



รายงานผลการสำรวจ

ความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้บริการเกี่ยวกับ
รถตู้โดยสารที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร-ต่างจังหวัด

พ.ศ. 2546



สำนักงานสถิติแห่งชาติ

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

[http:// www.nso.go.th](http://www.nso.go.th)

คำนำ

ปัจจุบันมีการนำรถตู้โดยสารมาให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมาย กระทรวงคมนาคมจึงมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก ขอความร่วมมือมายังสำนักงานสถิติแห่งชาติ ให้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้บริการเกี่ยวกับรถตู้โดยสารที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลใช้ประกอบการกำหนดนโยบาย และการตัดสินใจ การกำหนดเส้นทางและการให้มีการจดทะเบียนรถตู้โดยสารต่อไป

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

เมษายน 2546

การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนผู้ให้บริการเกี่ยวกับรถตู้โดยสาร ที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัด พ.ศ. 2546

.....

1. ความเป็นมา

ด้วยปัจจุบันมีผู้นำรถตู้โดยสารมาให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมายกระทรวงคมนาคมจึงมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก ขอความร่วมมือมายังสำนักงานสถิติแห่งชาติให้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับรถตู้โดยสารที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบ การกำหนดนโยบายและการตัดสินใจต่อไป

2. วัตถุประสงค์

การสำรวจครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัดเกี่ยวกับความต้องการ รวมทั้งข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางต่าง ๆ ในการให้บริการรถตู้โดยสาร เพื่อให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประกอบการกำหนดนโยบาย และการตัดสินใจ การกำหนดเส้นทางและการให้มีการจดทะเบียนรถตู้โดยสารต่อไป

3. คุ่มรวม

ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัด ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป

4. ขอบเขตของการสำรวจ

รถตู้โดยสารที่ให้บริการระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัด โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 รถตู้โดยสารที่ให้บริการระยะทางน้อยกว่า 150 กิโลเมตร มี 14 จังหวัดได้แก่ จังหวัดนนทบุรี สมุทรสาคร ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสงคราม พระนครศรีอยุธยา ชลบุรี ราชบุรี สุพรรณบุรี อ่างทอง สระบุรี นครนายก กาญจนบุรี และปราจีนบุรี

กลุ่มที่ 2 รถตู้โดยสารที่ให้บริการระยะทางมากกว่า 150 กิโลเมตร มี 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดลพบุรี ระยอง อุทัยธานี สระแก้ว นครสวรรค์ จันทบุรี นครราชสีมา ชัยภูมิ พิจิตร และเพชรบูรณ์

5. ระเบียบวิธีการสำรวจ

แผนการสุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นแบบ Stratified Two – Stage Sampling โดยมีกลุ่มเส้นทางเดินรถเป็นสตราตัม ซึ่งมีทั้งสิ้น 2 กลุ่มเส้นทาง คือ

กลุ่มที่ 1 : เส้นทางเดินรถที่มีระยะทางน้อยกว่า 150 กิโลเมตร

กลุ่มที่ 2 : เส้นทางเดินรถที่มีระยะทางมากกว่า 150 กิโลเมตร

ในแต่ละกลุ่มประกอบด้วยเส้นทางเดินรถ โดยในแต่ละเส้นทางเดินรถให้รถตู้โดยสารเป็นหน่วยตัวอย่างชั้นที่หนึ่ง และผู้ใช้รถตู้โดยสารเป็นหน่วยตัวอย่างชั้นที่สอง

การเลือกหน่วยตัวอย่างชั้นที่หนึ่ง

ในแต่ละเส้นทางให้ทำการเลือกรถตู้โดยสารตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่ม โดยกำหนดให้เลือก 3 คัน ต่อเส้นทาง ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : จำนวนรถตู้โดยสารตัวอย่าง 165 คัน

กลุ่มที่ 2 : จำนวนรถตู้โดยสารตัวอย่าง 123 คัน

การเลือกหน่วยตัวอย่างชั้นที่สอง

ในขั้นนี้เป็นการเลือกผู้ใช้รถตู้โดยสารตัวอย่างที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป จำนวน 1,275 คน ด้วยวิธีการสุ่ม โดยกำหนดให้

กลุ่มที่ 1 : ให้เลือกผู้ใช้รถตู้โดยสารตัวอย่าง 4 คนต่อคัน

กลุ่มที่ 2 : ให้เลือกผู้ใช้รถตู้โดยสารตัวอย่าง 5 คนต่อคัน

6. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้วิธีส่งเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสถิติแห่งชาติไปทำการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ตามเส้นทางเดินรถที่ตกเป็นตัวอย่าง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปฏิบัติงานเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างวันที่ 24 - 31 มีนาคม 2546

7. การเสนอผล

เสนอผลการสำรวจเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัดในระยะทางน้อยกว่า 150 กิโลเมตร และระยะทางมากกว่า 150 กิโลเมตร ในรูปของร้อยละ

8. คำอธิบาย

รถตู้โดยสาร หมายถึง รถตู้ที่มีที่นั่งระหว่าง 12-20 ที่นั่ง ที่ใช้รับ-ส่งผู้โดยสาร และจัดเก็บค่าโดยสารเป็นรายบุคคลต่อเที่ยว ซึ่งไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถโดยสารประจำทาง

9. สรุปผลการสำรวจ

9.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบสัมภาษณ์

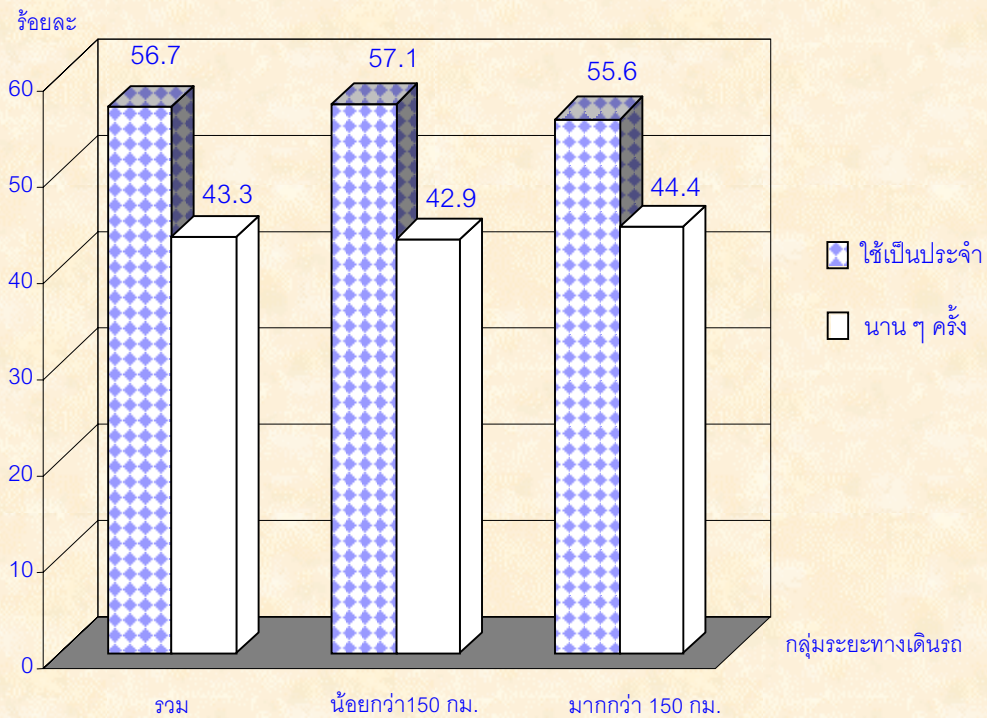
ในการสำรวจครั้งนี้ ประชาชนที่ตกเป็นตัวอย่างในการสัมภาษณ์ เป็นหญิง ร้อยละ 53.8 ชาย ร้อยละ 46.2 และอายุของผู้ตอบสัมภาษณ์มีการกระจายดังนี้ อายุ 18 – 29 ปี ร้อยละ 37.6 อายุ 30 – 39 ปี ร้อยละ 31.1 อายุ 40 – 49 ปี ร้อยละ 19.6 และอีกร้อยละ 11.7 อายุ 50 ปีขึ้นไป เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา ส่วนใหญ่เป็นผู้มีการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่า ร้อยละ 30.0 ระดับอาชีวศึกษา/อนุปริญญา ร้อยละ 24.9 ระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษา/ต่ำกว่า มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 22.8 และ 22.3 ตามลำดับ ส่วนสถานภาพการทำงาน ผู้ตอบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า เป็นพนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 31.9 นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 19.0 ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 16.9 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.2 และประกอบอาชีพอื่น ๆ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ ร้อยละ 21.0

ผู้ตอบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถโดยสารเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด ร้อยละ 65.5 ระบุว่าใช้บริการรถตู้โดยสาร รองลงมา เป็นรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ร้อยละ 23.6 รถโดยสารประจำทางและรถอื่น ๆ ร้อยละ 5.2 และ 5.7 ตามลำดับ

9.2 ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสาร

ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสาร ส่วนใหญ่ระบุว่าใช้บริการเป็นประจำ ร้อยละ 56.7 และใช้นาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 43.3 โดยพบว่า ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารของกลุ่มผู้ใช้ระยะทางเดินรถน้อยกว่า 150 กิโลเมตร และกลุ่มผู้ใช้ระยะทางเดินรถมากกว่า 150 กิโลเมตร มีสัดส่วนไม่แตกต่างกัน คือ ผู้ที่ใช้เส้นทางเดินรถที่มีระยะทางน้อยกว่า 150 กิโลเมตร จะใช้เป็นประจำ ร้อยละ 57.1 และใช้นาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 42.9 ในขณะที่ผู้ใช้เส้นทางเดินรถที่มีระยะทางมากกว่า 150 กิโลเมตร จะใช้เป็นประจำ ร้อยละ 55.6 และใช้นาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 44.4

แผนภูมิ 1 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสาร และกลุ่มระยะทางเดินรถ



9.3 เหตุผลของการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสาร

เมื่อสอบถามถึงเหตุผลที่ใช้บริการรถตู้โดยสารแทนการให้บริการรถโดยสารประจำทางแล้ว ประชาชนที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่ร้อยละ 94.8 ระบุเหตุผลว่ารถตู้โดยสารให้ความสะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 34.8 รถตู้โดยสารบริการดีกว่า ร้อยละ 22.2 มีรถโดยสารประจำทางไม่เพียงพอ ร้อยละ 12.0 ไม่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการในเส้นทางนี้ และเหตุผลอื่นๆ อีกร้อยละ 13.5

ตาราง 1 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารแทนรถโดยสารประจำทาง และกลุ่มระยะทางเดินทาง

เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารแทนรถโดยสารประจำทาง	รวม	กลุ่มระยะทางเดินทาง	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
ไม่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการในเส้นทางนี้	12.0	11.9	12.3
มีรถโดยสารประจำทางไม่เพียงพอ	22.2	23.7	18.8
รถตู้โดยสารบริการดีกว่า	34.8	35.6	33.0
รถตู้โดยสารสะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้รถโดยสารประจำทาง	94.8	95.8	92.5
อื่นๆ	13.5	12.1	16.5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

9.4 การทราบเรื่องรถตู้โดยสารเป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย

ประชาชนผู้ให้บริการรถตู้โดยสาร ร้อยละ 47.7 ทราบว่ารถตู้โดยสารที่ให้บริการอยู่นั้นเป็นรถที่ผิดกฎหมาย และเกินกว่าครึ่งหนึ่งหรือร้อยละ 52.3 ระบุว่าไม่ทราบ ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า กลุ่มผู้ให้บริการรถตู้โดยสารเป็นประจำ ระบุว่าไม่ทราบว่ารถตู้โดยสารเป็นรถที่ผิดกฎหมายถึงร้อยละ 44.3 และในขณะที่กลุ่มผู้ให้บริการนาน ๆ ครั้ง ระบุว่าไม่ทราบ ร้อยละ 62.8

ตาราง 2 ร้อยละของประชาชนที่ให้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการทราบเรื่องรถตู้โดยสารเป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย และกลุ่มระยะทางเดินรถ

การทราบเรื่องรถตู้โดยสาร เป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย	รวม	กลุ่มระยะทางเดินรถ	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
รวม	100.0	100.0	100.0
ทราบ	47.7	45.8	51.8
ไม่ทราบ	52.3	54.2	48.2
ผู้ใช้รถตู้โดยสารเป็นประจำ	100.0	100.0	100.0
ทราบ	55.7	55.2	56.8
ไม่ทราบ	44.3	44.8	43.2
ผู้ใช้รถตู้โดยสารนาน ๆ ครั้ง	100.0	100.0	100.0
ทราบ	37.2	33.3	45.4
ไม่ทราบ	62.8	66.7	54.6

9.5 การได้รับความเดือดร้อน ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสาร

เมื่อสอบถามประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่จะได้รับ กรณีถ้าไม่มีการบริการรถตู้โดยสาร พบว่า ประชาชนที่ใช้บริการทั้ง 2 กลุ่ม ระบุว่า จะได้รับความเดือดร้อนมาก ร้อยละ 32.8 ได้รับความเดือดร้อนปานกลาง ร้อยละ 47.8 และที่เหลืออีกร้อยละ 19.4 ได้รับความเดือดร้อนน้อย นอกจากนี้ผู้ที่ใช้บริการรถตู้โดยสารเป็นประจำ ระบุว่า จะได้รับความเดือดร้อนมาก ร้อยละ 51.2 เดือดร้อนปานกลาง ร้อยละ 40.9 เดือดร้อนน้อย ร้อยละ 7.9 ส่วนผู้ที่ใช้บริการรถตู้โดยสารนานๆ ครั้ง ระบุว่า จะเดือดร้อนปานกลาง ร้อยละ 56.9 เดือดร้อนน้อย ร้อยละ 34.3 และมีเพียงร้อยละ 8.8 ที่ได้รับความเดือดร้อนมาก

ตาราง 3 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการได้รับความเดือดร้อน ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารจริงในเส้นทางที่ใช้บริการ และกลุ่มระยะทางเดินรถ

การได้รับความเดือดร้อน	รวม	กลุ่มระยะทางเดินรถ	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
รวม	100.0	100.0	100.0
มาก	32.8	33.4	31.3
ปานกลาง	47.8	47.4	49.0
น้อย	19.4	19.2	19.7
ผู้ใช้รถตู้โดยสารเป็นประจำ	100.0	100.0	100.0
มาก	51.2	53.6	45.6
ปานกลาง	40.9	38.9	45.5
น้อย	7.9	7.5	8.9
ผู้ใช้รถตู้โดยสารนาน ๆ ครั้ง	100.0	100.0	100.0
มาก	8.8	6.6	13.5
ปานกลาง	56.9	58.5	53.4
น้อย	34.3	34.9	33.1

9.6 การจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 – 30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแผนการให้บริการรถตู้โดยสาร

ผลการสำรวจ พบว่า ประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร ทั้งกลุ่มผู้ใช้ระยะทางเดินรถน้อยกว่า 150 กิโลเมตร และกลุ่มผู้ใช้ระยะทางเดินรถมากกว่า 150 กิโลเมตร ประมาณ 3 ใน 4 หรือ ร้อยละ 76.3 ระบุว่า จะเปลี่ยนมาใช้บริการรถปรับอากาศขนาด 20 – 30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีการบริการแทนรถตู้โดยสาร มีเพียงร้อยละ 23.7 ที่ระบุว่า จะไม่ใช้บริการดังกล่าว โดยผู้ใช้รถตู้โดยสารเป็นประจำ ระบุว่า จะเปลี่ยนมาใช้บริการ ร้อยละ 71.0 จะไม่ใช้บริการ ร้อยละ 29.0 ในขณะที่ผู้ใช้รถตู้มานาน ๆ ครั้ง ระบุว่า จะใช้บริการ ร้อยละ 83.1 และจะไม่ใช้บริการ ร้อยละ 16.9

ตาราง 4 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 – 30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแผนการให้บริการรถตู้โดยสาร และกลุ่มระยะทางเดินรถ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20-30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแผนการให้บริการรถตู้โดยสาร	รวม	กลุ่มระยะทางเดินรถ	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
รวม	100.0	100.0	100.0
จะใช้บริการ	76.3	76.9	74.8
จะไม่ใช้บริการ	23.7	23.1	25.2
ผู้ใช้รถตู้โดยสารเป็นประจำ	100.0	100.0	100.0
จะใช้บริการ	71.0	70.7	71.8
จะไม่ใช้บริการ	29.0	29.3	28.2
ผู้ใช้รถตู้โดยสารนาน ๆ ครั้ง	100.0	100.0	100.0
จะใช้บริการ	83.1	85.2	78.6
จะไม่ใช้บริการ	16.9	14.8	21.4

9.7 แนวทางแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย

เมื่อสอบถามถึงแนวทางความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหากับรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย พบว่า ประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 93.3 ระบุว่าต้องการให้มีรถตู้โดยสารต่อไป โดยจัดเส้นทางให้ถูกต้องตามกฎหมาย ที่เหลืออีกร้อยละ 3.4 ระบุว่าต้องการให้รัฐบาลจับกุมไม่ให้มีรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย และอื่น ๆ ร้อยละ 3.3

ตาราง 5 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย และกลุ่มระยะทางเดินรถ

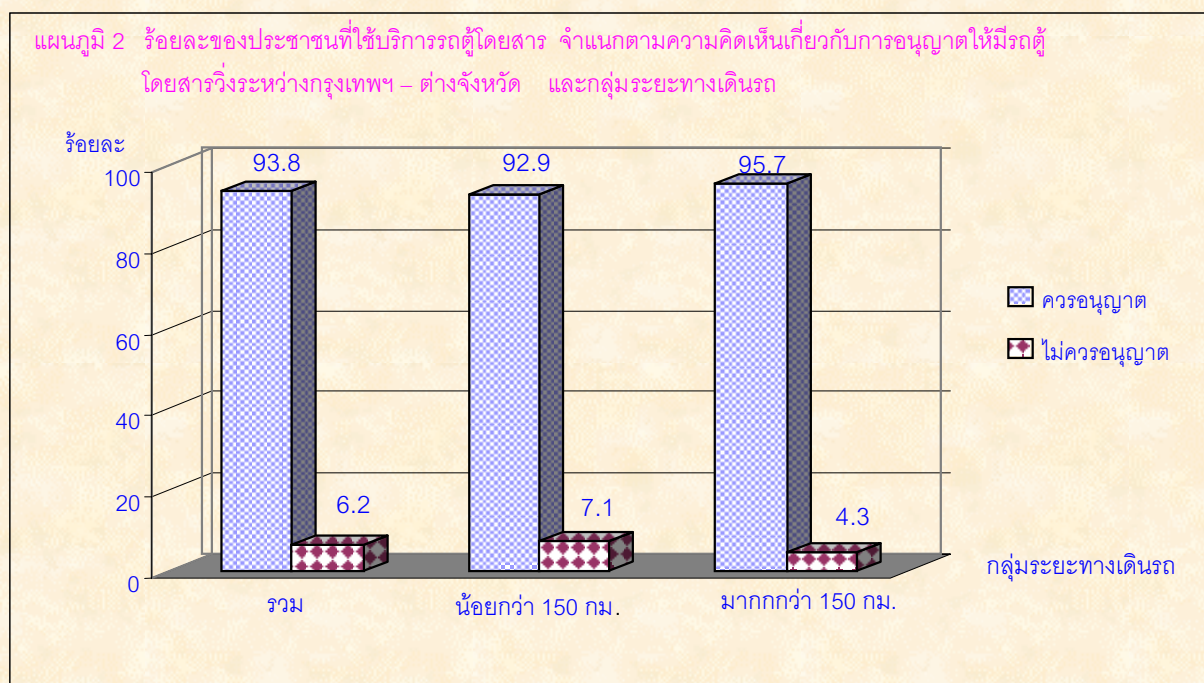
ความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย	รวม	กลุ่มระยะทางเดินรถ	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
รวม	100.0	100.0	100.0
จับกุมไม่ให้มีรถตู้โดยสาร	3.4	3.4	3.2
ให้มีรถตู้โดยสารต่อไป โดยจัดเส้นทางให้ถูกต้องตามกฎหมาย	93.3	94.5	90.9
อื่น ๆ	3.3	2.1	5.9
ใช้รถตู้โดยสารเป็นประจำ	100.0	100.0	100.0
จับกุมไม่ให้มีรถตู้โดยสาร	1.5	0.4	4.1
ให้มีรถตู้โดยสารต่อไป โดยจัดเส้นทางให้ถูกต้องตามกฎหมาย	95.5	97.3	91.3
อื่น ๆ	3.0	2.3	4.6
ใช้รถตู้โดยสารนาน ๆ ครั้ง	100.0	100.0	100.0
จับกุมไม่ให้มีรถตู้โดยสาร	5.8	7.5	2.2
ให้มีรถตู้โดยสารต่อไป โดยจัดเส้นทางให้ถูกต้องตามกฎหมาย	90.5	90.7	90.2
อื่น ๆ	3.7	1.8	7.6

9.8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด

เมื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารเกี่ยวกับการที่รัฐบาลจะอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัดนั้น ผู้ใช้บริการรถตู้ทั้งกลุ่มระยะทางเดินรถที่น้อยกว่า 150 กิโลเมตร และมากกว่า 150 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ร้อยละ 93.8 ระบุว่ารัฐบาลควรอนุญาตให้มีรถตู้โดยสาร และมีเพียงร้อยละ 6.2 ระบุว่าไม่ควรอนุญาต

สำหรับผู้ที่ระบุว่าควรอนุญาตนั้น เมื่อสอบถามความคิดเห็นว่า เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ถ้ารัฐบาลจะกำหนดระยะทางการให้บริการรถตู้โดยสาร เป็นดังนี้

- การอนุญาตให้มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในระยะทางน้อยกว่า 150 กิโลเมตร มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 90.0 และไม่เห็นด้วย ร้อยละ 10.0
- การอนุญาตให้มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในระยะทางมากกว่า 150 กิโลเมตร มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 63.8 และผู้ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 36.2 แต่อย่างไรก็ตามผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง คือ กลุ่มผู้ใช้ระยะทางเดินรถมากกว่า 150 กิโลเมตร มีผู้เห็นด้วยสูงถึง ร้อยละ 80.0 และไม่เห็นด้วยเพียงร้อยละ 20.0



ตาราง 6 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร ที่เห็นว่ารัฐบาลควรอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่าง กรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารใน ระยะทางที่กำหนด และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด			
		อนุญาตในระยะทางไม่เกิน 150 กม.		อนุญาตในระยะทางมากกว่า 150 กม.	
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
รวม	100.0	90.0	10.0	63.8	36.2
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	92.0	8.0	56.4	43.6
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	85.5	14.5	80.0	20.0

9.9 ข้อเสนอแนะ

สำหรับข้อเสนอแนะ มีผู้ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 46.7 และมีผู้แสดงความคิดเห็นร้อยละ 53.3 โดยผู้ที่แสดงความคิดเห็นได้ให้ข้อเสนอแนะว่าควรกวดขันวินัยรถตู้โดยสารเพื่อแก้ปัญหาจราจร ร้อยละ 20.0 ควรจัดรถตู้โดยสารเป็นรถที่ถูกกฎหมาย หรือไม่วิ่งทับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 17.1 ควรจัดให้มีรถตู้โดยสารทุกเส้นทาง ร้อยละ 10.8 ควรปรับปรุงการบริการและค่าโดยสารรถตู้ ร้อยละ 6.8 ควรกำหนดเวลาเดินรถตู้โดยสารให้แน่นอน ร้อยละ 4.8 และควรปรับปรุงรถโดยสารประจำทางให้ดีขึ้น ร้อยละ 4.1

ตาราง 7 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะ	รวม
รวม	100.0
ผู้แสดงความคิดเห็น ^{1/}	53.3
ควรกวดขันวินัยรถตู้โดยสารเพื่อแก้ปัญหาจราจร	20.0
ควรจัดรถตู้โดยสารเป็นรถที่ถูกกฎหมาย และไม่วิ่งทับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง	17.1
ควรจัดให้มีรถตู้โดยสารทุกเส้นทาง	10.8
ควรปรับปรุงการบริการและค่าโดยสารรถตู้	6.8
ควรกำหนดเวลาการเดินรถตู้โดยสารที่แน่นอน	4.8
ควรปรับปรุงรถโดยสารประจำทางให้ดีขึ้น	4.1
ผู้ไม่แสดงความคิดเห็น	46.7

หมายเหตุ : 1/ ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

ตารางสถิติ
จำแนกตามกลุ่มระยะทางเดินรถ

ตารางสถิติ จำแนกตามกลุ่มระยะทางเดินรถ

- ตาราง 1 ร้อยละของประชาชนผู้ตอบสัมภาษณ์ จำแนกตามกลุ่มระยะทางเดินรถ และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 2 ร้อยละของประชาชนผู้ตอบสัมภาษณ์ จำแนกตามประเภทรถโดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 3 ร้อยละของประชาชนผู้ตอบสัมภาษณ์ จำแนกตามประเภทรถโดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 4 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 5 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด แทนรถโดยสารประจำทาง และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 6 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการทราบเรื่องรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัดเป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 7 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการได้รับความเดือดร้อน ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 8 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 – 30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแทนการให้บริการรถตู้โดยสาร และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 9 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 10 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 11 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร ที่เห็นว่ารัฐบาลควรอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด และกลุ่มระยะทางเดินรถ
- ตาราง 12 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามข้อเสนอแนะ และกลุ่มระยะทางเดินรถ

ตาราง 1 ร้อยละของประชาชนผู้ตอบสัมภาษณ์ จำแนกตามกลุ่มระยะทางเดินรถ
และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	กลุ่มระยะทางเดินรถ	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
เพศ	100.0	100.0	100.0
ชาย	46.2	44.3	48.1
หญิง	53.8	55.7	51.9
อายุ	100.0	100.0	100.0
18 - 29 ปี	37.6	42.9	31.9
30 - 39 ปี	31.1	27.9	34.5
40 - 49 ปี	19.6	18.5	20.8
50 ปีขึ้นไป	11.7	10.7	12.8
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	100.0	100.0
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	22.3	14.9	30.2
มัธยมศึกษา	22.8	17.9	28.0
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	24.9	28.7	20.8
ปริญญาตรี และสูงกว่า	30.0	38.5	21.0
สถานภาพการทำงาน	100.0	100.0	100.0
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	11.2	15.0	7.2
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	31.9	35.0	28.5
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	16.9	14.6	19.3
นักเรียน/นักศึกษา	19.0	22.6	15.1
อื่นๆ ^{1/}	21.0	12.8	29.9

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 2 ร้อยละของประชาชนผู้ตอบสัมภาษณ์ จำแนกตามประเภทรถโดยสารส่วนใหญ่
ที่ใช้บริการระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	ประเภทรถโดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการ ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด			
		รถตู้โดยสาร	รถโดยสาร ประจำทาง ปรับอากาศ	รถโดยสาร ประจำทาง	รถอื่น ๆ
เพศ	100.0	66.6	22.4	5.7	5.3
ชาย	100.0	66.2	22.4	7.3	4.1
หญิง	100.0	66.9	22.4	4.4	6.3
อายุ	100.0	66.6	22.4	5.7	5.3
18 - 29 ปี	100.0	67.2	23.0	4.2	5.6
30 - 39 ปี	100.0	68.4	23.5	3.8	4.3
40 - 49 ปี	100.0	63.6	22.0	7.6	6.8
50 ปีขึ้นไป	100.0	64.4	18.8	12.8	4.0
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	66.6	22.4	5.7	5.3
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	71.8	14.8	9.5	3.9
มัธยมศึกษา	100.1	69.0	19.7	7.6	3.8
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	71.9	20.5	4.1	3.5
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.1	56.4	31.9	2.9	8.9
สถานภาพการทำงาน	100.0	66.6	22.4	5.7	5.3
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	61.5	30.8	2.1	5.6
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	63.3	28.1	3.9	4.7
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	99.9	66.5	18.1	10.2	5.1
นักเรียน/นักศึกษา	99.9	66.9	22.7	3.7	6.6
อื่น ๆ ^{1/}	100.1	73.9	12.7	8.6	4.9

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 3 ร้อยละของประชาชนผู้ตอบสัมภาษณ์ จำแนกตามประเภทรถโดยสารส่วนใหญ่
ที่ใช้บริการระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และกลุ่มระยะทางเดินทาง

กลุ่มระยะทางเดินทาง	รวม	ประเภทรถโดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการ ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด			
		รถตู้โดยสาร	รถโดยสาร ประจำทาง ปรับอากาศ	รถโดยสาร ประจำทาง	รถอื่น ๆ
รวม	100.0	66.6	22.4	5.7	5.3
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	59.8	27.6	6.2	6.4
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	73.8	16.9	5.2	4.1

ตาราง 4 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการ
รถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และกลุ่มระยะทางเดินทาง

กลุ่มระยะทางเดินทาง	รวม	ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสาร ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด	
		ใช้เป็นประจำ	ใช้นานๆ ครั้ง
รวม	100.0	56.7	43.3
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	57.1	42.9
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	55.6	44.4

ตาราง 5 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสาร
ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด แทนรถโดยสารประจำทาง และกลุ่มระยะทางเดินทาง

กลุ่มระยะทางเดินทาง	เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสาร ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัดแทนรถโดยสารประจำทาง				
	ไม่มีรถโดยสาร ประจำทาง ให้บริการ ในเส้นทางนี้	มีรถโดยสาร ประจำทาง ไม่เพียงพอ	รถตู้โดยสาร บริการดีกว่า	รถตู้โดยสาร สะดวก รวดเร็ว กว่าการใช้ รถโดยสาร ประจำทาง	อื่น ๆ
รวม	12.0	22.2	34.8	94.8	13.5
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	11.9	23.7	35.6	95.8	12.1
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	12.3	18.8	33.0	92.5	16.5

ตาราง 6 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการทราบเรื่องรถตู้โดยสาร
ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัดเป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	การทราบเรื่องรถตู้โดยสาร ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด เป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย	
		ทราบ	ไม่ทราบ
รวม	100.0	47.7	52.3
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	45.8	54.2
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	51.8	48.2

ตาราง 7 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการได้รับความเดือดร้อน
 ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	การได้รับความเดือดร้อน ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ		
		มาก	ปานกลาง	น้อย
รวม	100.0	32.8	47.8	19.4
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	33.4	47.4	19.2
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	31.3	49.0	19.7

ตาราง 8 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 -30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแทนการให้บริการรถตู้โดยสาร และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 -30 ที่นั่งถ้ารัฐจะจัดให้มีแทนการให้บริการรถตู้โดยสาร	
		จะให้บริการ	จะไม่ให้บริการ
รวม	100.0	76.3	23.7
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	76.9	23.1
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	74.8	25.2

ตาราง 9 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการ
แก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	ความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการ แก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย		
		จับกุมไม่ให้มี รถตู้โดยสาร	ให้มีรถตู้โดยสาร ต่อไปโดยจัด เส้นทางให้ ถูกต้องตาม กฎหมาย	อื่น ๆ
รวม	100.0	3.4	93.3	3.3
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	3.4	94.5	2.1
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	3.2	90.9	5.9

ตาราง 10 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด	
		ควรอนุญาต	ไม่ควรอนุญาต
รวม	100.0	93.8	6.2
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	92.9	7.1
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	95.7	4.3

ตาราง 11 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารที่เห็นว่ารัฐบาลควรอนุญาตให้มีรถตู้โดยสาร
วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาต
ให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด และกลุ่มระยะทางเดินรถ

กลุ่มระยะทางเดินรถ	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด			
		อนุญาตในระยะทางไม่เกิน 150 กม.		ไม่อนุญาตในระยะทางมากกว่า 150 กม.	
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
รวม	100.0	90.0	10.0	36.2	63.8
ระยะทางน้อยกว่า 150 กม.	100.0	92.0	8.0	43.6	56.4
ระยะทางมากกว่า 150 กม.	100.0	85.5	14.5	20.0	80.0

ตาราง 12 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามข้อเสนอแนะ และกลุ่มระยะทางเดินทาง

ข้อเสนอแนะ	รวม	กลุ่มระยะทางเดินทาง	
		น้อยกว่า 150 กม.	มากกว่า 150 กม.
รวม	100.0	100.0	100.0
ผู้แสดงความคิดเห็น	53.3	45.0	51.2
ควรลดชั้นวินัยรถตู้โดยสารเพื่อแก้ปัญหาจราจร	20.0	23.1	13.2
ควรจัดรถตู้โดยสารเป็นรถที่ถูกกฎหมายหรือ ไม่วิ่งทับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง	17.1	17.4	16.6
ควรจัดให้มีรถตู้โดยสารทุกเส้นทางหรือให้ผู้โดยสาร เป็นผู้เลือกใช้รถตู้โดยสารเอง	10.8	10.0	12.7
ควรปรับปรุงการบริการและค่าโดยสารรถตู้	6.8	6.1	8.4
ควรกำหนดเวลาการเดินทางรถตู้โดยสารที่แน่นอน	4.8	3.7	7.3
ควรปรับปรุงรถโดยสารประจำทางให้ดีขึ้น	4.1	4.9	2.4
ผู้ไม่แสดงความคิดเห็น	46.7	55.0	48.8

หมายเหตุ : 1/ ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

ตารางสถิติ

จำแนกตามลักษณะทางประชากร/สังคม

ตารางสถิติ จำแนกตามลักษณะทางประชากร/สังคม

- ตาราง 1 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 2 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัดแทนรถโดยสารประจำทาง และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 3 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการทราบเรื่องรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัดเป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 4 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการได้รับความเดือดร้อน ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 5 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 – 30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแผนการให้บริการรถตู้โดยสาร และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 6 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 7 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด และลักษณะทางประชากร/สังคม
- ตาราง 8 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร ที่เห็นว่ารัฐบาลควรอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ – ต่างจังหวัด จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด และลักษณะทางประชากร/สังคม

ตาราง 1 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการ
รถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสาร ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด	
		ใช้เป็นประจำ	ใช้นาน ๆ ครั้ง
เพศ	100.0	56.7	43.3
ชาย	100.0	56.1	43.9
หญิง	100.0	57.2	42.8
อายุ	100.0	56.7	43.3
18 - 29 ปี	100.0	63.9	36.1
30 - 39 ปี	100.0	60.1	39.9
40 - 49 ปี	100.0	44.9	55.1
50 ปีขึ้นไป	100.0	41.3	58.7
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	56.7	43.3
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	42.7	57.3
มัธยมศึกษา	100.0	54.2	45.8
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	65.6	34.4
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	59.1	40.9
สถานภาพการทำงาน	100.0	56.7	43.3
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	63.9	36.1
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	55.8	44.2
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	51.6	48.4
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	71.3	28.7
อื่นๆ ^{1/}	100.0	39.6	60.4

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 2 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัดแทนรถโดยสารประจำทาง และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากร และสังคม	เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสาร				
	ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัดแทนรถโดยสารประจำทาง				
	ไม่มีรถโดยสาร ประจำทาง ให้บริการใน เส้นทางนี้	มีรถโดยสาร ประจำทาง ไม่ เพียงพอ	รถตู้โดยสาร บริการดีกว่า	รถตู้โดยสาร สะดวกรวดเร็วกว่า การใช้รถโดยสาร ประจำทาง	อื่น ๆ
เพศ	12.0	22.2	34.8	94.8	13.5
ชาย	13.0	20.5	30.8	94.3	15.1
หญิง	11.3	23.5	38.0	95.2	12.1
อายุ	12.0	22.2	34.8	94.8	13.5
18 - 29 ปี	12.4	22.9	36.1	96.2	12.2
30 - 39 ปี	12.2	20.2	36.7	94.9	16.5
40 - 49 ปี	12.4	23.7	34.1	93.6	13.6
50 ปีขึ้นไป	9.7	22.5	26.4	91.4	10.2
ระดับการศึกษาสูงสุด	12.0	22.2	34.8	94.8	13.5
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	12.6	15.7	31.1	92.9	11.2
มัธยมศึกษา	10.6	17.5	31.5	95.4	8.5
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	9.4	22.1	41.8	95.6	12.6
ปริญญาตรี และสูงกว่า	14.5	28.8	33.5	94.8	18.4
สถานภาพการทำงาน	12.0	22.2	34.8	94.8	13.5
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	13.2	26.3	43.9	98.4	20.2
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	11.7	23.7	31.6	94.6	13.4
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	14.0	16.1	31.0	91.1	10.7
นักเรียน/นักศึกษา	12.1	25.9	38.5	96.2	13.4
อื่นๆ ^{1/}	9.9	17.3	34.0	94.4	11.8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 3 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการทราบเรื่องรถตู้โดยสาร
ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัดเป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย และลักษณะทางประชากร/
สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	การทราบเรื่องรถตู้โดยสาร ระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด เป็นรถบริการที่ผิดกฎหมาย	
		ทราบ	ไม่ทราบ
เพศ	100.0	47.7	52.3
ชาย	100.0	51.0	49.0
หญิง	100.0	45.0	55.0
อายุ	100.0	47.7	52.3
18 - 29 ปี	100.0	48.6	51.4
30 - 39 ปี	100.0	55.0	45.0
40 - 49 ปี	100.0	38.7	61.3
50 ปีขึ้นไป	100.0	40.2	59.8
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	47.7	52.3
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	32.8	67.2
มัธยมศึกษา	100.0	45.1	54.9
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	49.9	50.1
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	55.6	44.4
สถานภาพการทำงาน	100.0	47.7	52.3
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	58.8	41.2
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	51.2	48.8
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	42.2	57.8
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	49.4	50.6
อื่น ๆ ^{1/}	100.0	35.4	64.6

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 4 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามการได้รับความเดือดร้อน
ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	การได้รับความเดือดร้อน ถ้าไม่มีบริการรถตู้โดยสารวิ่งในเส้นทางที่ใช้บริการ		
		มาก	ปานกลาง	น้อย
เพศ	100.0	32.8	47.8	19.4
ชาย	100.0	31.6	48.2	20.2
หญิง	100.0	33.7	47.6	18.7
อายุ	100.0	32.8	47.8	19.4
18 - 29 ปี	100.0	34.5	47.7	17.8
30 - 39 ปี	100.0	36.6	46.6	16.8
40 - 49 ปี	100.0	27.5	52.7	19.8
50 ปีขึ้นไป	100.0	25.7	44.2	30.1
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	32.8	47.8	19.4
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	26.7	50.7	22.6
มัธยมศึกษา	100.0	35.0	42.4	22.6
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	37.0	46.3	16.7
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	31.5	50.9	17.6
สถานภาพการทำงาน	100.0	32.8	47.8	19.4
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	34.2	51.3	14.5
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	33.3	46.6	20.1
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	29.3	46.7	24.0
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	39.0	49.5	11.5
อื่น ๆ ^{1/}	100.0	26.1	47.0	26.9

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 5 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 -30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มี จะจัดให้มีแผนการให้บริการรถตู้โดยสาร และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาด 20 -30 ที่นั่ง ถ้ารัฐจะจัดให้มีแผนการให้บริการรถตู้โดยสาร	
		จะใช้บริการ	จะไม่ใช้บริการ
เพศ	100.0	76.3	23.7
ชาย	100.0	78.3	21.7
หญิง	100.0	74.6	25.4
อายุ	100.0	76.3	23.7
18 - 29 ปี	100.0	78.9	21.1
30 - 39 ปี	100.0	71.9	28.1
40 - 49 ปี	100.0	73.3	26.7
50 ปีขึ้นไป	100.0	82.2	17.8
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	76.3	23.7
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	71.6	28.4
มัธยมศึกษา	100.0	74.4	25.6
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	76.7	23.3
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	79.6	20.4
สถานภาพการทำงาน	100.0	76.3	23.7
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	78.7	21.3
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	76.2	23.8
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	74.6	25.4
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	80.7	19.3
อื่น ๆ ^{1/}	100.0	70.7	29.3

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน /ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 6 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความต้องการให้รัฐบาล
ดำเนินการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากร และสังคม	รวม	ความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไข ปัญหารถตู้โดยสารผิดกฎหมาย		
		จับกุมไม่ให้มี รถตู้โดยสาร	ให้มีรถตู้โดยสาร ต่อไปโดยจัด เส้นทางให้ถูกต้อง ตามกฎหมาย	อื่น ๆ
เพศ	100.0	3.4	93.3	3.3
ชาย	100.0	4.7	92.3	3.0
หญิง	100.0	2.3	94.2	3.5
อายุ	100.0	3.4	93.3	3.3
18 - 29 ปี	100.0	2.7	93.7	3.6
30 - 39 ปี	100.0	3.7	93.5	2.8
40 - 49 ปี	100.0	4.0	93.9	2.1
50 ปีขึ้นไป	100.0	3.7	91.2	5.1
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	3.4	93.3	3.3
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	0.8	96.7	2.5
มัธยมศึกษา	100.0	2.8	91.6	5.6
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	3.7	93.9	2.4
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	4.7	92.3	3.0
สถานภาพการทำงาน	100.0	3.4	93.3	3.3
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	2.2	95.3	2.5
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	5.4	91.9	2.7
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	3.9	91.1	5.0
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	1.9	94.5	3.6
อื่น ๆ ^{1/}	100.0	1.2	95.7	3.1

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 7 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับ การอนุญาตให้มีรถตู้โดยสาร วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด	
		ควรอนุญาต	ไม่ควรอนุญาต
เพศ	100.0	93.8	6.2
ชาย	100.0	92.0	8.0
หญิง	100.0	95.2	4.8
อายุ	100.0	93.8	6.2
18 - 29 ปี	100.0	94.1	5.9
30 - 39 ปี	100.0	94.2	5.8
40 - 49 ปี	100.0	93.3	6.7
50 ปีขึ้นไป	100.0	92.2	7.8
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	93.8	6.2
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	96.2	3.8
มัธยมศึกษา	100.0	94.0	6.0
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	94.1	5.9
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	92.1	7.9
สถานภาพการทำงาน	100.0	93.8	6.2
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	97.3	2.7
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	91.7	8.3
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	92.6	7.4
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	94.2	5.8
อื่น ๆ ^{1/}	100.0	96.2	3.8

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน / ไม่ได้ประกอบอาชีพ

ตาราง 8 ร้อยละของประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร ที่เห็นว่ารัฐบาลควรอนุญาตให้มีรถตู้โดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด และลักษณะทางประชากร/สังคม

ลักษณะทางประชากรและสังคม	รวม	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการบริการรถตู้โดยสารในระยะทางที่กำหนด			
		อนุญาตในระยะทางไม่เกิน 150 กม.		ไม่อนุญาตในระยะทางมากกว่า 150 กม.	
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
เพศ	100.0	90.0	10.0	36.2	63.8
ชาย	100.0	92.9	7.1	37.1	62.9
หญิง	100.0	87.7	12.3	35.4	64.6
อายุ	100.0	90.0	10.0	36.2	63.8
18 - 29 ปี	100.0	89.1	10.9	36.1	63.9
30 - 39 ปี	100.0	88.7	11.3	32.3	67.7
40 - 49 ปี	100.0	91.7	8.3	44.2	55.8
50 ปีขึ้นไป	100.0	93.3	6.7	34.0	66.0
ระดับการศึกษาสูงสุด	100.0	90.0	10.0	36.2	63.8
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	100.0	91.0	9.0	24.0	76.0
มัธยมศึกษา	100.0	89.9	10.1	31.4	68.6
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	100.0	88.6	11.4	36.3	63.7
ปริญญาตรี และสูงกว่า	100.0	90.4	9.6	45.9	54.1
สถานภาพการทำงาน	100.0	90.0	10.0	36.2	63.8
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100.0	90.0	10.0	47.9	52.1
พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	100.0	90.7	9.3	36.8	63.2
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	100.0	91.3	8.7	36.7	63.3
นักเรียน/นักศึกษา	100.0	86.3	13.7	37.2	62.8
อื่นๆ ^{1/}	100.0	91.9	8.1	24.6	75.4

หมายเหตุ : 1/ ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป/กรรมกร แม่บ้าน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ