

บทที่ 4

อภิปรายผล

บทนี้จะแสดงผลการศึกษาที่ได้จากการสำรวจ พร้อมการอธิบายประกอบด้วย โดยแบ่งเป็น 1) ผลสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) และ 2) การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Independent variables' relationship)

4.1 ศึกษาสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics)

ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 880 ชุด แบ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการประจำ (อย่างน้อยสัปดาห์ละเที่ยว) และกลุ่มผู้ใช้บริการประจำ โดยเก็บข้อมูลแบบสุ่ม (Random sampling) ระหว่างวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) และวันหยุดราชการ (เสาร์-อาทิตย์) มีแนวคำถาม ซึ่งสามารถแบ่งเป็นหมวดหมู่ (Category) ได้ดังนี้

1. เพศ (Gender)
2. อายุ (Age)
3. ระดับการศึกษา (Education)
4. รายได้ (Monthly income)
5. ถือครองยานพาหนะ (Vehicle ownership)
6. จำนวนยานพาหนะ (Number of owned vehicle)
7. มีผู้ติดตาม (Dependent)
8. จำนวนผู้ติดตาม (Number of dependent)
9. ใช้บริการประจำ (Regularity)
10. สาเหตุที่ใช้บริการประจำ (Cause of regularity)
11. ความถี่ที่ใช้ (Weekly frequency)

12. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (Trip purpose)
13. ลักษณะของการเดินทาง (Trip pattern)
14. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Travel cost)

ภาพบรรยากาศลงพื้นที่ศึกษาสำรวจข้อมูลพร้อมแบบสอบถาม ปรากฏตามภาพที่ 4.1 - ภาพที่ 4.5 โดยเก็บข้อมูลทั้งภายในและภายนอกสถานี Airport Rail Link (ARL) ในรัศมีประมาณ 800 เมตร



ภาพที่ 4.1 สำรวจข้อมูลบริเวณสถานี ARL ในรัศมี 800 ม.



ภาพที่ 4.2 สํารวจข้อมูลบริเวณสถานี ARL สถานีสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 4.3 สํารวจข้อมูลบริเวณสถานี ARL ในรัศมี 800 ม.



ภาพที่ 4.4 สํารวจข้อมูลภายในสถานี ARL



ภาพที่ 4.5 สํารวจข้อมูลในรัศมี 800 ม. จากสถานี ARL

ข้อมูลเชิงสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ของผู้โดยสารประจำ ปรากฏตาม ตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สถิติเชิงพรรณนากลุ่มผู้ใช้บริการประจำ

ตัวแปร		ความถี่	ร้อยละ
เพศ	หญิง	218	24.80%
	ชาย	270	30.72%
อายุ	ต่ำกว่า 20 ปี	93	10.58%
	20 - 40 ปี	280	31.85%
	41 - 60 ปี	109	12.40%
	เกิน 60 ปี	6	0.68%
ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	130	14.81%
	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	63	7.18%
	ปริญญาตรี	246	28.02%
	สูงกว่าปริญญาตรี	49	5.58%
รายได้	ต่ำกว่า 15,000	163	18.54%
	15,000 - 30,000	237	26.96%
	30,001 - 45,000	83	9.44%
	มากกว่า 45,000	5	0.57%
รถยนต์/รถกระบะ	มี	242	27.56%
	ไม่มี	246	28.02%
จำนวนรถยนต์ที่มี	1 คัน	142	33.97%
	2 คัน	78	18.66%
	3 คัน	18	4.31%
	มากกว่า 3 คัน	4	0.96%
ผู้ติดตาม	มี	333	37.88%
	ไม่มี	155	17.63%

ตัวแปร		ความถี่	ร้อยละ
จำนวนผู้ติดตาม	1 คน	75	27.88%
	2 คน	64	23.79%
	3 คน	17	6.32%
	มากกว่า 3 คน	8	2.97%
สาเหตุหลักที่เลือกใช้บริการ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นประจำ	อยู่ในพื้นที่ให้บริการ หรือมีบริการในเส้นทางที่ต้องการ	245	50.41%
	ประหยัดเวลา รวดเร็ว	203	41.77%
	ปลอดภัย	38	7.82%
ความถี่ที่ใช้บริการ (หน่วย : เที่ยวต่อสัปดาห์)	1-2	93	19.10%
	3-4	227	46.61%
	5-6	148	30.39%
	7 หรือมากกว่า	19	3.90%
วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	เพื่อไปทำงาน	221	45.38%
	เพื่อไปเรียน	77	15.81%
	เพื่อนันทนาการ	119	24.44%
	เพื่อรับส่งคน	70	14.37%
	อื่นๆ	0	0.00%
การเดินทางจากต้นทาง มายังสถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์	รถยนต์ หรือรถกระบะ	146	24.70%
	ขนส่งสาธารณะอื่น	261	44.16%
	รถแท็กซี่ หรือจักรยานยนต์รับจ้าง	115	19.46%
	เดิน หรือจักรยาน	40	6.77%
	อื่นๆ	29	4.91%
	ระยะทางจากต้นทางมายัง สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (หน่วย : กิโลเมตร)	น้อยกว่า 1	35
1-5		174	35.80%
6-10		255	52.47%

ตัวแปร		ความถี่	ร้อยละ
	มากกว่า 10	22	4.53%
การเดินทางจากสถานีแอร์ พอร์ต เรล ลิงก์ ไป ปลายทาง	รถยนต์ หรือรถกระบะ	30	5.21%
	ขนส่งสาธารณะอื่น	269	46.70%
	รถแท็กซี่ หรือจักรยานยนต์รับจ้าง	146	25.35%
	เดิน หรือจักรยาน	91	15.80%
	อื่นๆ	40	6.94%
ระยะทางจากสถานีแอร์ พอร์ต เรล ลิงก์ ไปยัง ปลายทาง (หน่วย : กิโลเมตร)	น้อยกว่า 1	82	16.91%
	1-5	209	43.09%
	6-10	176	36.29%
	มากกว่า 10	18	3.71%
รวมค่าใช้จ่ายการเดินทาง จากต้นทางถึงปลายทาง โดยประมาณ (หน่วย : บาท)	15-29	68	13.99%
	30-44	181	37.24%
	45-59	158	32.51%
	60 หรือมากกว่า	79	16.26%

ในภาพรวม มีข้อสังเกตจากกลุ่มตัวอย่างที่ 1 (ผู้โดยสารประจำ) ที่สำคัญดังนี้

1. เพศชายมากกว่าเพศหญิงเล็กน้อย (31% vs 25%)
2. ส่วนใหญ่เป็นคน Millennium หรือ Generation Y (อายุ 20-40 ปี) จำนวนสูงสุดที่ 32%
3. ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษาปริญญาตรี (ที่ 28%)
4. ประมาณ 27% รายได้ต่อเดือนอยู่ระหว่าง 15,000-30,000 บาท โดยระดับรายได้ดูสอดคล้องกับระดับการศึกษาข้างต้น
5. การถือครองรถยนต์ในครอบครัวยุ (รถยนต์ส่วนบุคคล หรือกระบะ) ก้ำกึ่ง ใกล้เคียงกันอยู่ที่ 28%
6. จำนวนรถยนต์ที่ครอบครอง ส่วนใหญ่ (34%) จำนวน 1 คัน

7. ส่วนใหญ่ (38%) มีผู้ติดตามมาในการโดยสารด้วย
8. จำนวนผู้ติดตาม อยู่ที่ 1 คน (28%)
9. สาเหตุหลักที่เลือกใช้บริการ เรียงตามความสำคัญ ได้แก่ แหล่งกิจกรรมอยู่ในบริเวณพื้นที่ให้บริการของ Airport Rail Link (50%) และประหยัดเวลา (42%)
10. ความถี่ในการใช้บริการ Airport Rail Link อยู่ระหว่าง 3-6 เทียบต่อสัปดาห์
11. วัตถุประสงค์ในการเดินทางส่วนมากสุดคือ ไปทำงาน (45%) ถัดมาคือเพื่อนันทนาการ (เช่น ท่องเที่ยว ชื้อของ ออกกำลังกาย) ประมาณ 24% โดยสัดส่วนน้อยสุดที่ประมาณ 15% คือ เพื่อไปเรียนและรับส่งคน
12. รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารมายังสถานี Airport Rail Link สามอันดับแรก ได้แก่ ด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น เช่น รถโดยสารประจำทาง รถสองแถวร่วมบริการ รถตุ่มวลชน รถไฟ รถไฟฟ้า และเรือ (44%) รถยนต์ส่วนบุคคล 25% และระบบกึ่งสาธารณะ ได้แก่ แท็กซี่ หรือมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ที่ประมาณ 19% ทั้งนี้ สัดส่วนรูปแบบการเดินทางหรือจักรยาน มีอยู่เพียงแค่ 7%
13. ระยะทางจากต้นทางมายังสถานี อยู่ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร (36%) และมากที่สุด 6-10 กิโลเมตร (กว่า 52%)
14. รูปแบบการเดินทางจากสถานี Airport Rail Link ไปยังที่หมายปลายทาง ส่วนใหญ่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถสองแถวร่วมบริการ รถตุ่มวลชน รถไฟ รถไฟฟ้า และเรือ) ปริมาณ 47% และตามมาด้วยระบบกึ่งสาธารณะ (อยู่ที่ 25%) โดยมีสัดส่วนการเดินทาง หรือจักรยาน ที่ 16%
15. ระยะทางจากสถานีไปยังที่หมาย อยู่ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร (43%) และมากที่สุด 6-10 กิโลเมตร (36%) สถิตินี้กลับอันดับกันเล็กน้อยกับระยะทางจากต้นทางมายังสถานี ตามข้อ 13 ข้างต้น
16. ค่าใช้จ่ายของผู้โดยสารประจำอยู่ระหว่าง 30-59% โดยมีสัดส่วนช่วงค่าใช้จ่ายระหว่าง 30-44 บาท มากสุดอยู่ที่ 37% และค่าใช้จ่ายระหว่าง 45-59 บาท ที่ 33%

ข้อมูลเชิงสถิติเชิงพรรณนา ของผู้โดยสารไม่ประจำ ปรากฏตามตารางที่

ตารางที่ 4.2 สถิติเชิงพรรณนากลุ่มผู้ใช้บริการไม่ประจำ

ตัวแปร		ความถี่	ร้อยละ
เพศ	หญิง	159	18.09%
	ชาย	232	26.39%
อายุ	ต่ำกว่า 20 ปี	44	5.01%
	20 - 40 ปี	242	27.53%
	41 - 60 ปี	93	10.58%
	เกิน 60 ปี	12	1.37%
ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	91	10.36%
	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	87	9.91%
	ปริญญาตรี	192	21.87%
	สูงกว่าปริญญาตรี	20	2.28%
รายได้	ต่ำกว่า 15,000	121	13.77%
	15,000 - 30,000	213	24.23%
	30,001 - 45,000	48	5.46%
	มากกว่า 45,000	9	1.02%
รถยนต์/รถกระบะ	มี	212	24.15%
	ไม่มี	178	20.27%
จำนวนรถยนต์ที่มี	1 คัน	100	23.92%
	2 คัน	58	13.88%
	3 คัน	16	3.83%
	มากกว่า 3 คัน	2	0.48%
ผู้ติดตาม	มี	286	32.54%
	ไม่มี	105	11.95%

ตัวแปร		ความถี่	ร้อยละ
จำนวนผู้ติดตาม	1 คน	54	20.07%
	2 คน	39	14.50%
	3 คน	10	3.72%
	มากกว่า 3 คน	2	0.74%
สาเหตุหลักที่ไม่เลือกใช้ บริการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นประจำ	ไม่อยู่ในพื้นที่บริการ หรือไม่มีบริการในเส้นทางที่ต้องการ	190	48.97%
	ใช้เวลาเดินทางนาน	9	2.32%
	ไม่สะดวก	126	32.47%
	ค่าใช้จ่ายสูง	62	15.98%
	อื่นๆ	1	0.26%
วัตถุประสงค์ในการ เดินทาง	เพื่อไปทำงาน	89	22.94%
	เพื่อไปเรียน	22	5.67%
	เพื่อนันทนาการ	145	37.37%
	เพื่อรับส่งคน	131	33.76%
	อื่นๆ	1	0.26%
การเดินทางจากต้นทาง ไปปลายทาง	รถยนต์ หรือรถกระบะ	69	15.97%
	ขนส่งสาธารณะอื่น	221	51.16%
	รถแท็กซี่ หรือจักรยานยนต์รับจ้าง	108	25.00%
	เดิน หรือจักรยาน	21	4.86%
	อื่นๆ	13	3.01%
ระยะทางจากต้นทางไป ยังปลายทาง (หน่วย : กิโลเมตร)	น้อยกว่า 1	14	3.61%
	1-5	163	42.01%
	6-10	166	42.78%
	มากกว่า 10	45	11.60%
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	มี	341	89.03%
	ไม่มี	42	10.97%

ตัวแปร		ความถี่	ร้อยละ
รวมค่าใช้จ่ายการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางโดยประมาณ	ต่ำกว่า 15	15	4.39%
	15-37	79	23.10%
	38-60	175	51.17%
	มากกว่า 60	73	21.35%

ข้อสังเกตจากกลุ่มตัวอย่างที่ 2 (ผู้โดยสารไม่ประจำ) ที่สำคัญ มีดังนี้

1. เพศชายมากกว่าเพศหญิง (16% vs 18%)
2. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากที่สุด (28%) มีอายุระหว่าง 20-40 ปี และรองลงมาอยู่ระหว่าง 41-60 ปี (11%)
3. ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษาปริญญาตรีสูงสุดที่ ประมาณ 22%
4. เป็นผู้มีรายได้ส่วนใหญ่ระหว่าง 15,000-30,000 บาทต่อเดือน (สัดส่วนที่ 24%) และมีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน อยู่ที่ 14%
5. สัดส่วนการถือครองรถยนต์ใกล้เคียงกัน ที่สัดส่วน 24% (มี) และ 20% (ไม่มี) ตามลำดับ
6. และจำนวนรถยนต์ในครอบครองส่วนใหญ่อยู่ที่ 1 คัน หรือ 24% และมี 2 คัน อยู่ที่ 14%
7. ผู้ตอบในกลุ่มไม่ใช้บริการประจำ มักมีผู้ติดตามในการเดินทางด้วย (มากกว่า 32%)
8. จำนวนผู้ติดตามส่วนใหญ่ อยู่ที่ 1 คน (20%) และ 2 คน (15%) ตามลำดับ
9. เหตุผลหลักที่ไม่เลือกใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำ เรียงตามลำดับ ได้แก่ 1) แหล่งกิจกรรมไม่อยู่ในพื้นที่ให้บริการ หรือเส้นทาง ปริมาณเกือบ 50% 2) ไม่ได้รับความสะดวก เช่น เข้าถึงสถานียาก มีสำภาระมาก และไม่มีที่จอดรถ เป็นต้น จำนวน 32% และเห็นว่ามีค่าใช้จ่ายสูงไป ที่ 16%
10. วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ตอบกลุ่มนี้ 3 อันดับแรก ได้แก่ เพื่อนันทนาการ (37%) เพื่อรับส่งคน (37%) และเพื่อไปทำงาน จำนวน 23% ตามลำดับ

11. รูปแบบการเดินทางของคนกลุ่มนี้ เรียงตามลำดับที่สำคัญ ดังนี้ 1) ด้วยรถโดยสารสาธารณะอื่น (รถโดยสารประจำทาง รถสองแถวร่วมบริการ รถตุ้มวลชน รถไฟ รถไฟฟ้า และเรือ) ปริมาณ 51% 2) รถกึ่งสาธารณะ (แท็กซี่ หรือรถจักรยานยนต์รับจ้าง) ประมาณ 25% และ 3) ด้วยรถส่วนบุคคล (รถเก๋ง หรือกระบะ) ประมาณ 16% ตามลำดับ โดยสัดส่วนการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (เดิน หรือจักรยาน) ต่ำมาก ที่ประมาณ 5%
12. ระยะทางจากต้นทางไปยังปลายทาง ส่วนมากไม่เกิน 10 กิโลเมตร (ประมาณ 85%)
13. ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนี้ รายงานว่ามีค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากการเดินทางไปยังปลายทาง
14. โดยค่าใช้จ่าย ตามข้อ 13 ข้างต้น สามารถเรียงตามลำดับความถี่ได้ดังนี้ 1) 38-60 บาท จำนวน 51% 2) ระหว่าง 15-37 บาท ปริมาณ 23% และ 3) ค่าใช้จ่ายมากกว่า 60 บาท อยู่ที่ 21%

4.2 ศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ

การศึกษาค้นหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระจากแบบสอบถาม งานวิจัยนี้ใช้หลักการวิเคราะห์หาค่า “ไคสแควร์ (χ^2)” และตรวจสอบระดับความสัมพันธ์ (น้อย ปานกลาง และมาก) ด้วยการพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์ Contingency coefficient (CC) ระหว่าง 0-1 ด้วยเทคนิค “Crosstabulation” ในตารางที่ 4.3 แสดงการหาค่าไคสแควร์ และตรวจสอบระดับความสัมพันธ์จากค่าสัมประสิทธิ์ Contingency coefficient

ตารางที่ 4.3 Crosstabulation แสดงค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ

ที่	ตัวแปร		ระดับความสัมพันธ์
1	อายุ	การใช้บริการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เดินทางเป็นประจำ	ปานกลาง
2	ระดับการศึกษา		
3	รายได้	สาเหตุหลักที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นประจำ	ปานกลาง
4	ผู้ติดตาม		
5	เพศ	ความถี่ที่ใช้บริการ (หน่วย : เทียบต่อสัปดาห์)	ปานกลาง
6	อายุ		
7	รถยนต์/รถกระบะ		
8	จำนวนรถยนต์ที่มี		
9	ผู้ติดตาม		
10	เพศ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ปานกลาง
11	รถยนต์/รถกระบะ		
12	จำนวนรถยนต์ที่มี		
13	ผู้ติดตาม		มาก
14	อายุ		
15	ระดับการศึกษา		
16	รายได้		
17	รถยนต์/รถกระบะ	ระยะทางจากต้นทางมายังสถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (หน่วย : กิโลเมตร)	ปานกลาง

ที่	ตัวแปร		ระดับ ความสัมพันธ์
18	อายุ	ระยะทางจากสถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ไปยังปลายทาง (หน่วย : กิโลเมตร)	ปานกลาง
19	ระดับ การศึกษา		
20	รายได้		
21	จำนวนรถยนต์ ที่มี		ปานกลาง
22	ผู้ติดตาม		
23	ระดับ การศึกษา	รวมค่าใช้จ่ายการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง โดยประมาณ	ปานกลาง
24	ผู้ติดตาม		
25	อายุ	สาเหตุหลักที่ไม่เลือกใช้บริการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็น ประจำ	ปานกลาง
26	รายได้		ปานกลาง
27	รถยนต์/รถ กระบะ		ปานกลาง
28	ผู้ติดตาม		ปานกลาง
29	อายุ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	มาก
30	ระดับ การศึกษา		
31	รายได้		
32	รถยนต์/รถ กระบะ		ปานกลาง
33	ผู้ติดตาม		ปานกลาง
34	จำนวน ผู้ติดตาม		มาก
35	เพศ	ระยะทางจากต้นทางไปยังปลายทาง (หน่วย : กิโลเมตร)	ปานกลาง

ที่	ตัวแปร		ระดับ ความสัมพันธ์
36	ระดับ การศึกษา		ปานกลาง
37	รายได้		ปานกลาง
38	รถยนต์/รถ กระบะ		ปานกลาง
39	ผู้ติดตาม		ปานกลาง
40	จำนวน ผู้ติดตาม		มาก
41	ระดับ การศึกษา	มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือไม่	ปานกลาง
42	รถยนต์/รถ กระบะ		ปานกลาง

จากการวิเคราะห์ตาม ตารางที่ 4.3 ข้างต้น พบว่าตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ระหว่างกัน ได้แก่

1. พฤติกรรมการใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำ มีความสัมพันธ์ขั้นปานกลางกับ
ตัวแปร
 - 1.1 ระดับการศึกษา
 - 1.2 อายุ
2. การระบุสาเหตุหลักที่เลือกใช้บริการประจำมีความเชื่อมโยงระดับปานกลางกับ
 - 2.1 รายได้
 - 2.2 การมีผู้ติดตามหรือไม่
3. ความถี่ในการใช้บริการ Airport Rail Link สัมพันธ์ระดับปานกลางกับตัวแปรดังต่อไปนี้
 - 3.1 เพศ

- 3.2 อายุ
- 3.3 การถือครองรถยนต์
- 3.4 จำนวนรถยนต์ที่ถือครอง และ
- 3.5 การมีผู้ติดตามหรือไม่มี
- 4. การระบุสาเหตุหลักที่ไม่เลือกใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำ มีความเชื่อมโยงระดับปานกลางกับตัวแปรต่าง ๆ ได้แก่
 - 4.1 อายุ
 - 4.2 รายได้
 - 4.3 การถือครองรถยนต์ และ
 - 4.4 การมีหรือไม่มีผู้ติดตาม

ในบทต่อไปจะเป็นการสรุปผลการศึกษาและวิจัย พร้อมทั้งข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น รัฐบาล การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด