช้บริการรถโดยสารเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

4.4 ข้อมูลปัญหาและข้อเสนอแนะในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

จากการสอบถามปัญหาและข้อเสนอแนะในการใช้บริการ โดยการใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย พบว่า

- 1) ปัญหาด้านราคาค่าโดยสาร ซึ่งผู้ให้บริการรถโดยสารคิดอัตราค่าโดยสารแบบราคาเหมาจ่าย ไม่ได้คิดตามระยะทางที่ผู้โดยสารใช้บริการ ซึ่งสาเหตุของปัญหาคงเกิดจากการกำหนดราคาไว้เป็นมาตรฐานตามที่กรมขนส่งทางบกเป็นผู้กำหนดไว้
- 2) ปัญหาด้านที่นั่งของผู้โดยสารมีไม่เพียงพอโดยเฉพาะวันหยุดเทศกาล โดยผู้โดยสารเสนอแนะว่า ควรเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางให้เพียงพอกับจำนวนผู้เดินทาง ซึ่งปัญหานี้จะเกิดขึ้นในช่วงที่เป็นวันหยุดเทศกาลเป็นส่วนใหญ่
- 3) บนรถโดยสารไม่มีห้องน้ำไว้บริการ โดยผู้โดยสารเสนอแนะว่าควรมีห้องน้ำไว้ให้บริการบนรถทุกคัน เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทาง สาเหตุของปัญหานี้คงจะเกิดจากการให้บริการเดินรถโดยสารบางเส้นทางของผู้ให้บริการยังคงมีรถที่ไม่มีห้องน้ำไว้ให้บริการ ซึ่ง

เป็นส่วนน้อย และบางเส้นทางรถที่ให้บริการเป็นของรถร่วมให้บริการซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรถที่ไม่มีห้องน้ำ

4) ปัญหาด้านการรับผู้โดยสารนอกจุดจอดรถทำให้เสียเวลาในการเดินทางและรถโดยสารประจำทางเข้าสถานีไม่ตรงต่อเวลา โดยผู้ให้บริการเสนอแนะว่าไม่ควรจอดรับผู้โดยสารนอกจุดจอดรถ

ส่วนการสอบถามปัญหาและข้อเสนอแนะในการใช้บริการ โดยการใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-น่านพบว่า

1) ผู้ใช้บริการรถโดยสาร เส้นทางเชียงใหม่-น่าน พบปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยผู้ให้บริการได้ให้ข้อเสนอแนะว่า เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง พนักงานขับรถ ควรขับรถด้วยความระมัดระวังให้มากกว่านี้ ซึ่งสาเหตุของปัญหานี้เกิดจากการเดินทางในเส้นทางเชียงใหม่-น่าน โดยลักษณะของภูมิประเทศที่มีลักษณะเป็นภูเขา และทางคดเคี้ยวเกือบตลอดเส้นทาง

2) ปัญหาด้านจำนวนรถโดยสารประจำทางที่จัดให้บริการในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ ไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร โดยผู้ให้บริการเสนอแนะว่า ควรเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางให้เพียงพอกับจำนวนผู้เดินทาง ซึ่งปัญหานี้จะเกิดขึ้นเช่นเดียวกับเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย

3) ปัญหาด้านการรักษาเวลาเข้าสถานีของผู้ให้บริการ โดยผู้ให้บริการให้ข้อเสนอแนะว่า พนักงานขับรถควรรักษาเวลาเข้าสถานีด้วยการไม่จอดนอกจุดจอดรถ