



ภาคผนวก ก

แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลลักษณะการเดินทางของชาวนบพจังหวัดเชียงใหม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved



แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลลักษณะการเดินทางของยานพาหนะของครัวเรือน

โดยการสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ ข้อมูลต่างๆที่ท่านได้ตอบ ไปในแบบสอบถามนี้ จะใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น และจะเก็บไว้เป็นความลับ

การนำข้อมูลไปใช้งาน นำไปใช้ในการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางต่างๆ ร่วมกับการนำไปใช้ในการวิจัยวิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

บันทึกพนักงานตรวจสอบ () เรียบร้อยสมบูรณ์ () อื่นๆ (ระบุ).....

ชื่อ-สกุลพนักงานสัมภาษณ์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของครัวเรือน

1. วันที่สัมภาษณ์.....
2. เวลาการสัมภาษณ์ถึง.....น.
3. ที่ตั้งของครัวเรือน เลขที่.....หมู่ที่.....หมู่บ้าน.....ตำบล.....อำเภอ.....
4. จำนวนคนที่อยู่อาศัยในครัวเรือนนี้ ที่มีอายุ 5 ปีขึ้นไป มีทั้งหมด.....คน ดังต่อไปนี้

คนที่	สถานะตามทะเบียนบ้าน	ชื่อ-สกุล	ความสัมพันธ์กับเจ้าบ้าน	อายุ	อาชีพหลัก	ระดับการศึกษา	รายได้ (บาท/เดือน)	ได้รับข้อมูลการเดินทางของคนนี้ครบหรือไม่	หมายเหตุ
1	เจ้าบ้าน		-						
2	ผู้อาศัย								
3	ผู้อาศัย								
4	ผู้อาศัย								

5. รายได้ของครัวเรือน

5.1 รายได้หลักมาจาก(คนที่.....หรืออื่นๆ(ระบุ).....)

5.2 รายได้รวมของครัวเรือน.....บาทต่อเดือน (จากตารางในข้อ 4. นำรายได้ของแต่ละคนมารวมกัน)

6. อาชีพหลักของครัวเรือน.....

7. ยานพาหนะที่มีในครัวเรือน ได้แก่ รถ..... จำนวน.....คัน

รูป ก1 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลลักษณะการเดินทาง ส่วนที่ 1

รูปที่ 2 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลลักษณะการเดินทาง (เปิดเฉพาะอาจารย์เท่านั้น) (O-D Survey)										
คนที่	การเดินทาง เที่ยวที่	เวลา เริ่ม เดินทาง (...น.)	สถานที่ต้นทาง	สถานที่ปลายทาง	จุดประสงค์ การเดินทาง	เดินทาง โดย	สถานะ การ เดินทาง หลัก	ระยะ ทาง (กม.)	ระยะเวลา ที่ใช้ เดินทาง (นาที)	หมายเหตุ
			ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....	ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....						
			ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....	ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....						
			ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....	ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....						
			ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....	ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....						
			ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....	ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....						
			ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....	ชื่อ..... หมู่บ้าน..... ตำบล..... อำเภอ.....						

รูป ก2 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลลักษณะการเดินทาง ส่วนที่ 2

All rights reserved

คณะกรรมาธิการการต่างประเทศของสภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาและเห็นชอบร่างข้อเสนอดังกล่าวแล้ว

ข้อมูลต่างๆที่ท่านได้ตอบไปนี้ในแบบสอบถามนี้ จะใช้เพื่อการศึกษานี้เท่านั้น และจะเก็บไว้เป็นความลับ		ขอขอบคุณที่กรุณาได้ให้ความช่วยเหลือ	
การนำข้อมูลไปใช้		นำไปใช้ในการศึกษาค้นคว้าและเผยแพร่ผลการค้นพบทางต่างๆ ร่วมกับการนำไปใช้ในการวิจัยวิทยานิพนธ์วิทยาระดับมหาวิทยาลัย	
บันทึกชื่อและนามสกุล	() ชื่อและนามสกุลและถูกต้องหรือไม่	() อื่นๆ (ระบุ)	
ชื่อของหน่วยงานที่ท่านสังกัด			
วันที่สำรวจ	พ.ศ. 2548	เวลาการสำรวจ	 น.
สถานที่ที่สัมภาษณ์	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ
			จังหวัดเชียงใหม่

กำลังครัวเรือน	เลขที่.....	หมู่ที่.....	หมู่บ้าน.....	ตำบล.....	อำเภอ.....	จังหวัดเชียงใหม่
ชื่อ-สกุลของผู้ลงทะเบียน	ชื่อ..... นามสกุล.....			เพศ 1 ชาย 2 หญิง	อายุ..... ปี	
อาชีพการงาน	1 กรรมกรรับจ้างทั่วไป	2 เจ้าของกิจการส่วนตัว	3 เกษตรกรภาคกร	4 นักเรียนนักศึกษา	5 นักธุรกิจ	
	6 ข้าราชการ/พนักงานลูกจ้างรัฐ	7 ลูกจ้างเอกชน	8 ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน	9 อื่นๆ ระบุ.....		
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	1 ต่ำกว่า 2,000	2 2,000-3,999	3 4,000-5,999	4 6,000-7,999	5 8,000-9,999	
	6 10,000-14,999	7 15,000-19,999	8 20,000-29,999	9 30,000 ขึ้นไป	10 ไม่มีรายได้	
ระดับการศึกษา	1 ต่ำกว่าประถมศึกษา	2 ประถม	3 มัธยมศึกษา	4 มัธยมศึกษา	5 ปวช.	
	6 ปวส./อนุปริญญา	7 ปริญญาตรี	8 สูงกว่าปริญญาตรี	9 อื่นๆ ระบุ.....		
สถานภาพสมรส	1 โสด	2 แต่งงาน/อยู่ด้วยกัน	3 หย่าร้าง/หย่า	4 แยกกันอยู่ต่างคนละที่	5 อื่นๆ ระบุ.....	
สถานะในการครอบครองบ้าน	1 ทั่วไป/เช่าบ้าน	2 ครอบครองบ้าน	3 ลูก	4 ญาติ	5 อื่นๆ ระบุ.....	
การลงทะเบียนโครงการของ	รถยนต์ มี.....คัน (ถ้าไม่มีให้ใส่ 0 คัน)	การมีใบอนุญาตขับขี่		รถยนต์ 1 ไม่มี 2 มี		
	รถจักรยานยนต์ มี.....คัน (ถ้าไม่มีให้ใส่ 0 คัน)			รถจักรยานยนต์ 1 ไม่มี 2 มี		

ยานพาหนะชนิดที่ใช้	() รถโดยสารประจำทาง	1.1 รถสองแถว	1.2 รถบัส	1.3 อื่นๆ(ระบุ).....			
ไม่ว่าการเดินทางจังหวัด	() รถเดือน	2.1 รถตู้	2.2 รถบัส	2.3 รถสองแถว	2.4 อื่นๆ(ระบุ).....		
	() รถส่วนตัว	3.1 รถยนต์ส่วนตัว	3.2 รถจักรยานยนต์	3.3 อื่นๆ(ระบุ).....			
กำหนดค่าใช้จ่ายตามพาหนะอย่างไร	1 คิดเงินในเช็กลงในรถ	2	เมื่อถามว่าจะเดินทางโดยส่วนตัวหรือโดยสาธารณะ				
ประเภทการเดินทาง	1 ขับรถ	2 เป็นผู้โดยสาร					
เหตุผลในการเลือกใช้พาหนะนี้	1 ประหยัดค่าใช้จ่าย	2 รวดเร็ว	3 สะดวก	4 สมัย			
	5 ปลอดภัย	6 อื่นๆ(ระบุ).....					
จุดประสงค์การเดินทาง	1 ไปทำงาน/ไปโรงเรียน	2 ไปเรียนพิเศษ	3 ไปจ่ายซื้อของ				
	4 ไปทำธุระส่วนตัว	5 ห้างร้าน/พักผ่อน	6 อื่นๆ(ระบุ).....				
จำนวนคนเดินทางไปด้วยคันนี้	โดยปกติ คนที่เดินทางไปด้วยคันนี้ (ไม่รวมท่าน) จำนวน คน						
การเดินทางถึงจุดหมายอย่างไร	โดยปกติ ถ้าการเดินทางไปด้วย (นอกจากรถโดยสาร/รถจักรยานยนต์/รถแท็กซี่) จำนวน คัน						
การเดินทางจากจังหวัด (๑-๓)	1 ทุกวัน	2 3-4 วัน	3 1-2 วัน	4 น้อยกว่า 1 วัน (นานเท่าไร)			
ค่าของรถส่วนตัว	โดยปกติ ท่านใช้รถคันนี้ด้วยค่าใช้จ่ายส่วนตัวในหนึ่ง ครั้งละ บาท						
(ถ้ามีข้อสงสัยหรือข้อสงสัย)	(ถ้ามีข้อสงสัยหรือข้อสงสัย)						

รูป ก3 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลการเดินทาง กรณีเดินทางเข้าตัวจังหวัด ส่วนที่ 1-2

หมายเลขแบบสอบถาม

แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลการเดินทาง	
หมายเลขแบบสอบถาม	
จุดเริ่มต้น: บ้านหรือที่พักอาศัย รอรถ นาที เดินทาง นาที ระยะทาง กม. รอรถ นาที เดินทาง นาที ระยะทาง กม. รอรถ นาที เดินทาง นาที ระยะทาง กม. จุดปลายทาง: สถานที่ที่ต้องการไปเพื่อจุดประสงค์การเดินทางนั้นๆ รอรถ นาที เดินทาง นาที ระยะทาง กม. รอรถ นาที เดินทาง นาที ระยะทาง กม. รอรถ นาที เดินทาง นาที ระยะทาง กม.	
ส่วนนี้สำหรับผู้ตรวจสอบ พนักงานต้นทางไม่ต้องสนใจ ให้ข้ามไปส่วนที่ 4 ได้เลย !!!	
จุดเริ่มต้น	ที่พักอาศัย/บ้าน หมู่บ้าน
(Origin)	ตำบล อำเภอ จังหวัดเชียงใหม่
จุดปลายทาง	1. ที่ทำงาน 2. ร้านค้า/ตลาด/ศูนย์การค้า 3. โรงเรียน/สถานศึกษา 4. สถานที่ราชการ 5. สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ 6. อื่นๆระบุ
(Destination)	ชื่อสถานที่ ตำบล อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่
สรุปข้อมูลการเดินทาง (ส่วนนี้ให้ผู้ตรวจสอบ รวมผลจาก การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้างต้น)	ระยะเดินทาง(กม.) ขนส่งหลัก กม. ขนส่งรอง กม. รวม กม.
	เวลาที่ใช้เดินทาง(ชม.) ขนส่งหลัก ชม. ขนส่งรอง ชม. รวม ชม.
	เวลาในการรอรถ(นาที) ขนส่งหลัก นาที ขนส่งรอง นาที รวม นาที
	ค่าใช้จ่ายเดินทาง(บาท) ขนส่งหลัก บาท ขนส่งรอง บาท รวม บาท
ตัวอย่างการเขียนแผนผัง <u>การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากจุดเริ่มต้นการเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทางของการเดินทาง</u> บ้านหัวน้ำริน หมู่ 3 ต.ชัยหลัก อ.แม่วิน ขึ้นรถจักรยานยนต์ 5 บาท 10 นาที 400 เมตร บ้าน ประจำทาง ริมถนน รอรถ 7 นาที ขึ้นรถสองแถวสีขาว 10 บาท 30 นาที 22 กม. คิวรถจ้าง ขนส่งช้างเผือก รอรถ 1 นาที ขึ้นรถสี่ล้อแดง 10 บาท 5 นาที 3 กม. โรงพยาบาล สวนดอก *** จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางให้ขีดวงกลมรอบด้วย	

รูป ก4 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลการเดินทาง กรณีเดินทางเข้าตัวจังหวัด ส่วนที่ 3

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความสะดวกของผู้เดินทางต่อยานพาหนะต่างๆ สำหรับการเดินทางเข้าตัวจังหวัดเชียงใหม่

ก) ถ้ามีรถยนต์ส่วนตัว กรุณาเลือก / ในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของคุณมากที่สุด

	รถจักรยานยนต์					รถยนต์ส่วนตัว					รถสองแถวประจำทาง									
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง					เห็นด้วย					เห็นด้วย					ไม่เห็นด้วย				
	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)
1	ง่ายในการเข้าถึงเพื่อใช้ยานพาหนะนี้ (เดินมาขึ้นรถไม่ไกล, ใช้เวลาเดินทางไม่นาน, รอรถไม่นาน)																			
2	ง่ายในการต่อรถเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง (ต่อรถน้อยครั้งหรือต่อรถไม่นาน)																			
3	มีความตรงต่อเวลา (รักษาสัญญาได้ดี)																			
4	สามารถเลือกเวลาเดินทางได้ตามต้องการ																			
5	สามารถเดินทางได้กับทุกสภาพดินฟ้าอากาศ																			
6	ง่ายในการเดินทางกับสัมภาระหรือเดินทางที่จะหาคนไปตรวจลงตราให้คะแนน (1 หมายถึง แย่มาก 10 คือ ดีที่สุด)																			
7	* ความสะดวกโดยรวมของยานพาหนะตัวนี้เป็นอย่างไรมากที่สุด																			

รูป ก5 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลการเดินทาง กรณีเดินทางเข้าตัวจังหวัด ส่วนที่ 4

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับความสบายของผู้เดินทางต่อยานพาหนะต่างๆ สำหรับการเดินทางเข้าตัวจังหวัดเชียงใหม่

หมายเลขแบบสอบถาม

ก) ถ้าผู้โดยสารมีความสบาย ท่านมีความคิดเห็นหรือรู้สึกต่อประเด็นเหล่านี้ อย่างไรบ้าง กรุณาขีด / ในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น/ความรู้สึกของท่านมากที่สุด															
ประเด็น	ระดับความสบาย					ระดับความสบาย					ระดับความสบาย				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	เฉยๆ (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1)	เห็นด้วยอย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	เฉยๆ (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1)	เห็นด้วยอย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	เฉยๆ (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1)
1 รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างสะอาดภายในรถได้ดี (อากาศถ่ายเทเย็นสบาย)															
2 รถมีค่าโดยสารที่โปร่งสบายดี															
3 ถ้าเดินทางกับรถที่มีคนได้นั่ง ไม่ต้องยืน															
4 รถมีความสะอาดสะอ้าน															
5 เดินทางกับรถทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย/ไม่ปลอดภัย															
6 รู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง															
7 รถทำให้ความรู้สึกเป็นส่วนตัว ไม่แออัดยัดเยียด															
8 *ความสบายโดยรวมของยานพาหนะทั้งหมดในเชียงใหม่ (โปรดตรวจสอบให้ละเอียด (1 หมายถึง แย่ที่สุด 10 ดีที่สุด))															

รูป ก6 แบบฟอร์มการสำรวจข้อมูลการเดินทาง กรณีเดินทางเข้าตัวจังหวัด ส่วนที่ 5

The seal of Chiang Mai University is a large, faint circular emblem in the background. It features an elephant in the center, with a sunburst above its head. The Thai text "มหาวิทยาลัย เชียงใหม่" is written along the top arc, and "CHIANG MAI UNIVERSITY 1964" is written along the bottom arc. Two decorative floral motifs are positioned on the left and right sides of the seal.

ภาคผนวก ข

คำสัมประสิทธิ์ของตัวแปรในแบบจำลองความสะดวก แบบจำลองความสบาย
และแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตาราง ข1) ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระในแบบจำลองตัวแปรเชิงทัศนคติความสะดวก

ตัวแปร	CONV1	CONV2	CONV3	CONV4	CONV5	CONV6	CONV7	CONV8
Constant	5.591 (11.770)	5.215 (14.427)	4.982 (25.480)	4.763 (22.058)	4.871 (12.439)	5.617 (44.234)	5.900 (15.955)	5.578 (20.219)
Age40	-	-	-	-	-	-	-	-
Party	-	-	-	0.163 (2.311)	0.158 (2.199)	-	-	-
Supply	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_WKDIS	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_WKTME	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_WTME	-0.060 (-2.338)	-0.027 (-0.767)	-	-	-0.012 (-0.331)	-	-0.028 (-2.814)	-0.001 (-3.039)
PT_OVTME	-	-	-	-	-	-	-	-
Personal	3.704 (16.771)	3.692 (16.717)	3.672 (16.753)	3.598 (16.365)	3.608 (16.215)	-	-	-
PC_YesNo	-	-	-	-	-	3.608 (24.675)	3.616 (24.659)	3.610 (24.598)
PC_or_PT	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_Transfer	-0.258 (-3.524)	-	-	-	-	-0.137 (-3.022)	-0.219 (-1.605)	-
PT_WKDIS*Age	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_WKTME*Age	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_WTME*Age	-	-	-	-	-	-	-	-
PT_OVTME*Age	-	-	-	-	-	-	-	-
R ²	0.676	0.714	0.712	0.723	0.722	0.697	0.697	0.695

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

ตาราง ข2) การพิจารณาการคัดเลือกแบบจำลองความสะดวก

แบบจำลอง	เหตุผล
CONV1	เหมาะสม แต่บางตัวแปรยังไม่อธิบายได้ไม่ดีพอ
CONV2	เหมาะสม แต่บางตัวแปรยังไม่อธิบายได้ไม่ดีพอ
CONV3	เหมาะสม แต่มีตัวแปรอิสระเพียงตัวเดียว
CONV4	คัดออก เพราะสัมประสิทธิ์ ของตัวแปรมีเครื่องหมายไม่ถูกต้อง
CONV5	คัดออก เพราะสัมประสิทธิ์ ของตัวแปรมีเครื่องหมายไม่ถูกต้อง
CONV6	เหมาะสม แต่บางตัวแปรยังไม่อธิบายได้ไม่ดีพอ
CONV7	เหมาะสม มีตัวแปรจำนวนมาก อธิบาย ได้ดีสอดคล้องกับข้อมูลที่สำรวจจริง
CONV8	เหมาะสม แต่บางตัวแปรยังไม่อธิบายได้ไม่ดีพอ

ตาราง ข3) ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระในแบบจำลองความสบาย

ตัวแปร	COMF1	COMF2	COMF3	COMF4	COMF5
Constant	5.839 (11.875)	4.071 (15.374)	3.792 (11.466)	3.800 (12.855)	4.688 (11.863)
Age40	-	0.909 (4.188)	-	0.943 (4.359)	-
Personal	3.151 (10.971)	3.653 (13.788)	3.494 (13.244)	3.902 (13.414)	3.561 (13.828)
IVTME	-0.026 (-2.875)	-	-	-	-0.042 (-3.916)
Transfer	-	-	-	0.657 (2.017)	-
IVTMEAge	-	-	0.001 (3.477)	-	0.001 (5.227)
R ²	0.703	0.722	0.711	0.731	0.743

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

ตาราง ข4) การพิจารณาการคัดเลือกแบบจำลองความสบาย

แบบจำลอง	เหตุผล
COMF1	มีความเหมาะสม อธิบาย ได้ดีสอดคล้องกับข้อมูลที่สำรวจจริง
COMF2	คัดออก เพราะสัมประสิทธิ์ ของตัวแปรมีเครื่องหมายไม่ถูกต้อง
COMF3	คัดออก เพราะสัมประสิทธิ์ ของตัวแปรมีเครื่องหมายไม่ถูกต้อง
COMF4	คัดออก เพราะสัมประสิทธิ์ ของตัวแปรมีเครื่องหมายไม่ถูกต้อง
COMF5	คัดออก เพราะสัมประสิทธิ์ ของตัวแปรมีเครื่องหมายไม่ถูกต้อง

ตาราง ข5) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 1 ใช้เฉพาะตัวแปร Individual Specific

ประเภท	ค่าคงที่	ค่าเฉลี่ย	ค่าคงที่	ค่าเฉลี่ย	ค่าคงที่	ค่าเฉลี่ย	ค่าคงที่	ค่าเฉลี่ย	ค่าคงที่	ค่าเฉลี่ย
M n-1	0.542	75.23	V_{PT}	-1.681 (-2.793)	-1.2871 (-15.040)	-0.3930 (-0.621)	-	-	-	-
			V_{MC}	-1.2944 (>1.960)	-0.3079 (>1.960)	-0.9865 (>1.960)	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-2	0.535	80.19	V_{PT}	-3.4091 (-3.784)	-	-	+0.0256 (1.234)	-	-	-
			V_{MC}	-0.8733 (-0.928)	-	-	-0.0297 (-1.295)	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-3	0.513	78.55	V_{PT}	-2.2639 (-5.940)	-	-	-	-2.43 E-05 (-0.579)	-	-
			V_{MC}	-1.5167 (-3.769)	-	-	-	-4.433 E-05 (-0.928)	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-4	0.520	81.24	V_{PT}	-3.0796 (-6.407)	-	-	-	-	+0.8616 (1.981)	-
			V_{MC}	-2.3098 (-4.750)	-	-	-	-	+0.2006 (0.370)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-5	0.514	78.55	V_{PT}	-2.6072 (-6.203)	-	-	-	-	-	+0.1882 (0.6576)
			V_{MC}	-1.0707 (-1.332)	-	-	-	-	-	-0.6707 (-0.901)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-6	0.570	79.63	V_{PT}	-2.4617 (-2.950)	-1.6711 (-80.189)	-0.7907 (>1.960)	+0.0320 (0.045)	-	-	-
			V_{MC}	-0.6018 (>1.960)	+0.1749 (>1.960)	-0.7767 (>1.960)	-0.0334 (>1.960)	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข5) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 1 ใช้เฉพาะตัวแปร Individual Specific

Model	β	Constant	Variable	Parameter	Estimate	Standard Error	t-Statistic	P-Value	Wald Statistic	D.F.
M n-7	0.545	73.12	V_{PT}	-1.5660 (-2.491)	-1.2009 (>1.960)	-0.3651 (>1.960)	-	-1.268 E-05 (0.805)	-	-
			V_{MC}	-1.0362 (>1.960)	-0.1140 (>1.960)	-0.9222 (>1.960)	-	-6.384 E-05 (>1.960)	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-8	0.552	78.51	V_{PT}	-2.1090 (-3.189)	-1.5070 (-3.421)	-0.6019 (>1.960)	-	-	0.9834 (1.490)	-
			V_{MC}	-1.6292 (>1.960)	-0.4292 (>1.960)	-1.2000 (>1.960)	-	-	0.1485 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-9	0.546	85.63	V_{PT}	-1.7745 (-2.756)	-1.3458 (-3.078)	-0.4286 (>1.960)	-	-	-	+0.2200 (0.320)
			V_{MC}	-0.6941 (>1.960)	-0.0011 (>1.960)	-0.6930 (>1.960)	-	-	-	-0.8070 (>1.96)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-10	0.539	85.44	V_{PT}	-3.3642 (-3.730)	-	-	+0.0337 (1.580)	-5.55 E-05 (-1.190)	-	-
			V_{MC}	-0.8686 (-0.926)	-	-	-0.0271 (-1.152)	-0.57 E-05 (-0.117)	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-11	0.539	73.22	V_{PT}	-3.4949 (-3.715)	-	-	+0.0132 (0.571)	-	0.7280 (0.123)	-
			V_{MC}	-0.9896 (-1.008)	-	-	-0.0402 (-1.614)	-	0.4788 (0.3892)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M n-12	0.538	73.17	V_{PT}	-3.6423 (-3.651)	-	-	0.0264 (1.244)	-	-	0.2950 (0.4671)
			V_{MC}	-0.3263 (-0.262)	-	-	-0.0290 (-1.252)	-	-	-0.4801 (-0.630)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข5) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 1 ใช้เฉพาะตัวแปร Individual Specific

กลุ่ม	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าคงที่	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ
M ก-13	0.572	82.14	V_{PT}	-2.4309 (-2.912)	-1.659 (>1.960)	-0.7749 (-2.255)	0.0381 (>1.960)	-4.038 E-05 (-0.002)	-	-
			V_{MC}	-0.5899 (>1.960)	+0.1670 (>1.960)	-0.7569 (>1.960)	-0.0292 (>1.960)	-1.980 E-05 (>1.960)	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M ก-14	0.576	80.25	V_{PT}	-2.5439 (-2.962)	-1.7582 (>1.960)	-	0.0188 (>1.960)	-	0.8447 (33.650)	-
			V_{MC}	-0.6911 (>1.960)	0.1072 (>1.960)	0.7983 (>1.960)	-0.0445 (>1.960)	-	-0.4811 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M ก-15	0.573	74.29	V_{PT}	-2.6257 (-2.989)	-1.7681 (>1.960)	-0.8576 (-2.329)	0.0326 (>1.960)	-	-	0.3189 (13.790)
			V_{MC}	-0.1407 (>1.960)	0.4025 (>1.960)	-0.5432 (>1.960)	-0.0324 (>1.960)	-	-	-0.6260 (>1.96)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M ก-16	0.546	79.30	V_{PT}	-3.4386 (-3.633)	-	-	0.0200 (0.857)	-8.640 E-05 (-1.707)	1.0527 (0.0397)	-
			V_{MC}	-1.0047 (-1.019)	-	-	-0.0393 (-1.538)	-1.30 E-05 (-0.232)	0.5678 (0.3466)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M ก-17	0.541	77.36	V_{PT}	-3.6384 (-3.616)	-	-	0.0351 (1.606)	-5.96 E-05 (-1.239)	-	0.3429 (0.795)
			V_{MC}	-0.3101 (-0.250)	-	-	-0.0259 (-1.087)	-7.97 E-06 (-0.157)	-	-0.4837 (-0.629)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-
M ก-18	0.581	79.33	V_{PT}	-2.5211 (-2.934)	-1.7661 (>1.960)	-0.7550 (>1.960)	0.0253 (>1.960)	-7.3 E-05 (>1.960)	1.1372 (>1.960)	-
			V_{MC}	-0.7078 (>1.960)	0.0609 (>1.960)	-0.7678 (>1.960)	-0.0411 (>1.960)	-2.83 E-05 (>1.960)	-0.6202 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข5) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 1 ใช้เฉพาะตัวแปร Individual Specific

กลุ่มตัวอย่าง	ค่าคงที่	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ	ค่าสถิติ
M ก-19	0.575	82.14	V_{PT}	-2.6258 (-3.033)	-1.7742 (>1.960)	-0.8515 (>1.960)	0.0395 (>1.960)	-4.53 E-05 (>1.960)	-	0.3829 (70.40)
			V_{MC}	-0.1401 (>1.960)	0.3830 (>1.960)	-0.5231 (>1.960)	-0.0276 (>1.960)	-2.30 E-05 (>1.960)	-	-0.5957 (>1.96)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข6) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 2 ใช้ตัวแปรเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

Model	Time	Cost	Variable	Parameter	Value	Parameter	Value	Parameter	Value	Parameter	Value
M 1-1	0.534	74.29	V_{PT}	-3.5535 (-7.355)	-0.0329 (-3.168)	-	-	-	-	-	-
			V_{MC}	-2.7013 (-6.256)	-0.0329 (-3.168)	-	-	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-0.0329 (-3.168)	-	-	-	-	-	-
M 1-2	0.549	78.57	V_{PT}	-3.1464 (-8.375)	-	-126.1459 (-2.951)	-	-	-	-	-
			V_{MC}	-2.3124 (-6.807)	-	-126.1459 (-2.951)	-	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-126.1459 (-2.951)	-	-	-	-	-
M 1-3	0.551	82.86	V_{PT}	-4.9320 (-7.687)	-	-	-	-	-	-	+0.680 (4.612)
			V_{MC}	-2.1156 (-7.322)	-	-	-	-	-	-	+0.680 (4.612)
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-	+0.680 (4.612)
M 1-4	0.532	78.57	V_{PT}	-3.4147 (-7.576)	-	-	-0.0314 (-3.090)	-	-	-	-
			V_{MC}	-2.6615 (-6.258)	-	-	-0.0314 (-3.090)	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-0.0314 (-3.090)	-	-	-	-
M 1-5	0.532	83.24	V_{PT}	-5.6811 (-7.662)	-0.0278 (-2.802)	-	-	-	-	-	+0.0645 (4.241)
			V_{MC}	-2.8210 (-6.582)	-0.0278 (-2.802)	-	-	-	-	-	+0.0645 (4.241)
			V_{PC}	-	-0.0278 (-2.802)	-	-	-	-	-	+0.0645 (4.241)
M 1-6	0.596	82.14	V_{PT}	-5.9658 (-7.361)	-	-135.9415 (-3.063)	-	-	-	-	+0.0768 (4.510)
			V_{MC}	-2.7006 (-6.881)	-	-135.9415 (-3.063)	-	-	-	-	+0.0768 (4.510)
			V_{PC}	-	-	-135.9415 (-3.063)	-	-	-	-	+0.0768 (4.510)

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข6) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 2 ใช้ตัวแปรเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ประเภท	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน
ประเภท	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน
M 1-7	0.576	85.32	V_{PT}	-4.9743 (-8.123)	-0.0273 (-2.716)	-	-	0.0782 (4.600)	-	-
			V_{MC}	-2.8821 (-6.571)	-0.0273 (-2.716)	-	-	0.0782 (4.600)	-	-
			V_{PC}	-	-0.0273 (-2.716)	-	-	0.0782 (4.600)	-	-
M 1-8	0.576	83.14	V_{PT}	-4.5883 (-5.151)	-0.0273 (-2.703)	-	-	0.0783 (4.585)	-0.0251 (-0.588)	-
			V_{MC}	-2.8771 (-6.548)	-0.0273 (-2.703)	-	-	0.0783 (4.585)	-	-
			V_{PC}	-	-0.0273 (-2.703)	-	-	0.0783 (4.585)	-	-
M 1-9	0.605	80.29	V_{PT}	-5.1101 (-7.896)	-	-140.3022 (-3.091)	-	0.0905 (4.747)	-	-
			V_{MC}	-2.7985 (-6.812)	-	-140.3022 (-3.091)	-	0.0905 (4.747)	-	-
			V_{PC}	-	-	-140.3022 (-3.091)	-	0.0905 (4.747)	-	-
M 1-10	0.550	79.63	V_{PT}	-2.5789 (-2.848)	-	-126.0934 (-2.942)	-	-	-0.0373 (-0.682)	-
			V_{MC}	-2.3158 (-6.784)	-	-126.0934 (-2.942)	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-126.0934 (-2.942)	-	-	-	-
M 1-11	0.561	78.57	V_{PT}	-4.1923 (-8.651)	-	-	-	0.0823 (4.965)	-	-
			V_{MC}	-2.1862 (-7.330)	-	-	-	0.0823 (4.965)	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	0.0823 (4.965)	-	-
M 1-12	0.513	85.76	V_{PT}	-1.9748 (-2.890)	-	-	-	-	-0.0334 (-1.295)	-
			V_{MC}	-1.8259 (-7.254)	-	-	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข6) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่ 2 ใช้ตัวแปรเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

GROUP	MEAN	STANDARD DEVIATION	PARAMETER	MEAN	STANDARD DEVIATION	PARAMETER	MEAN	STANDARD DEVIATION	PARAMETER	
M 1-13	0.568	82.35	V_{PT}	-5.6564 (-7.669)	-	-	-0.0276 (-2.829)	-	-	0.0661 (4.326)
			V_{MC}	-2.8277 (-6.597)	-	-	-0.0276 (-2.829)	-	-	0.0661 (4.326)
			V_{PC}	-	-	-	-0.0276 (-2.829)	-	-	0.0661 (4.326)
M 1-14	0.574	82.14	V_{PT}	-4.8327 (-8.280)	-	-	-0.0253 (-2.607)	0.0783 (4.600)	-	-
			V_{MC}	-2.8228 (-6.625)	-	-	-0.0253 (-2.607)	0.0783 (4.600)	-	-
			V_{PC}	-	-	-	-0.0253 (-2.607)	0.0783 (4.600)	-	-
M 1-15	0.532	87.13	V_{PT}	-3.1665 (-3.913)	-	-	-0.0310 (-3.038)	-	-0.0155 (-1.767)	-
			V_{MC}	-2.6504 (-6.225)	-	-	-0.0310 (-3.038)	-	-0.0155 (-1.767)	-
			V_{PC}	-	-	-	-0.0310 (-3.038)	-	-0.0155 (-1.767)	-
M 1-16	0.562	82.23	V_{PT}	-3.7735 (-4.678)	-	-	-	0.0826 (4.953)	-0.0274 (-0.642)	-
			V_{MC}	-2.1792 (-7.320)	-	-	-	0.0826 (4.953)	-0.0274 (-0.642)	-
			V_{PC}	-	-	-	-	0.0826 (4.953)	-0.0274 (-0.642)	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยมีตัวแปรหลักคือ IVCOST/INCOME

Model	IV	Choice	Variable	Constant	IVCOST/INCOME	Age	Income	Gender	Married	Other	Note
M 2-1	0.574	78.32	V_{PT}	-2.1905 (-3.458)	-162.2054 (-310.750)	-1.7936 (-0.805)	-0.3969 (-1.617)	-	-	-	-
			V_{MC}	-1.7081 (>1.960)	-162.2054 (-310.750)	-0.7960 (>1.96)	-0.9121 (>1.960)	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-162.2054 (-310.750)	-	-	-	-	-	-
M 2-2	0.569	75.75	V_{PT}	-4.5730 (-3.762)	-119.2305 (-2.815)	-	-	0.0365 (1.359)	-	-	-
			V_{MC}	-1.1869 (-0.964)	-119.2305 (-2.815)	-	-	-0.0309 (-1.067)	-	-	-
			V_{PC}	-	-119.2305 (-2.815)	-	-	-	-	-	-
M 2-3	0.550	79.35	V_{PT}	-3.2560 (-5.608)	-128.9977 (0.0050)	-	-	-	1.75 E-05 (0.410)	-	-
			V_{MC}	-2.1164 (-3.594)	-128.9977 (0.0050)	-	-	-	-3.28 E-05 (-0.558)	-	-
			V_{PC}	-	-128.9977 (0.0050)	-	-	-	-	-	-
M 2-4	0.555	80.14	V_{PT}	-3.3070 (-5.226)	-120.1653 (-2.971)	-	-	-	-	0.4495 (0.759)	-
			V_{MC}	-2.2974 (-3.649)	-120.1653 (-2.971)	-	-	-	-	-0.4127 (-0.590)	-
			V_{PC}	-	-120.1653 (-2.971)	-	-	-	-	-	-
M 2-5	0.549	82.25	V_{PT}	-3.227 (-5.950)	-126.8512 (-2.908)	-	-	-	-	-	0.1116 (0.244)
			V_{MC}	-2.0250 (-2.292)	-126.8512 (-2.908)	-	-	-	-	-	-0.2437 (-0.322)
			V_{PC}	-	-126.8512 (-2.908)	-	-	-	-	-	-
M 2-6	0.599	85.36	V_{PT}	-3.3591 (-3.276)	-155.2019 (>1.960)	-2.3631 (-2.277)	-0.9860 (-3.383)	0.0443 (1.887)	-	-	-
			V_{MC}	-0.8641 (>1.960)	-155.2019 (>1.960)	-0.2185 (>1.96)	-0.6457 (>1.960)	-0.0356 (>1.96)	-	-	-
			V_{PC}	-	-155.2019 (>1.960)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7)(ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยมีตัวแปรหลักคือ IVCOST/INCOME

Model	IV	CV	Variable	Parameter	IVCOST	INCOME	IVCOST/INCOME	AGE	INCOME	IVCOST/INCOME	IVCOST/INCOME
M 2-7	0.576	82.14	V_{PT}	-2.3108 (-3.307)	-166.9281 (>1.960)	-1.8324 (-2.573)	-0.4784 (>1.960)	-	2.49 E-05 (0.873)	-	-
			V_{MC}	-1.5956 (>1.960)	-166.9281 (>1.960)	-0.7042 (>1.960)	-0.8914 (>1.960)	-	-3.43 (>1.960)	-	-
			V_{PC}	-	-166.9281 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-8	0.581	83.52	V_{PT}	-2.2849 (-3.139)	-152.7969 (>1.960)	-1.7394 (-2.387)	-0.5455 (>1.960)	-	-	0.4623 (0.818)	-
			V_{MC}	-1.6852 (>1.960)	-152.7969 (>1.960)	-0.6520 (>1.960)	-1.0331 (>1.960)	-	-	-0.4640 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-152.7969 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-9	0.575	81.14	V_{PT}	-2.3066 (-3.335)	-165.3689 (>1.960)	-1.8673 (-2.233)	-0.4393 (>1.960)	-	-	-	0.2255 (0.692)
			V_{MC}	-1.5063 (>1.960)	-165.3689 (>1.960)	-0.7104 (>1.960)	-0.8049 (>1.960)	-	-	-	-0.2480 (>1.960)
			V_{PC}	-	-165.3689 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-10	0.570	85.75	V_{PT}	-4.555 (-3.753)	-118.6082 (-2.646)	-	-	0.0361 (1.307)	4.31 E-06 (0.101)	-	-
			V_{MC}	-0.9509 (-0.733)	-118.6082 (-2.646)	-	-	-0.0305 (-1.024)	-3.78 E-05 (-0.562)	-	-
			V_{PC}	-	-118.6082 (-2.646)	-	-	-	-	-	-
M 2-11	0.572	83.22	V_{PT}	-4.3893 (-3.573)	-114.4611 (-2.638)	-	-	0.0285 (1.021)	-	0.3412 (0.565)	-
			V_{MC}	-1.0547 (-0.8201)	-114.4611 (-2.638)	-	-	-0.0340 (-1.134)	-	-0.2177 (-0.311)	-
			V_{PC}	-	-114.4611 (-2.638)	-	-	-	-	-	-
M 2-12	0.570	80.19	V_{PT}	-4.7851 (-3.642)	-120.9191 (-2.784)	-	-	0.0376 (1.387)	-	-	0.2238 (0.6133)
			V_{MC}	-0.8622 (-0.558)	-120.9191 (-2.784)	-	-	-0.0308 (-1.061)	-	-	-0.2679 (-0.329)
			V_{PC}	-	-120.9191 (-2.784)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยมีตัวแปรหลักคือ IV COST/INCOME

Model	IV	% Correct	Utility Function	Constant	IV COST/INCOME	Variable	Variable	Variable	IV INCOME	IV COST	IV INCOME
M 2-13	0.601	85.36	V_{PT}	-3.2391 (-3.158)	-148.7492 (>1.960)	-2.2532 (-4.522)	-0.9859 (-1.919)	0.0365 (>1.960)	-	0.3487 (0.626)	-
			V_{MC}	-0.783 (>1.960)	-148.7492 (>1.960)	-0.0717 (>1.960)	-0.666 (>1.960)	-0.0404 (>1.960)	-	-0.2756 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-148.7492 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-14	0.602	83.15	V_{PT}	-3.5605 (-3.350)	-159.0764 (>1.960)	-2.4926 (-4.744)	-1.0679 (-1.969)	0.0457 (>1.960)	-	-	0.3189 (1.030)
			V_{MC}	-0.6141 (>1.960)	-159.0764 (>1.960)	-0.0993 (>1.960)	-0.5148 (>1.960)	-0.0354 (>1.960)	-	-	-0.3145 (>1.96)
			V_{PC}	-	-159.0764 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-15	0.601	80.14	V_{PT}	-4.4068 (-3.572)	-109.9077 (-2.256)	-	-	0.0299 (1.056)	-7.03 E-06 (-0.147)	0.3793 (0.575)	-
			V_{MC}	-0.9388 (-0.704)	-109.9077 (-2.256)	-	-	-0.0337 (-1.089)	-2.94 E-05 (-0.402)	-0.1223 (-0.164)	-
			V_{PC}	-	-109.9077 (-2.256)	-	-	-	-	-	-
M 2-16	0.572	78.63	V_{PT}	-4.7911 (-3.659)	-120.2759 (-2.625)	-	-	0.0376 (1.344)	2.91 E-06 (0.067)	-	0.2470 (0.574)
			V_{MC}	-0.9388 (-0.704)	-120.2759 (-2.625)	-	-	-0.0301 (-1.007)	-3.95 E-05 (-0.579)	-	-0.2107 (-0.252)
			V_{PC}	-	-120.2759 (-2.625)	-	-	-	-	-	-
M 2-17	0.571	78.52	V_{PT}	-3.2619 (-3.186)	-145.5849 (>1.960)	-2.2667 (-3.067)	-0.9951 (>1.960)	0.0373 (>1.960)	2.86 E-06 (>1.960)	0.3300 (0.577)	-
			V_{MC}	-0.5975 (>1.960)	-145.5849 (>1.960)	0.0032 (>1.960)	-0.6007 (>1.960)	-0.0402 (>1.960)	-3.97 E-05 (>1.960)	-0.2008 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-145.5849 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-18	0.603	79.69	V_{PT}	-3.5704 (-3.367)	-159.7213 (>1.960)	-2.4848 (-3.138)	-1.0857 (>1.960)	0.0448 (0.310)	8.57 E-06 (>1.960)	-	0.333 (1.020)
			V_{MC}	-0.4097 (>1.960)	-159.7213 (>1.960)	0.0303 (>1.960)	-0.4400 (>1.960)	-0.0361 (>1.960)	-5.24 E-05 (>1.960)	-	-0.2740 (>1.96)
			V_{PC}	-	-159.7213 (>1.960)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มาก

ตาราง ข7)(ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยมีตัวแปรหลักคือ IVCOST/INCOME

Model	P	Constant	Variable	Constant	IVCOST/INCOME	IVCOST	INCOME	IVCOST	INCOME	IVCOST	INCOME
M 2-19	0.603	80.25	V_{IT}	-3.5704 (-3.367)	-159.7213 (>1.960)	-2.4848 (-3.138)	-1.0857 (>1.960)	0.0448 (0.310)	8.57 E-06 (>1.960)	-	0.333 (1.020)
			V_{MC}	-0.4097 (>1.960)	-159.7213 (>1.960)	0.0303 (>1.960)	-0.4400 (>1.960)	-0.0361 (>1.960)	-5.24 E-05 (>1.960)	-	-0.2740 (>1.960)
			V_{IC}	-	-159.7213 (>1.960)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ:(1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7)(ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยมีตัวแปรหลักคือ TOTCOST

Model	ρ	Constant	Variable	Constant (t-stat)	TOTCOST (t-stat)	TIME (t-stat)	EXPENSE (t-stat)	AGE (t-stat)	SEX (t-stat)	EDUC (t-stat)	INCOME (t-stat)
M 2-20	0.570	87.14	V_{PT}	-2.4261 (-3.687)	-0.0382 (-3.071)	-1.9241 (-50.50)	-0.5020 (-1.885)	-	-	-	-
			V_{MC}	-1.9797 (>1.960)	-0.0382 (-3.071)	-0.8257 (>1.960)	-1.1540 (>1.960)	-	-	-	-
			V_{PC}	-	-0.0382 (-3.071)	-	-	-	-	-	-
M 2-21	0.555	79.25	V_{PT}	-3.6709 (-3.647)	-0.0311 (-3.072)	-	-	0.0098 (0.426)	-	-	-
			V_{MC}	-1.0468 (-1.006)	-0.0311 (-3.072)	-	-	-0.0456 (-1.808)	-	-	-
			V_{PC}	-	-0.0311 (-3.072)	-	-	-	-	-	-
M 2-22	0.538	78.57	V_{PT}	-2.9821 (-5.774)	-0.0347 (-3.333)	-	-	-	-6.36E-05 (-1.321)	-	-
			V_{MC}	-2.1668 (-4.213)	-0.0347 (-3.333)	-	-	-	-7.48E-05 (-1.478)	-	-
			V_{PC}	-	-0.0347 (-3.333)	-	-	-	-	-	-
M 2-23	0.536	76.33	V_{PT}	-3.2380 (-5.431)	-0.0324 (-2.893)	-	-	-	-	-0.0107 (-0.177)	-
			V_{MC}	-2.3739 (-3.980)	-0.0324 (-2.893)	-	-	-	-	-0.6708 (-0.944)	-
			V_{PC}	-	-0.0324 (-2.893)	-	-	-	-	-	-
M 2-24	0.534	80.19	V_{PT}	-3.5178 (-6.217)	-0.0309 (-3.037)	-	-	-	-	-	0.1857 (0.6582)
			V_{MC}	-2.0348 (-2.301)	-0.0309 (-3.037)	-	-	-	-	-	-0.5281 (-0.723)
			V_{PC}	-	-0.0309 (-3.037)	-	-	-	-	-	-
M 2-25	0.598	85.28	V_{PT}	-2.7818 (-3.040)	-0.0383 (>1.960)	-2.0560 (-2.233)	-0.7257 (-2.948)	0.0164 (0.763)	-	-	-
			V_{MC}	-0.8208 (>1.960)	-0.0383 (>1.960)	-0.0562 (>1.960)	-0.7647 (>1.960)	-0.0507 (>1.960)	-	-	-
			V_{PC}	-	-0.0383 (>1.960)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7)(ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลาค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยมีตัวแปรหลักคือ TOTCOST

Model	DT	CV	Utility Function	PT	MC	PC	PT	MC	PC	CV	MC	PC
M 2-26	0.578	87.14	V_{PT}	-2.1458 (-3.167)	-0.0416 (>1.960)	-1.7707 (-2.600)	-0.3751 (>1.960)	-	-5.65 E-05 (-1.537)	-	-	-
			V_{MC}	-1.5665 (>1.960)	-0.0416 (>1.960)	-0.5614 (>1.960)	-1.0051 (>1.960)	-	-1.01 E-04 (>1.960)	-	-	-
			V_{PC}	-	-0.0416 (>1.960)	-	-	-	-	-	-	-
M 2-27	0.575	85.36	V_{PT}	-2.2553 (-3.163)	-0.0393 (>1.960)	-1.7143 (-2.399)	-0.5411 (>1.960)	-	-	-0.0488 (-0.079)	-	-
			V_{MC}	-1.7193 (>1.960)	-0.0393 (>1.960)	-0.5235 (>1.960)	-1.1958 (>1.960)	-	-	-0.8792 (>1.960)	-	-
			V_{PC}	-	-0.0393 (>1.960)	-	-	-	-	-	-	-
M 2-28	0.573	83.17	V_{PT}	-2.4973 (-3.597)	-0.0373 (>1.960)	-1.9671 (-2.341)	-0.5302 (>1.960)	-	-	-	0.2128 (0.618)	-
			V_{MC}	-1.5209 (>1.960)	-0.0373 (>1.960)	-0.5964 (>1.960)	-0.9244 (>1.960)	-	-	-	-0.5713 (>1.960)	-
			V_{PC}	-	-0.0373 (>1.960)	-	-	-	-	-	-	-
M 2-29	0.562	79.25	V_{PT}	-3.7224 (-3.595)	-0.0347 (-3.302)	-	-	0.0243 (1.013)	-9.24 E-05 (-1.774)	-	-	-
			V_{MC}	-1.1217 (-1.060)	-0.0347 (-3.302)	-	-	-0.0381 (-1.458)	-3.06 E-05 (-0.591)	-	-	-
			V_{PC}	-	-0.0347 (-3.302)	-	-	-	-	-	-	-
M 2-30	0.556	85.72	V_{PT}	-3.5186 (-3.431)	-0.0327 (-2.880)	-	-	0.0097 (0.397)	-	-0.1420 (-0.214)	-	-
			V_{MC}	-0.9085 (-0.8533)	-0.0327 (-2.880)	-	-	-0.0441 (-1.692)	-	-0.3709 (-0.512)	-	-
			V_{PC}	-	-0.0327 (-2.880)	-	-	-	-	-	-	-
M 2-31	0.557	85.76	V_{PT}	-3.9015 (-3.594)	-0.0308 (-3.023)	-	-	0.0107 (0.455)	-	-	0.2906 (0.4696)	-
			V_{MC}	-0.6588 (-0.503)	-0.0308 (-3.023)	-	-	-0.0448 (-1.766)	-	-	-0.3182 (0.6723)	-
			V_{PC}	-	-0.0308 (-3.023)	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7)(ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยมีตัวแปรหลักคือ TOTCOST

Model	D	Cost	Variable	Constant	TOTCOST	TIME	PRICE	AGE	SEX	NO.OC	NO.OC
M 2-32	0.604	72.86	V_{PT}	-2.8561 (-3.079)	-0.0418 (>1.960)	-2.1378 (-4.735)	-0.7183 (-1.534)	0.0321 (>1.960)	-8.40E-05 (-2.386)	-	-
			V_{MC}	-0.9041 (>1.960)	-0.0418 (>1.960)	-0.1481 (1.960)	-0.7560 (>1.960)	-0.0379 (>1.960)	-5.48E-05 (>1.960)	-	-
			V_{PC}	-	-0.0418 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-33	0.599	78.96	V_{PT}	-2.6250 (-2.915)	-0.0404 (>1.960)	-1.9271 (-4.391)	-0.6979 (-1.563)	0.0159 (>1.960)	-	-0.2090 (-0.335)	-
			V_{MC}	-0.6713 (>1.960)	-0.0404 (>1.960)	0.0888 (>1.96)	-0.7602 (>1.960)	-0.0491 (>1.960)	-	-0.5552 (>1.96)	-
			V_{PC}	-	-0.0404 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-34	0.600	77.36	V_{PT}	-2.9243 (-3.066)	-0.0376 (>1.960)	-2.1378 (-4.571)	-0.7865 (-1.635)	0.0169 (>1.960)	-	-	0.3060 (0.977)
			V_{MC}	-0.4989 (>1.960)	-0.0376 (>1.960)	0.0980 (>1.960)	-0.5969 (>1.96)	-0.0500 (>1.960)	-	-	-0.3945 (>1.96)
			V_{PC}	-	-0.0376 (>1.960)	-	-	-	-	-	-
M 2-35	0.563	75.56	V_{PT}	-3.5419 (-3.395)	-0.0345 (-2.944)	-	-	0.0201 (0.801)	-9.28E-05 (-1.807)	0.1070 (0.8792)	-
			V_{MC}	-0.9882 (-0.915)	-0.0345 (-2.944)	-	-	-0.0408 (-1.498)	-1.50E-05 (-0.268)	-0.3510 (-0.454)	-
			V_{PC}	-	-0.0345 (-2.944)	-	-	-	-	-	-
M 2-36	0.564	80.25	V_{PT}	-4.0612 (-3.577)	-0.0347 (-3.260)	-	-	0.0265 (1.077)	-9.74E-05 (-1.832)	-	0.399 (0.3610)
			V_{MC}	-0.7880 (-0.590)	-0.0347 (-3.260)	-	-	-0.0364 (-1.380)	-3.40E-05 (-0.645)	-	-0.2583 (0.7371)
			V_{PC}	-	-0.0347 (-3.260)	-	-	-	-	-	-
M 2-37	0.606	83.12	V_{PT}	-2.7103 (-2.922)	-0.0421 (-1.635)	-2.0083 (-2.980)	-0.7020 (1.960)	0.0287 (>1.960)	-8.49E-05 (>1.960)	0.0205 (0.032)	-
			V_{MC}	-0.7814 (>1.960)	-0.0421 (-1.635)	-0.0166 (>1.960)	-0.7648 (>1.960)	-0.0400 (1.960)	-4.00E-05 (>1.960)	-0.4471 (>1.96)	-
			V_{PC}	-	-0.0421 (-1.635)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข7) (ต่อ) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจาก ขั้นตอนที่ 3 ผสมผสานตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมเฉพาะบุคคลกับตัวแปรเวลา-ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยมีตัวแปรหลักคือ TOTCOST

Model	β	χ^2	Variable	Constant	LOF	Wald	Log Likelihood	LR	N	LR	Score
M 2-38	0.607	79.78	V_{PT}	-3.1258 (-3.227)	-0.0420 (-1.683)	-2.3102 (-3.247)	-0.8155 (>1.960)	0.0350 (11.584)	-9.44E-05 (>1.960)	-	0.4987 (1.449)
			V_{MC}	-0.6709 (>1.960)	-0.0420 (-1.683)	-0.0629 (>1.960)	-0.6080 (>1.960)	-0.0356 (>1.960)	-6.31E-05 (>1.960)	-	-0.2526 (>1.96)
			V_{PC}	-	-0.0420 (-1.683)	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข8.1) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่สี่ เพิ่มตัวแปรความสะดวกและความสบาย

Model	DF	R ²	Utility Function	Constant	Variable income	TOTAL COST	MAJOR	REMAINDER	AGE	CRUISE	CRUISE
M 2-6 + Latent	0.599	83.19	V _{PT}	-6.3209 (-97.256)	-0.0810 (-2.694)	-	-3.5746 (>1.960)	-2.7463 (>1.960)	0.0391 (>1.960)	1.7980 (2.353)	-3.3467 (-1.181)
			V _{MC}	3.4195 (>1.960)	-0.0810 (-2.694)	-	2.2218 (>1.960)	1.1977 (>1.960)	-0.0351 (>1.960)	1.7980 (2.353)	-3.3467 (-1.181)
			V _{PC}	-	-0.0810 (-2.694)	-	-	-	-	1.7980 (2.353)	-3.3467 (-1.181)
M 2-20 + Latent	0.570	85.75	V _{PT}	-6.5347 (-6.673)	-	-0.0306 (-2.997)	-3.9447 (>1.960)	-2.5900 (>1.960)	-	1.3298 (17.198)	-3.1426 (-1.258)
			V _{MC}	1.1073 (>1.960)	-	-0.0306 (-2.997)	0.8315 (>1.960)	0.2757 (>1.960)	-	1.3298 (17.198)	-3.1426 (-1.258)
			V _{PC}	-	-	-0.0306 (-2.997)	-	-	-	1.3298 (17.198)	-3.1426 (-1.258)

หมายเหตุ:(1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข8.2) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่สี่ เพิ่มตัวแปรความสะดวก

Model	DF	R ²	Utility Function	Constant	Variable income	TOTAL COST	MAJOR	REMAINDER	AGE	CRUISE
M 2-6 + CONV	0.599	78.78	V _{PT}	7.6505 (4.412)	-0.0613 (-2.589)	-	3.3176 (159.272)	4.3329 (>1.960)	0.0369 (>1.960)	3.9638 (2.318)
			V _{MC}	8.8219 (1.666)	-0.0613 (-2.589)	-	4.7859 (>1.960)	4.0360 (>1.960)	-0.0330 (>1.960)	3.9638 (2.318)
			V _{PC}	-	-0.0613 (-2.589)	-	-	-	-	3.9638 (2.318)
M 2-20 + CONV	0.579	85.76	V _{PT}	0.7201 (2.642)	-	-0.0346 (-3.291)	-0.6122 (>1.960)	0.1079 (>1.960)	-	3.4801 (2.929)
			V _{MC}	0.4033 (3.006)	-	-0.0346 (-3.291)	-0.3302 (>1.960)	-0.7310 (>1.960)	-	3.4801 (2.929)
			V _{PC}	-	-	-0.0346 (-3.291)	-	-	-	3.4801 (2.929)

หมายเหตุ:(1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข8.3) แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางจากขั้นตอนที่สี่ เพิ่มตัวแปรความสบาย

Model	Parameter	Value	Variable	Value	Variable	Value	Variable	Value	Variable	Value	Variable
M 2-6 +COMF	0.599	79.30	V_{PT}	-11.4220 (14.218)	-0.0842 (-2.778)	-	-6.0939 (-8.904)	-5.3281 (>1.960)	0.0374 (>1.960)	-3.5272 (-4.367)	ไม่ ผ่าน
			V_{MC}	-0.8423 (-1.387)	-0.0842 (-2.778)	-	0.1267 (>1.960)	-0.9690 (>1.960)	-0.0371 (>1.960)	-3.5272 (-4.367)	
			V_{PC}	-	-0.0842 (-2.778)	-	-	-	-	-3.5272 (-4.367)	
M 2-20 + COMF	0.570	82.16	V_{PT}	-10.3958 (>1.96)	-	-0.0317 (-3.138)	-4.5284 (>1.960)	-	-	-3.2902 (-5.048)	ไม่ ผ่าน
			V_{MC}	-2.1060 (-1.964)	-	-0.0317 (-3.138)	-1.3467 (>1.960)	-	-	-3.2902 (-5.048)	
			V_{PC}	0	-	-0.0317 (-3.138)	-	-	-	-3.2902 (-5.048)	

หมายเหตุ: (1) ค่าในวงเล็บคือค่าสถิติ t ที่ความเชื่อมั่น 95%

(2) (> 1.960) หมายถึง ค่าสถิติ t มีค่าสูงเกินกว่า 1.960 มากๆ

ตาราง ข10) การพิจารณาคัดเลือกแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง จากขั้นตอนที่ 2

แบบจำลอง	เหตุผล
M 1-1	มีความเหมาะสม
M1-2	มีความเหมาะสม
M1-3	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-4	มีความเหมาะสม
M1-5	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-6	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-7	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-8	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปร ไม่ผ่านการทดสอบ และเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-9	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-10	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปร ไม่ผ่านการทดสอบ
M1-11	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-12	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปร ไม่ผ่านการทดสอบ
M1-13	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-14	คัดออกเนื่องจากเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M1-15	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปร ไม่ผ่านการทดสอบ
M1-16	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปร ไม่ผ่านการทดสอบ และเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง

ตาราง ข12.1) การพิจารณาคัดเลือกแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง จากขั้นตอนที่ 4

แบบจำลอง	เหตุผล
M 2-6 + Latent	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปรไม่ผ่านการทดสอบ และเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M 2-20 + Latent	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปรไม่ผ่านการทดสอบ และเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง

ตาราง ข12.2) การพิจารณาคัดเลือกแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง จากขั้นตอนที่ 4

แบบจำลอง	เหตุผล
M 2-6 +CONV	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปรไม่ผ่านการทดสอบ
M 2-20 +CONV	มีความเหมาะสม

ตาราง ข12.3) การพิจารณาคัดเลือกแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง จากขั้นตอนที่ 4

แบบจำลอง	เหตุผล
M 2-6 +COMF	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปรไม่ผ่านการทดสอบ และเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง
M 2-20 +COMF	คัดออกเนื่องจากค่าสถิติ t ของสัมประสิทธิ์ตัวแปรไม่ผ่านการทดสอบ และเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ถูกต้อง



ภาคผนวก ก

ภาพถ่ายการสำรวจข้อมูลภาคสนาม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved



รูป ค1) การสัมภาษณ์ผู้เดินทางชาวชนบทเชียงใหม่ บ้านห้วยน้ำริน อ.แม่ออน



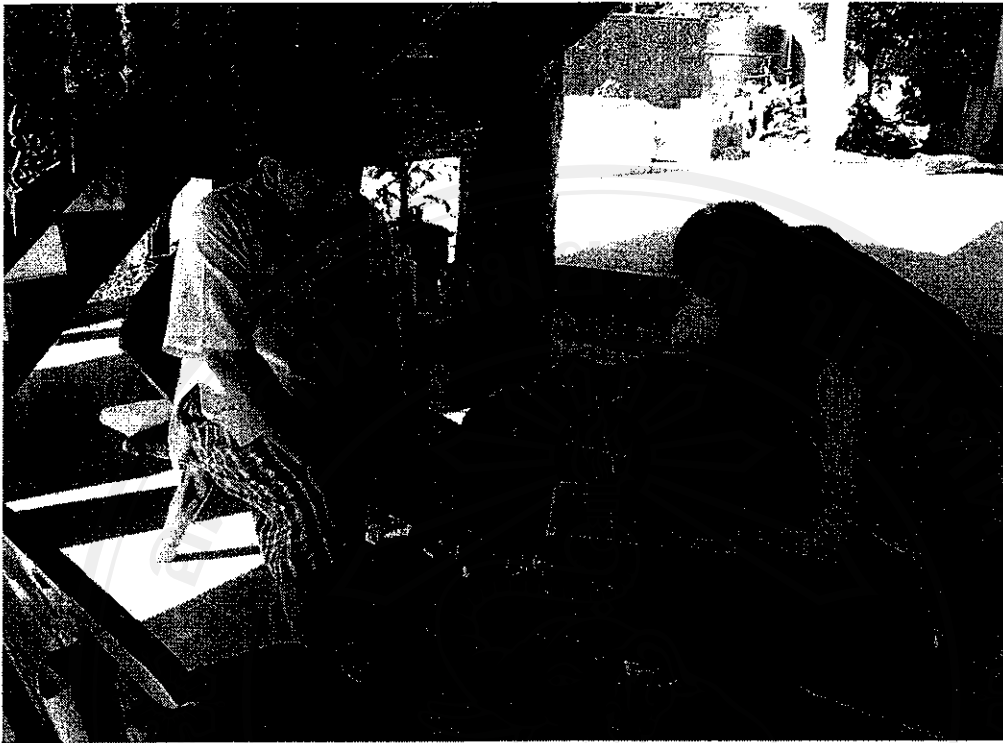
รูป ค2) การสัมภาษณ์ผู้เดินทางชาวชนบทเชียงใหม่ บ้านห้วยน้ำริน อ.แม่ออน



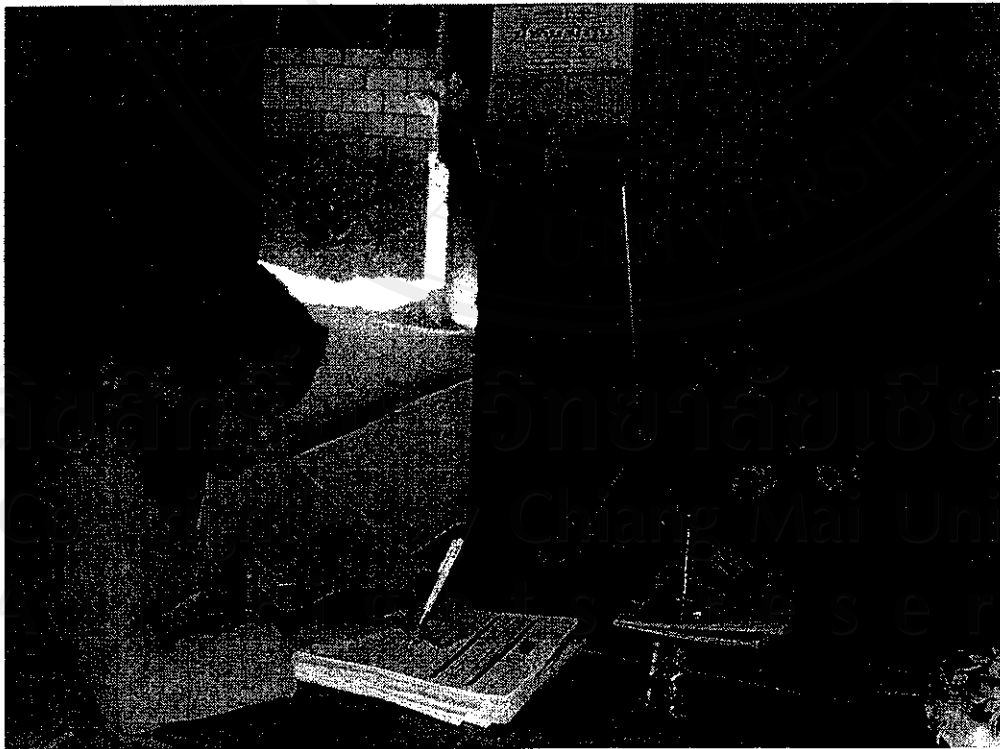
รูป ค3) การสัมภาษณ์ผู้เดินทางชาวชนบทเชียงใหม่ บ้านหนองอาบช้าง อ.แม่วิน



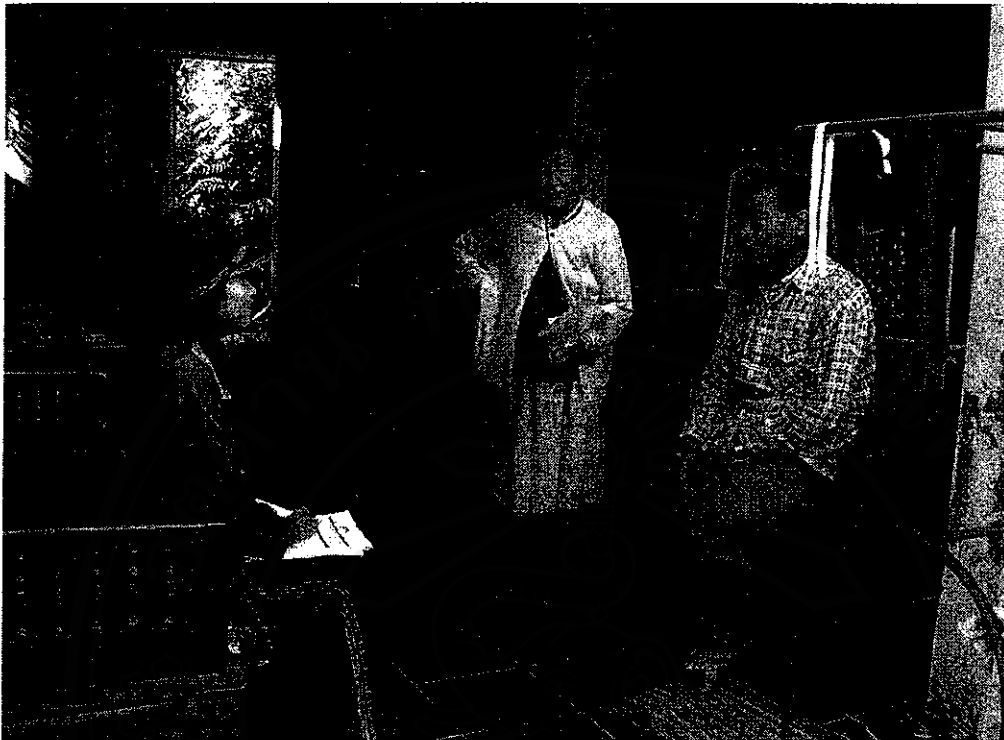
รูป ค4) ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านห้วยน้ำริน อ.แม่วิน



รูป ค5) การสัมภาษณ์ผู้เดินทางชาวชนบทเชียงใหม่ บ้านแท่นทองช่วงมื่น อ.สันป่าตอง



รูป ค6) การสัมภาษณ์ผู้เดินทางชาวชนบทเชียงใหม่ บ้านสันคะยอม อ.สันป่าตอง



รูป ค7) การสัมภาษณ์ผู้เดินทางชาวชนบทเชียงใหม่ บ้านสันคะยอม อ.สันป่าตอง



รูป ค7) การตรวจสอบความถูกต้องเรียบร้อยของแบบสอบถามที่ผ่านการสัมภาษณ์แล้ว

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายวีระ กิจเวชเจริญ
วัน เดือน ปี เกิด	2 กรกฎาคม 2521
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิตสาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีการศึกษา 2543
ประสบการณ์ทำงาน	
พ.ศ. 2547 - 2547	อาจารย์ประจำคณะวิชาเทคโนโลยีภูมิทัศน์ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตลำปาง
พ.ศ. 2547 - 2548	วิศวกรวิจัย โครงการวิจัย คุณภาพบริการและความพึงพอใจของผู้ใช้ต่อรถประจำทางภายในจังหวัดหลักของภูมิภาค
พ.ศ. 2549 - ปัจจุบัน	รับราชการวิศวกรโยธา สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
ผลงานทางวิชาการ	บทความเรื่อง “ พฤติกรรมของชุมชนชนบทในการเลือกยานพาหนะเดินทางเข้าออกตัวเมืองเชียงใหม่” การประชุมวิชาการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น วันที่ 24 พฤศจิกายน 2549