

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษา

ปริญญาโท บริหารธุรกิจ

**FACTORS RELATED TO THE BEHAVIOR OF CHOOSING A VEHICLE FOR TRAVELING TO
RAMKHAMHAENG UNIVERSITY THE STUDY OF M.B.A. STUDENT AT RAMKHAMHAENG
UNIVERSITY**

ฐาปกรณ์ นาคปานเยี่ยม

สาขาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ผู้รับผิดชอบบทความ

Thapakorn Nakpaniam

Email : tpkoat0662@gmail.com

Faculty of Business Administration Program in Management,

Ramkhamhaeng University

Corresponding Author

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการเดินทางนับเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับการดำเนินชีวิตของมนุษย์ โดยที่ระบบการขนส่งเป็นเครื่องมือก่อให้เกิดการเจริญเติบโต ก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ ขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับโอกาสและประโยชน์เพิ่มขึ้น ทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และในด้านต่างๆ มีการเพิ่มจำนวนของประชากรสูงขึ้น มีความต้องการในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยสังเกตได้จากกาที่หลายครอบครัวมีรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ยานพาหนะก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับการเดินทาง จึงทำให้สามารถวางแผนการเดินทางได้ง่ายขึ้น ประหยัดเวลามากขึ้น และค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลง

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคล ที่ทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norm) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) ที่มีต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง โดยการเก็บข้อมูลด้วยจำนวน 400 ชุด ผ่านแบบสอบถามออนไลน์และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ผลค่าทางสถิติตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป

ผลการศึกษางานวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ พบว่า พฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 56.3% วัตถุประสงค์การเดินทางส่วนใหญ่คือ เรียนหนังสือ 86.8% ความถี่ในการเดินทางคือ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 50.7% ช่วงวันที่เดินทางส่วนใหญ่ คือ วันเสาร์ 57.3% และช่วงเวลาที่เดินทาง คือ 05.00-12.00 น. เป็น 93% ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างออกเป็นเพศหญิง 69% และเพศชาย 31% โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 26-30 ปีคิดเป็น 31.5% อาชีพส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็น 61.5 %และระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ คือ 25,001-35,000 บาท 44.8%การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านเพศมีความสัมพันธ์กับในด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านอายุมีความสัมพันธ์กับในด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง ด้านวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ด้านความถี่ในการเดินทาง ด้านช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ และด้านช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับใน

ด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง และด้านความถี่ในการเดินทาง ด้านช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านอาชีพมีความสัมพันธ์กับในด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง ด้านความถี่ในการเดินทาง และด้านช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมด้านทัศนคติต่อพฤติกรรม (ท่านวางแผนการจราจรก่อนที่จะออกเดินทางและท่านมีการใช้แอปพลิเคชันของการเดินทาง) มีความสัมพันธ์กับในด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง และทัศนคติต่อพฤติกรรม(ท่านวางแผนการจราจรก่อนที่จะออกเดินทาง ท่านมีการใช้แอปพลิเคชันของการเดินทางและท่านมีพฤติกรรมการเดินทางด้วยยานพาหนะรูปแบบเดียวเสมอ) มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ทัศนคติต่อพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) และมีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมด้านการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์กับในด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง ด้านวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ด้านความถี่ในการเดินทาง และด้านช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมด้านการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในด้านการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง ด้านความถี่ในการเดินทาง

คำสำคัญ: ยานพาหนะ,พฤติกรรม

Abstract

Nowadays, traveling is an important factor for human life. With the transportation system being a tool for growth Causing development in various fields giving people more opportunities and benefits Both in economy, trade, service and in various fields There is an increasing number of population. There is a need to travel more and more convenient to travel. By observing that many families have personal cars These problems cause traffic problems during rush hour. The vehicle is also increasing rapidly. Study of behavior in choosing vehicles for traveling Therefore makes planning travel easier Save more time And reduced travel expenses.

This research has objectives. To study the influence of personal factors Attitude Toward, Subjective norm and Perceived Behavioral Control on Vehicle Selection Behavior for Ramkhamhaeng University Students of the Master of Business Administration Ramkhamhaeng University By collecting 400 sets of data via online questionnaires and using the data obtained to analyze the statistical value according to the research objectives with the finished program.

The results of the study of factors relating to the behavior of vehicle selection for traveling to Ramkhamhaeng University of the Master of Business Administration students found that the vehicle selection behavior of the respondents was mostly using personal cars 56.3% Most of the trips were studying 86.8%. Frequency of travel was 1-3 times per week, 50.7% during the travel date for Most of them are Saturday 57.3% and traveling time is between 05.00-12.00 hrs. It is 93%. The demographic characteristics of the sample groups are female 69% and males 31%, mostly aged between 26-30 years, accounting for 31.5. % The majority of the sample are 61.5% of the private company employees and the average monthly income of the sample Most of the levels are 25,001-35,000 baht 44.8% The study of gender demographic factors is associated with the selection of vehicles used for travel. The study of age-age demographic factors is associated with the selection of vehicles used for travel. Travel Purpose softens travel frequency Most of the date days and dates are available for most of the service. Studying average monthly demographic factors is associated with the selection of vehicles used for travel and travel frequency. On most of the date days. The study of professional demographic factors is associated with the selection of vehicles used for travel. Travel frequency and the date range sit mainly in the day. Study factors related to behavioral behavior (you plan traffic before departure and you have use the application of travel). It is associated with the selection of vehicles used for travel and attitudes to behavior (you plan traffic before departure. You always use the travel application and you are behaving traveling with a single vehicle.) It is associated with travel purposes. Attitudes to behavior are associated with travel frequency (times/week) and are associated with most of the date range. The study of factors related to the amenable behavior based on the referral group is associated with the selection of vehicles used for travel. Travel objectives, travel frequency

and date ranges The study of factors related to perceived behavior, the ability to control behaviors is associated with the behavior in the field of vehicle selection used for travel. Frequency of travel

Keyword: Vehicles, Behavior

บทนำ

พฤติกรรมในปัจจุบัน ปัจจัยอะไรที่มีความสัมพันธ์ต่อการเลือกใช้ยานพาหนะ เช่น ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ความรวดเร็ว ราคาถูก เป็นต้น และจำเป็นที่จะต้องเข้าใจในระดับลึกเพียงพอที่จะสามารถนำไปวิเคราะห์การเลือกของนักศึกษาที่จะตอบสนองต่อปัจจัยในการเลือกที่ต่างกัน งานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักศึกษาของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ ในการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางมายังมหาวิทยาลัยรามคำแหง ยานพาหนะมีความหลากหลายรูปแบบ เช่น โดยรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ เรือ รถแท็กซี่ รถไฟฟ้า รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้ให้นักศึกษาได้เลือกใช้เดินทางอย่างเหมาะสม และในการเลือกใช้ยานพาหนะอาจมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้ เช่น ที่อยู่อาศัย พื้นที่อาศัย อาชีพ รายได้ ความสะดวกสบาย และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะได้รับจากการเดินทาง

ดังนั้นงานวิจัยเล่มนี้ จึงได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง โดยยานพาหนะที่จะทำการศึกษา เช่น รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ รถแท็กซี่ รถไฟฟ้า เรือ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์รับจ้าง และปัจจัยใดที่มีผลต่อการเลือกใช้ยานพาหนะ เช่น เพศ อายุ รายได้ อาชีพ พื้นที่ที่อยู่อาศัย ศึกษาอิทธิพลของทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norm) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control)

วัตถุประสงค์งานวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง และทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norm) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control)

2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ อาชีพ รายได้

3. เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคล ทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norm) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) ที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึง ปัจจัยส่วนบุคคล ทัศนคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง เพื่อสามารถนำผลการวิจัยไปพัฒนารูปแบบการเดินทางอย่างเหมาะสม

2. งานวิจัยในครั้งนี้จะเป็นแนวทางให้แก่ผู้ที่สนใจ และนำไปศึกษาต่อ

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตของเนื้อหา คือ ศึกษา รูปแบบการเดินทาง ยานพาหนะ ระยะเวลาการเดินทางของนักศึกษาระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

2. ขอบเขตด้านประชากร คือ และการกำหนดกลุ่มตัวอย่างต้องเปิดตารางกลุ่มตัวอย่างของ Yamane (1973) ซึ่งทางผู้วิจัยได้กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ที่ 5% จึงทำให้มีระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และจากการเปิดตารางที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ซึ่งได้พบว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ได้มีจำนวน 400 ตัวอย่าง

3. ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง โดยแบบสอบถามจะเป็นแบบสอบถามออนไลน์

กรอบแนวคิดวิจัย

ตัวแปรด้านประชากรศาสตร์

- ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ อาชีพ
- ทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward)
- การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norm)
- การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control)

ตัวแปรด้านพฤติกรรม

- พฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เจตนาแสดงพฤติกรรม (Behavioral intention)
- พฤติกรรม (Behavior)

สมมติฐานงานวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านเพศที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านอายุที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านอาชีพที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ปัจจัยพฤติกรรมด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 ปัจจัยพฤติกรรมด้านการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 7 ปัจจัยพฤติกรรมด้านการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง แตกต่างกัน

แนวคิดและทฤษฎีที่ศึกษา

ในการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ เป็นการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ศึกษาทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward) มีผลต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะ ศึกษาการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norm) มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมทางเลือกใช้ยานพาหนะ ศึกษาการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) ที่มีผลในการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับการเดินทางมาวิทยาลัยรามคำแหง โดยนักศึกษาดำเนินการรวบรวม แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย

ทฤษฎีด้านประชากรศาสตร์

แนวคิดเกี่ยวกับลักษณะประชากรศาสตร์ลักษณะทางด้านประชากรศาสตร์ถือเป็นความหลากหลายและแตกต่างเกี่ยวกับบุคคลเช่น เพศอายุสถานภาพลักษณะโครงสร้างของร่างกายความอาวุโสในการทำงานเป็นต้น โดยจะแสดงถึงความเป็นมาของแต่ละบุคคลจากอดีตถึงปัจจุบันซึ่งความแตกต่างและหลากหลายของบุคคลนี้สามารถบ่งชี้ลักษณะพฤติกรรมที่แสดงออกที่แตกต่างกันการตัดสินใจที่แตกต่างกันที่มีสาเหตุมาจากความแตกต่างทางด้านประชากรศาสตร์หรือความเป็นมาของบุคคลนั่นเอง วชิรวัชร งามละม่อม (2558)

ลักษณะด้านประชากรศาสตร์ (Demographic) ประกอบด้วยเพศอายุสถานภาพระดับการศึกษาอาชีพรายได้เป็นเกณฑ์ที่เหมาะสมได้รับความนิยมนักวิชาการใช้ในการจัดกลุ่มลูกค้าผู้บริโภคการตลาดเนื่องจากตัวแปรด้านประชากรศาสตร์เป็นลักษณะที่สำคัญที่ช่วยบ่งชี้ตลาดเป้าหมายได้อย่างชัดเจนและเป็นตัวชี้วัดด้านประชากรศาสตร์ที่มีความง่ายชัดเจนและสะดวกต่อการตัดกลุ่มดังนี้ ศิริวรรณ เสรีรัตน์และคณะ (2538)

1. อายุ (Age) นักการตลาดสามารถใช้ประโยชน์จากการแบ่งแยกอายุของผู้บริโภคในการกำหนดกลยุทธ์หรือศึกษาความต้องการในสินค้าของผู้บริโภคได้ศึกษาการตัดสินใจซื้อสินค้าของผู้บริโภคเนื่องจากผู้บริโภคในแต่ละช่วงอายุจะมีความต้องการเลือกซื้อสินค้ามีความจำเป็นต่อสินค้าที่แตกต่างกันหรือบริโภคสินค้าที่แตกต่างกันเช่นวัยเด็กจะมีความต้องการสินค้าหรือบริโภคที่ต่างกับวัยผู้ใหญ่เป็นต้นทั้งนี้ รัชญพัทธ์ เกตุประดิษฐ์ (2554) ที่ศึกษาและสรุปผลการวิจัยพบว่าเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าทางอินเทอร์เน็ตของผู้หญิงในเขตกรุงเทพมหานคร

2. เพศ (Sex) ถือเป็นตัวแปรที่มีความสำคัญในการแบ่งส่วนตลาดซึ่งความแตกต่างของเพศเป็นตัวแปรสำคัญที่บ่งชี้ถึงความต้องการของผู้บริโภคที่แตกต่างกันเพราะลักษณะของเพศที่แตกต่างกันของผู้บริโภคในปัจจุบันสามารถอธิบายและแยกแยะการตอบสนองของผู้บริโภคที่แตกต่างกันได้ค่อนข้างชัดเจนเนื่องจากเพศชายและเพศหญิงจะมีค่านิยมความคิดวิถีชีวิตวิถีการตัดสินใจและทัศนคติที่แตกต่างกันในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้า

3. สถานภาพการสมรส (Marital Status) ประเภทของสภาพสมรสจะมีผลต่อการตัดสินใจของบุคคลเนื่องจากวิถีชีวิตทัศนคติความจำเป็นหรือแนวทางการตัดสินใจหรือบุคคลที่มีอิทธิพลต่อความคิดของบุคคลจะมีความแตกต่างกันตามแต่สภาพการสมรสเช่นบุคคลที่มีสถานภาพโสดจะมีอิสระทางความคิดสามารถตัดสินใจได้ด้วยตนเองเพียงลำพังการตัดสินใจต่างๆได้อิสระและใช้เวลาน้อยกว่าคนที่สมรสแล้วเป็นต้น

4. รายได้การศึกษาและอาชีพ (Income, Education and Occupation) การแบ่งส่วนตลาดโดยใช้เกณฑ์ด้านรายได้ได้อย่างเดียวอาจไม่เหมาะสมต่อการศึกษาคลาคือรายได้จะกลายเป็นตัวชี้วัดการมีหรือไม่มีความสามารถในการซื้อสินค้าของผู้บริโภคซึ่งในความเป็นจริงแล้วการเลือกซื้อสินค้าอาจจะมาจากรูปแบบของการดำรงชีวิตอาชีพการศึกษาการสนิมส่วนตัวเป็นต้นนักการตลาดส่วนใหญ่จึงมักใช้ตัวแปรด้านรายได้ร่วมกับตัวแปรด้านประชากรศาสตร์ตัวอื่นๆเพื่อให้สามารถกำหนดเป้าหมายได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นเช่นกลุ่มรายได้ อาจเกี่ยวข้องกับเกณฑ์อายุและอาชีพพร้อมกันเป็นต้น

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior: TPB)

Icek Ajzen (2005) กล่าวว่าทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior) เป็นทฤษฎีทางจิตสังคมที่ใช้ในการทำนายพฤติกรรมของบุคคลและช่วยให้มีความเข้าใจในพฤติกรรมของบุคคลมากยิ่งขึ้น โดยบุคคลจะกระทำพฤติกรรมที่สนใจซึ่งจะมีการวางแผนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งนี้พฤติกรรมที่บุคคลนั้นกระทำสำเร็จจะเกิดได้จากความตั้งใจในการที่จะมีการควบคุมปัจจัยต่างๆที่ขัดขวางการกระทำพฤติกรรมโดยพฤติกรรมของบุคคลส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การควบคุมของความตั้งใจที่จะมีการกระทำพฤติกรรมต่างๆโดยพฤติกรรมทุกชนิดที่มีความจำเป็นต้องการวางแผนไว้ล่วงหน้าและสามารถที่จะทำนายได้จากความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรม

ทัศนคติต่อพฤติกรรม (Attitude Toward the Behavior) เป็นตัวแปรที่เกิดจากการประเมินความรู้สึกทางบวกหรือทางลบของบุคคลต่อพฤติกรรมต่างๆซึ่งจะได้รับอิทธิพลจากความเชื่อที่เกี่ยวกับผลของพฤติกรรมทั้งนี้หากบุคคลที่มีความเชื่อว่าการกระทำนั้นจะนำไปสู่พฤติกรรมในทางบวกก็จะทำให้มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมและจะมีความตั้งใจมากในการกระทำพฤติกรรมต่างๆโดยในทางตรงกันข้ามหากบุคคลนั้นมีการกระทำที่จะนำไปสู่พฤติกรรมในทางลบก็จะทำให้มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรม

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm) เป็นการรับรู้ของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีความสำคัญกับตนเอง โดยที่จะมีความต้องการหรือไม่ต้องการให้ตนเองกระทำพฤติกรรมนั้นๆซึ่งถ้าบุคคลที่มีความสำคัญต่อตนเองได้มีการกระทำพฤติกรรมใดตนเองก็จะมีแนวโน้มที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นตาม

การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) เป็นการรับรู้ของบุคคลถึงความง่ายและความยากต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นๆ ซึ่งจะเป็นการสะท้อนจากประสบการณ์ในอดีตที่นี้สามารถที่จะควบคุมตนเองให้มีการกระทำพฤติกรรมต่างๆ ภายใต้อัจฉริยะที่สนับสนุนหรือปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการกระทำต่างๆ ซึ่งจะมีการขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ทักษะความรู้ความสามารถ เป็นต้น

ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (Intention) เป็นความต้องการที่จะพยายามทำพฤติกรรมต่างๆ โดยความตั้งใจนั้นเป็นสิ่งที่ยืนยันว่าบุคคลมีความพยายามและทุ่มเทมากน้อยเพียงใด โดยความตั้งใจเพียงอย่างเดียวก็เพียงพอที่จะสามารถทำพฤติกรรมต่างๆ ได้ ทั้งนี้หากยิ่งบุคคลนั้นมีความตั้งใจที่แน่วแน่และมุ่งมั่นในการกระทำต่างๆ บุคคลนั้นก็จะมีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมนั้นให้สำเร็จลุล่วง แต่ถ้าหากความตั้งใจเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอ ก็อาจจะต้องมีการหาปัจจัยต่างๆ เข้ามาช่วยเสริมให้ความตั้งใจนั้นประสบความสำเร็จ เช่น เงินทักษะ เป็นต้น

พฤติกรรม (Behavior) ในส่วนของพฤติกรรมผู้บริโภค พฤติกรรมที่ตามแผนได้เสนอว่าการวัดทัศนคตินั้นจะต้องวัดทัศนคติที่มีต่อการซื้อสินค้าหนึ่งๆ ไม่ใช่ทัศนคติต่อสินค้าหรือผลิตภัณฑ์หนึ่งๆ จึงจะสามารถทำนายพฤติกรรมของบุคคลได้อย่างถูกต้องและแม่นยำมากยิ่งขึ้น โดยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนยังมีส่วนช่วยให้เข้าใจพฤติกรรมผู้บริโภคได้มากยิ่งขึ้น กล่าวคือทำให้เกิดความเข้าใจมากขึ้นว่ามีปัจจัยใดบ้างนอกเหนือจากทัศนคติที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค (ซูซัย สมิทธิโกร, 2557)

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมตามแผน

จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2547) จากงานวิจัยความสัมพันธ์ของโครงสร้างอิทธิพล ทัศนคติต่อจุดหมายปลายทาง การบอกต่อด้วยอิเล็กทรอนิกส์ การรับรู้ภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทางและความตั้งใจเดินทาง พบว่า ทัศนคติต่อจุดหมายปลายทาง และ ภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทาง มีความสัมพันธ์ต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญ

Fishbein & Ajzen (1977) พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจกระทำพฤติกรรม เนื่องจากเป็นตัวกำหนดบรรทัดฐานของพฤติกรรมว่า สามารถกระทำพฤติกรรมใดได้บ้าง เป็นตัวกำหนดทางเลือกของพฤติกรรม เพื่อให้พฤติกรรมและรูปแบบการดำรงชีวิต เนื่องจากความต้องการเป็นที่ยอมรับภายในสังคม

วีรพงษ์ ชมภูนุช ผลการวิจัย พบว่า การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง ส่งผลมากที่สุดต่อความตั้งใจเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง ความเคยชินมีผลกระทบน้อยต่อการตัดสินใจเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง และตัวแปรด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้เดินทาง รายได้ ลักษณะการเดินทาง และระยะทางการเดินทาง ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางด้วยเช่นกัน

Bandura (1986) พบว่า การรับรู้ความสามารถของตนเอง จะส่งผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล เนื่องมาจากการรับรู้ความสามารถของตนเองมีอิทธิพลต่อกระบวนการคิดวิเคราะห์การรับรู้ จูงใจ อารมณ์ความรู้สึก พฤติกรรมส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ความสามารถของตนเอง บุคคลมีแนวโน้มที่จะหลีกเลี่ยงงานและสภาพการณ์ที่เชื่อว่ายากเกินความสามารถของตนเอง และบุคคลจะเลือกทำกิจกรรมที่เขาแน่ใจว่า เขามีความสามารถที่จะทำงานนั้นสำเร็จ

Ajzen and Fishbein (1980) ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง เมื่อบุคคลประเมินแล้วว่าพฤติกรรมนั้นให้ผลลัพธ์ในทางบวกและเชื่อว่าบุคคลที่มีความสำคัญต่อคนเห็นด้วย และสนับสนุนให้ตนกระทำพฤติกรรมนั้น บุคคลจะตั้งใจแสดงพฤติกรรม แต่หากประเมินแล้วว่าพฤติกรรมนั้นให้ผลลัพธ์ในทางลบ บุคคลจะไม่แสดงพฤติกรรม

Wood & Bandura (1989) ได้ขยายความหมายของการรับรู้ ความสามารถของตนเองเป็นบทบาทหลักของกระบวนการควบคุมตนเอง ทำให้มีแรงจูงใจที่จะกระทำ พฤติกรรมต่างๆ ให้ประสบความสำเร็จ รวมถึงความพยายามที่บุคคลทุ่มเทลงไป และความยืดหยุ่นที่จะกระทำต่อสิ่งนั้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเลือกรูปแบบการเดินทาง

พฤติกรรมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกรูปแบบการเดินทางระยะไกลของประเทศไทย สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) (2552). ระบุว่าในประเทศไทยมีผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด (Intercity) จำนวนประมาณ 500 ล้านคน-เที่ยวต่อปี แต่สัดส่วนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (รถบัสหรือรถทัวร์) และรถไฟ โดยสาเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีปัญหาและการให้บริการไม่อาจตอบสนองต่อพฤติกรรมการเดินทางของคนได้อย่างดี

เพียงพอในด้านความสะดวกและรวดเร็วโดยผู้เดินทางระยะไกล หันมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากยิ่งขึ้นทั้งนี้ประเทศไทยได้มีการพัฒนาแบบจำลองเพื่อวิเคราะห์ด้านจรรยาบรรณและขนส่งมาอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการพัฒนาแบบจำลองการเดินทางระดับประเทศ (National Model) ซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์ในภาพรวมของการเลือกรูปแบบเดินทางระหว่างจังหวัดได้โดยในอดีตส่วนใหญ่ได้ถูกพัฒนาโดยอยู่บนพื้นฐานของแบบจำลองหลายทางเลือกและมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องเพียง 2 ปัจจัยคือค่าใช้จ่ายในการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทางซึ่งต่อมา ก็ได้มีผลงานวิจัยที่ได้ทำการศึกษาเพื่อปรับปรุงแบบจำลองการเลือกการเดินทางให้ดียิ่งขึ้น อาทิ เอกฉัตรและคณะ (2549), Silaparcham (2007) เป็นต้น

วาทีณี สารานุกิจ (2548) ยุทธกิจ ครุฑโรจน์, (2548), กิตติชัย ธนทรัพย์สิน, (2549), และ ชลิตา ผดุงมิตรและคณะ (2552) อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2554 สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, (2554), ได้พัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางระดับประเทศขึ้นใหม่ โดยได้พัฒนาอยู่บนพื้นฐานของแบบจำลองหลายทางเลือกและมีทางเลือกในการเดินทางทั้งสิ้น 4 รูปแบบคือรถยนต์ส่วนตัวโดยสารรถไฟ และเครื่องบินสำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางระยะไกลของประเทศไทย วาทีณี สารานุกิจ (2548), พบว่าปัจจัยด้านเพศ อายุ รายได้ ครัวเรือน จำนวนปีที่ศึกษาต่อระดับสูงค่าในการเดินทางผู้โดยสารค่าใช้จ่ายในการเดินทางประสมการณ์การเดินทางรวมทั้งปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทางความปลอดภัยในการเดินทางและความสะดวกสบายในการเดินทางมีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้เดินทาง

ยุทธกิจ ครุฑโรจน์ (2548) พบว่าปัจจัยด้านอายุรายได้ของผู้เดินทางค่าโดยสารการเดินทางและความสัมพันธ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับระดับรายได้ของผู้เดินทางมีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้เดินทาง กิตติชัย ธนทรัพย์สิน (2549) พบว่าปัจจัยค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถโดยสารประจำทางเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำค่าใช้จ่ายในการเดินทางของรถโดยสารประจำทางเทียบกับรถไฟความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทางเทียบกับรถไฟและความปลอดภัยของรถไฟเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำความตรงต่อเวลาของรถโดยสารประจำทางเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำและรถโดยสารประจำทางเทียบกับรถไฟมีความสำคัญต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระยะไกล งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกรูปแบบการเดินทางระยะไกลในต่างประเทศ

Dargay, J. and Clark, S. (2010). สำหรับประเทศเนเธอร์แลนด์ พบว่าระดับการศึกษาและการมีรถยนต์ส่วนตัวในความครอบครองมีส่วนสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการคมนาคมต่อทุกจุดประสงค์ของการเดินทาง โดยตัวแปรการใช้ประโยชน์ที่ดินและระยะเวลาในการเดินทางมีความสำคัญในการอธิบายการเปลี่ยนแปลง*, I. (2006) ระบุว่าคนอเมริกันที่พักอาศัยในเขตเมืองและมีรายได้ไม่น้อยกว่า 20, 000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกามีการเดินทางในวันหยุดยาวแต่ไม่ได้ใช้เวลาค้างคืนหลายคืนและเดินทางร่วมกับสมาชิกในครอบครัวหลายคนจะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งนี้ในการศึกษานี้ยังพบว่าอัตราการเลือกเดินทางโดยเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้โดยสารและระยะทางการเดินทางที่เพิ่มขึ้นโดยปัจจัยหลักของการเลือกรูปแบบการเดินทางคือตำแหน่งของที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองนอกจากนี้อาศัยของผู้เดินทางก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างรถยนต์ส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจการเลือกรูปแบบในการเดินทาง

อานูพล (2553) การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากรมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) วิทยาเขตบางขุนเทียนลักษณะการเดินทางไป มจธ. บางขุนเทียนแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม 1. รถสวัสดิการ 2. รถยนต์ส่วนตัวผู้วิจัยจึงเสนอให้มีการจัดรถรับส่งบุคลากร โดยมีเส้นทางการเดินทางวิ่งผ่านใกล้กับแหล่งที่พักอาศัยของบุคลากรที่ปฏิบัติงานประจำที่ มจธ. บางขุนเทียนและทำการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางที่ใช้บริการซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายหรือเวลาในการเดินทางให้แก่บุคลากร การสำรวจข้อมูลลักษณะพฤติกรรมและปัจจัยความพึงพอใจในการเดินทางทำด้วยการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามให้บุคลากรตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางในปัจจุบันจากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเพื่อหาความน่าจะเป็นที่บุคลากรจะเปลี่ยนมาใช้รถรับส่งบุคลากร มจธ. บางขุนเทียนจากผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถรับส่งบุคลากรของกลุ่มผู้ใช้รถสวัสดิการ ได้แก่ จำนวนครั้งในการต่อรถความสะดวกในการเดินทางและความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวมีปัจจัย ได้แก่ เวลาในการเดินทาง

และความง่ายในการเข้าถึงจุดจอดรับส่งผลจากการนำแบบจำลองที่สร้างขึ้นมาประยุกต์ใช้พบว่าหากมีการจัดระบบรถรับส่งบุคลากรตามที่ได้นำเสนอใหม่นี้จะมีบุคลากรมาใช้บริการถึงร้อยละ 34.56

Zhou (2012) ได้มีศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักศึกษาภายใน University of California ซึ่งได้ทำการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างจำนวน 769 ตัวอย่างโดยเลือกตัวอย่างเฉพาะกลุ่มนักศึกษาที่ใช้รถยนต์หรือมีรถยนต์ไว้ในครอบครองโดยทำการสำรวจรูปแบบการเดินทางจากบ้านถึงมหาวิทยาลัยและนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางพบว่ามาตรการที่นำไปสู่การเพิ่มจำนวนของผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ 1) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันในทุกระบบ 2) การลดค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนที่ให้บริการ 3) การจัดทำบัตรอนุญาตเพื่อจอดรถช่วยให้ผู้ใช้รถส่วนบุคคลหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนนอกจากนี้แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางแบบโลจิสติกหลายทางเลือก (Multinomial Logit models) ที่พัฒนาโดย Zhou (2012) ทำให้พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ เพศ ระดับชั้นปีที่ศึกษา อายุ และรูปแบบการพักอาศัยส่วนการเดินทางร่วมกันในลักษณะ Carpool เป็นที่นิยมสำหรับนักศึกษาที่มีบ้านอยู่ใกล้จากมหาวิทยาลัยและมีเพื่อนอาศัยอยู่ใกล้กัน

วารวิมล นิมิต (2547) ได้ศึกษาเรื่องการเดินทางของนักเรียนกับปัญหาจราจรในเทศบาลนครอุดรธานีโดยสถานศึกษากลุ่มตัวอย่างได้คัดเลือกจากบริเวณถนนที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งโดยพิจารณาจากข้อมูลปริมาณการจราจรของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) โดยใช้เกณฑ์การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างโรงเรียนสังกัดรัฐบาลและเอกชนและได้กล่าวว่าเพศมีอิทธิพลสำคัญในการศึกษาครั้งนี้เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลปฐมภูมิด้านสภาพของผู้ตอบแบบสอบถามลักษณะการเดินทางที่พักอาศัยและการกระจายตัวของนักเรียนรวมถึงปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางและการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิสภาพการใช้ที่ดินและสภาพการจราจรจากเอกสารของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องโดยใช้โปรแกรม SPSS คำวนทางสถิติใช้ Crosstab เป็นตัวอธิบายเพื่อเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละด้านสภาพของผู้ตอบแบบสอบถามและลักษณะการเดินทางของนักเรียนโดยมีตัวแปรที่ใช้ดังต่อไปนี้

1. ตัวแปรด้านสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศอายุระดับชั้นอาชีพผู้ปกครองรายได้ต่อเดือนของผู้ปกครองและสิ่งจูงใจในการเลือกสถานศึกษา
2. ตัวแปรด้านลักษณะการเดินทางของนักเรียน ได้แก่ พาหนะค่าใช้จ่ายระยะเวลาช่วงเวลากการกระจายตัวของที่พักอาศัยของนักเรียนปริมาณการเดินทางจากที่พักอาศัยของนักเรียนมายังโรงเรียนรวมถึงวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยสภาพของผู้เดินทางกับพฤติกรรมการเดินทาง

สุกัญญา ชัยพงษ์ (2544) ได้ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวันเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาเขตสาทร โดยศึกษาจากประชากรที่เข้ามาทำกิจกรรมโดยมีจุดปลายทางการเดินทางประเภทแหล่งงานสถานศึกษาและย่านการค้าเป็นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง ค่าใช้จ่าย ระยะเวลาในการเดินทาง และศึกษาปัญหาและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวันใช้เกณฑ์ในการเก็บแบบสอบถามจากประชากรที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่เขตสาทรตามพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของจุดปลายทางการเดินทางทั้ง 3 ประเภทโดยใช้ตัวชี้วัดทางสถิติคือ Crosstab และการหาค่าเฉลี่ยค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและการเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละโดยมีตัวแปรที่ใช้ดังต่อไปนี้

1. ตัวแปรด้านเศรษฐกิจและสังคมของประชากร ได้แก่ อายุ เพศ ระดับการศึกษา รายได้ สถานภาพการสมรส การครอบครองที่อยู่อาศัย
2. ตัวแปรด้านการเดินทาง ได้แก่ พาหนะ ระยะเวลา วัตถุประสงค์ในการเดินทางและค่าใช้จ่าย
3. ตัวแปรด้านการเสนอแนะ ได้แก่ การเสนอแนะและความพึงพอใจต่อการเดินทางจากการศึกษาพบว่า การเดินทางมาทำงานใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุดการเดินทางเข้ามาใช้บริการย่านการค้า และบริการใช้รถขนส่งสาธารณะมากที่สุด เช่นเดียวกับการเดินทางมาสถานศึกษามีความพึงพอใจต่อการเดินทางโดยรวมสูง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทางคือลักษณะของผู้ที่เดินทางเองลักษณะทางกายภาพมีการกระจุกตัวของแหล่งงานสถานบริการ และสถานศึกษาที่ดึงดูดการเดินทางเข้ามาประกอบกับลักษณะโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

จารึก ประพันธ์พจน์ (2533) ได้ศึกษาสภาพการเดินทางของนักเรียนเพื่อเป็นแนวทางประกอบการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาเขตชั้นในฝั่งพระนคร โดยมีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณาจากปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของถนนสายต่างๆในเขตพื้นที่ศึกษาพิจารณาตำแหน่งที่ตั้ง โรงเรียนในเขตพื้นที่ศึกษาโดยพิจารณาจากถนนที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งเป็นหลัก

พิจารณาคัดเลือกโรงเรียนที่มีจำนวนนักเรียนมากกว่าข้อมูลจำนวนนักเรียนรายโรงเรียนปี พ. ศ. 2531 โดยเปรียบเทียบระหว่างโรงเรียนรัฐบาลกับโรงเรียนเอกชนและไม่แยกระดับชั้นเรียนหรือเพศมีตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลโรงเรียนรัฐบาลและเอกชน ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพผู้ปกครอง รายได้ต่อเดือนผู้ปกครอง ค่าใช้จ่ายต่อวันในการเดินทางไป-กลับโรงเรียนและสิ่งจูงใจที่สำคัญในการเลือกศึกษาโรงเรียนนี้ วิเคราะห์การกระจายตัวของที่พักอาศัยของนักเรียนรายโรงเรียน วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางจากที่พักอาศัยของนักเรียนมายังโรงเรียน วิเคราะห์ประเภทพาหนะที่ใช้เดินทางไป-กลับโรงเรียนของนักเรียนรายโรงเรียน วิเคราะห์เปรียบเทียบความสัมพันธ์ด้วยตาราง Crosstab พบว่าร้อยละ 51.21 มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ศึกษาซึ่งโดยสรุปแล้วจะพบว่าการเดินทางของนักเรียนมีส่วนสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วน

วิธีดำเนินงานวิจัย

ในบทนี้จะเป็นส่วนของวิธีการดำเนินงานวิจัย ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ โดยทำการศึกษาตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

การออกแบบงานวิจัย

งานวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้ยานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจโดยการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey) ซึ่งใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้การประมวลผลจากโปรแกรมสำเร็จรูป ผู้วิจัยได้ทำงานทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) ของเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ของแบบสอบถามก่อนนำแบบสอบถามไปหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญเพื่อช่วยพิจารณาความพอเพียงของเนื้อหาในแบบสอบถามทั้งฉบับ

ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) แบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาและปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดสอบ (Pre-test) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติตามกำหนดไว้จำนวน 30 ตัวอย่าง เพื่อทดสอบความเข้าใจที่ตรงกันในข้อคำถามต่าง ๆ และวัดความสม่ำเสมอสอดคล้องภายใน (Internal consistency) โดยใช้วิธีทดสอบ Cronbach's Alpha วิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.848

การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อผู้วิจัยได้ทำ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามแล้ว จึงได้นำข้อมูลนั้นมาประมวลผลด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลดังรายละเอียดต่อไปนี้

สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

1. ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) และค่าความถี่ (Frequency) กับตัวแปรที่มีระดับการวัดเชิงกลุ่ม ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ และรายได้
2. ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) กับตัวแปรที่มีระดับการวัดเชิงปริมาณ ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย และด้านการส่งเสริมการตลาด และพฤติกรรมการซื้อสินค้าออนไลน์

สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) ที่ใช้เพื่อทดสอบสมมติฐาน

คือ สถิติไคสแควร์ (Chi-Square) โดยใช้ทดสอบกับปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ กับพฤติกรรมการซื้อสินค้าออนไลน์ และปัจจัยส่วนสมทางการตลาด ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ด้านส่งเสริมการตลาด กับพฤติกรรมการซื้อสินค้าออนไลน์

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างสามารถแบ่งลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างออกเป็น เพศหญิง 69% และเพศชาย 31% โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 26-30 ปีคิดเป็น 31.5% อาชีพส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็น 61.5 %และระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ คือ 25,001-35,000 บาท 44.8%

การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านอายุมีความสัมพันธ์กับในการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) มีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ และมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่เกิดเลือกเดินทางมากที่สุด

การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับในการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) มีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง และไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่เกิดเลือกเดินทางมากที่สุด

การศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ด้านอาชีพมีความสัมพันธ์กับในการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) มีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง และไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่เกิดเลือกเดินทางมากที่สุด สอดคล้องกับงานวิจัยของ Zhon (2012) ที่พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ เพศ ระดับชั้นปีที่ศึกษา อายุ และรูปแบบการพักอาศัย ส่วนการเดินทางร่วมกันในลักษณะ Carpool เป็นที่นิยมสำหรับนักศึกษาที่มีบ้านอยู่ใกล้จากมหาวิทยาลัยและมีเพื่อนอาศัยอยู่ใกล้กัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์(2548) พบว่าปัจจัยด้านอายุ รายได้ของผู้เดินทาง ค่าโดยสารการเดินทางและความสัมพันธ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับระดับรายได้ของผู้เดินทางมีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้เดินทาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิราภรณ์ วงศ์อนุ (2562) พบว่า ความแตกต่างในด้านพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทย พบว่า เพศ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย พบว่า เพศ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย

การศึกษาปัจจัยด้านพฤติกรรมต่อทัศนคติ ปัจจัยด้านการคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิง และปัจจัยด้านความรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ผลการศึกษานี้ การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับในการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) และมีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่เกิดเลือกเดินทางมากที่สุด สอดคล้องกับงานวิจัยของ จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2547) จากงานวิจัยความสัมพันธ์ของโครงสร้างอิทธิพล ทัศนคติต่อจุดหมายปลายทาง การบอกต่อด้วยอิเล็กทรอนิกส์ การรับรู้ภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทางและความตั้งใจเดินทาง พบว่า ทัศนคติต่อจุดหมายปลายทาง และ ภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทาง มีความสัมพันธ์ต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ajzen and Fishbein (1980) กำหนดโดยทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมและการคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิง เมื่อบุคคลประเมินแล้วว่าพฤติกรรมนั้นให้ผลลัพธ์ในทางบวกและเชื่อว่าบุคคลที่มีความสำคัญต่อตนเองเห็นด้วย และสนับสนุนให้ตนกระทำพฤติกรรมนั้น บุคคลจะตั้งใจแสดงพฤติกรรม แต่หากประเมินแล้วว่าพฤติกรรมนั้นให้ผลลัพธ์ในทางลบ บุคคลจะไม่แสดงพฤติกรรม

การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมด้านการคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์กับในการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) และมีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่เกิดเลือกเดินทางมากที่สุด สอดคล้องกับงานวิจัยของ วีรพงษ์ ชมภูษุ ผลการวิจัย พบว่า การคัดลอกตามบุคคลรอบข้าง ส่งผลมากที่สุดต่อความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ความเคยชินมีผลกระทบน้อยต่อการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และตัวแปรด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้เดินทาง รายได้ ลักษณะการเดินทาง และระยะทางการเดินทาง ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยเช่นกัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Fishbein & Ajzen (1977) พบว่า การคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิง มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจกระทำพฤติกรรม เนื่องจากเป็นตัวกำหนดบรรทัดฐานของพฤติกรรมว่า สามารถกระทำพฤติกรรมใดได้บ้าง เป็นตัวกำหนดทางเลือกของพฤติกรรม เพื่อให้พฤติกรรมและรูปแบบการดำรงชีวิต เนื่องจากความต้องการเป็นที่ยอมรับภายในสังคม สอดคล้องกับงานวิจัยของ Bhattacharjee (2000) สามารถพัฒนาสมมติฐานการวิจัยได้ว่า การคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิง มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติต่อจุดหมายปลายทาง และ พฤติกรรมความตั้งใจกลับมาจุดหมายปลายทางซ้ำ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Hsu & Huang (2012) ที่กล่าวว่า การคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิง มีความเกี่ยวข้องกับความตั้งใจเดินทางหรือวัตถุประสงค์การเดินทางของนักท่องเที่ยว

การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมด้านการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการเลือกยานพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทาง มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเดินทาง(ครั้ง/สัปดาห์) แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ในการ

เดินทาง ไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงวันที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ และ ไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา que เลือกเดินทางมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Mak, Lumbers, Eves, & Chang (2012) การเลือกเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว การรับรู้และสิ่งที่นักท่องเที่ยวรับรู้ จึงเป็นหนึ่งในปัจจัยซึ่งเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมที่แท้จริงในการเดินทาง สอดคล้องกับทฤษฎีของ Bandura (1986) การรับรู้ความสามารถของตนเอง จะส่งผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล เนื่องมาจากการรับรู้ความสามารถของตนเองมีอิทธิพลต่อกระบวนการคิดวิเคราะห์ การสร้าง จูงใจ อารมณ์ความรู้สึก พฤติกรรมส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ความสามารถ ของตนเอง บุคคลมีแนวโน้มที่จะหลีกเลี่ยงงานและสภาพการณ์ที่เชื่อว่ายากเกินความสามารถของ ตนเอง และบุคคลจะเลือกทำกิจกรรมที่เขาแน่ใจว่า เขามีความสามารถที่จะทำงานนั้นสำเร็จ และสอดคล้องกับ Wood & Bandura (1989) ได้ขยายความหมายของการรับรู้ ความสามารถของตนเองเป็นบทบาทหลักของกระบวนการควบคุมตนเอง ทำให้มีแรงจูงใจที่จะกระทำ พฤติกรรมต่างๆ ให้ประสบความสำเร็จ รวมถึงความพยายามที่บุคคลทุ่มเทลงไป และความยืดหยุ่นที่จะกระทำต่อสิ่งนั้น

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1. จากผลการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ยานพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้มากที่สุดคือ รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้นมหาวิทยาลัยรามคำแหงสามารถนำผลการวิจัยนี้ไปเป็นข้อมูลเพื่อจัดสรรที่จอดรถสำหรับนักศึกษา หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆภายในมหาวิทยาลัยแก่นักศึกษา

ข้อจำกัดงานวิจัย

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง เป็นข้อมูลที่รวบรวมจากแบบสอบถามทางออนไลน์อย่างเดียวเท่านั้น เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดโควิด 19 เป็นผลทำให้ยังไม่สามารถเข้าถึง ข้อมูลเชิงลึกหรือข้อมูลสำคัญบางอย่างได้ และการเก็บข้อมูลเป็นการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างของนักศึกษาศรีอยุธยาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย เท่านั้น ดังนั้นวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ของการเดินทางจึงเป็นการเดินทางเพื่อมาศึกษาเล่าเรียน โดยระยะเวลาในการทำการวิจัยครั้งนี้ค่อนข้างจำกัด ซึ่งมีเวลาเก็บข้อมูลประมาณ 1 เดือน คือเดือนเมษายน และแบบสอบถามมีการเก็บข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่อายุ อาชีพ ระดับรายได้ ดังนั้น ผู้ที่จะนำข้อมูลวิจัยชุดนี้ไปใช้ควรระมัดระวังการนำข้อมูลด้าน ประชากรศาสตร์ และข้อมูลเชิงสถิติอื่นๆ สำหรับเป็นข้อมูลที่เชื่อมโยงปัจจัยต่างๆ นอกจากนี้ ข้อมูลที่ เก็บจากกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยนี้เป็นข้อมูลปี พ.ศ. 2563 จึงควรระวังการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลไป ตามกาลเวลา

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอนาคต

1. ควรศึกษาถึงผลกระทบที่มีต่อสังคมในด้านการจราจรในการเลือกใช้นยานพาหนะ
2. ควรศึกษางานวิจัยที่มีตัวอย่างประชากรเป็นบุคคลทั่วไปด้วย เพื่อให้ได้ข้อมูลการเดินทางและวัตถุประสงค์การเดินทางที่หลากหลาย
3. ควรให้ความรู้หรือประชาสัมพันธ์ในเรื่องการเดินทางไปยังมหาวิทยาลัยรามคำแหงเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับกรวางแผนการเดินทางอย่างเหมาะสม

เอกสารอ้างอิง

- กิตติชัย ชนทรัพย์สิน. (2549)ปัจจัยค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถโดยสารประจำทาง
- จารึก ประพันธ์พจน์ (2533) ศึกษาสภาพการเดินทางของนักเรียนเพื่อเป็นแนวทางประกอบการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร
- จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์. (2547). ทศนคติความเชื่อและพฤติกรรม:การวัด การพยากรณ์และการเปลี่ยนแปลง. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ชูชัยสมิทธิไกร(2557) พฤติกรรมผู้บริโภค.กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2554
- ชลิตา ผดุงมิตรและคณะ (2552) พฤติกรรมการเดินทางระยะไกลของผู้พักอาศัยในกรุงเทพมหานคร
- ธัญญพัทธ์ เกตุประดิษฐ์ (2554)ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าทางอินเทอร์เน็ตของผู้หญิงในเขตกรุงเทพมหานคร
- ปรีชา 2536 แบบจำลองการเกิดการเดินทางสำหรับกรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์/กรุงเทพฯ.ศูนย์ข้อมูลการวิจัย Digital "วช."
- ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์. (2548). ปัจจัยด้านอายุรายได้ของผู้เดินทางค่าโดยสารการเดินทางและ
- ความสัมพันธ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับระดับรายได้ของผู้เดินทางมีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้เดินทาง

วชิรวัชร งามละม่อม 2558 การศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล บรรยากาศองค์กร ความผูกพันต่อองค์กร และความพึงพอใจในงาน ที่ส่งผลต่อคุณภาพ

ชีวิตในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการบริษัทเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร

วรวิมล นิमित (2547) ศึกษาเรื่องการเดินทางของนักเรียนกับปัญหาจราจรในเทศบาลนครอุดรธานี

วาทีณี สาราญจิตร (2548). การเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ 2538 ปัจจัยทางด้านส่วนประชากรศาสตร์ ด้านพฤติกรรมผู้บริโภคและปัจจัยด้านเว็บไซต์พระเครื่องพาณิชย์

อิเล็กทรอนิกส์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเช่าหรือประมูลพระเครื่องออนไลน์

สุกัญญา ชัยพงษ์ (2544) ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวันเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร

อานูพล (2553) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากร

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

เอกนัฏและคณะ (2549). Silaparcham (2007) การเลือกรูปแบบเดินทางระหว่างจังหวัด

Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). Understanding attitudes and predicting social behavior: Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.

Bandura, A. (1986). Social foundations of thought and action : a social cognitive theory. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.

Bhattacharjee, A. (2000). Acceptance of e-commerce services: the case of electronic brokerages. IEEE Transactions on systems, man, and cybernetics-Part A: Systems and humans, 30(4), 411-420.

Dargay, J. and Clark, S. (2010). Limtanakool และคณะ (2004) Choosing long-distance travel Patterns

Hsu, C. H., & Huang, S. (2012). An extension of the theory of planned behavior model for tourists. Journal of Hospitality & Tourism Research, 36(3), 390-417.

Icek Ajzen (2005, p. 117) ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior)

Rasmidatta, I. (2006) Choosing long-distance travel patterns

Mak, A. H., Lumbers, M., Eves, A., & Chang, R. C. (2012). Factors influencing tourist food consumption. International Journal of Hospitality Management, 31(3), 928-936.

Zhou (2012) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักศึกษาภายใน University of California

Wood, R., & Bandura, A. (1989). Social cognitive theory of organizational management. Academy of Management Review, 14, 361-384