

## ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย

### 5.1 ความนำ

บทนี้เป็นส่วนแรกของการรายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งประกอบด้วยหัวข้อต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย โดยเริ่มจากรายงานผลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายในลักษณะต่าง ๆ ในกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา หลังจากนั้นจะเป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ๆ กับตัวแปรอิสระซึ่งได้แก่ ที่ตั้งของครัวเรือน ๆ สถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้บริโภค วิธีการและความถี่ในการเดินทาง

### 5.2 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย

จากการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายในปัจจุบันกับพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายในอดีตในกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา โดยใช้สินค้านำตัวทดสอบจำนวน 12 ชนิด นั้น ผลปรากฏว่าเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมการค้าปลีกของเมืองพิษณุโลก มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย . . . " ดังแสดงในตารางที่ 6 ซึ่งจะเห็นได้ว่าแม้ครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ จะยังคงมีสัดส่วนสูงสุดอยู่ (ร้อยละ 47.8) แต่ครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ จำนวน 79 ครัวเรือน หรือคิดเป็นร้อยละ 15.8 นั้น นับได้ว่าเป็นสัดส่วนที่ไม่ต่ำสำหรับเมืองในต่างจังหวัดซึ่งเพิ่งจะมีห้างสรรพสินค้าเพียงแห่งเดียว และหากพิจารณาจากแผนที่ 21 ก็จะพบว่าที่ตั้งของครัวเรือนเหล่านี้กระจายตัวอยู่ทั่วไปในทุกทิศทาง ทั้งใกล้และไกลจากโซนที่ตั้งของห้างสรรพสินค้า อนึ่ง กลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ นี้ ยังจำแนกได้เป็น 2 ประเภทตามระดับของการเปลี่ยนแปลง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของครัวเรือน จำแนกตามลักษณะการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม  
การเดินทางจับจ่าย

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย	จำนวนครัวเรือน	ร้อยละ
1. เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ	79	15.8
2. ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ	239	47.8
3. อื่น ฯ	182	36.4
รวม	500	100.0

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามระดับของ  
การเปลี่ยนแปลง ฯ

ระดับของการเปลี่ยนพฤติกรรม ฯ	จำนวนครัวเรือน	ร้อยละ
1. เปลี่ยนทั้งหมดจากจำนวนสินค้า ฯ ที่ทดสอบ ฯ	45	56.96
2. เปลี่ยนอย่างน้อยร้อยละ 50	34	43.04
รวม	79	100.00



สำหรับครัวเรือนที่จัดเข้าอยู่ในกลุ่ม "อื่น ๆ" ซึ่งจะไม่นำมาศึกษาในรายละเอียด เนื่องจากว่าไม่ตรงกับปัญหาและวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ นั้น อาจจำแนกให้เห็นถึงความหลากหลายของพฤติกรรม ๆ ตามลักษณะของการเปลี่ยนแปลง ๆ ที่มีสัดส่วนสูงสุดในแต่ละครัวเรือน ให้เป็น 10 ประเภทดังแสดงในตารางที่ 8\*

### 5.3 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายกับที่ตั้งของครัวเรือนผู้บริโภคร

จากตารางที่ 9 แผนที่ 19 และแผนที่ 20 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนสูงสุดของจำนวนครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ อยู่ในโซนที่อยู่อาศัย 6 และโซนที่อยู่อาศัย 7 ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ และด้านเหนือติดต่อกับโซนที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าตามลำค้ำ (ร้อยละ 27.08 และร้อยละ 25) ขณะที่สัดส่วนต่ำสุดของครัวเรือนกลุ่มเดียวกันนี้อยู่ในโซนที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ไกลออกไปจากโซนที่ตั้งของห้างสรรพสินค้า (ร้อยละ 3.45) ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าที่ตั้งของครัวเรือน ๆ อาจมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ๆ แต่ทั้งนี้ เนื่องจากในโซนที่ 6 และโซนที่ 7 ซึ่งมีจำนวนครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ ตั้งอยู่เป็นสัดส่วนสูงสุดดังกล่าวแล้วนั้น ต่างก็มีร้านค้าและวางบ้านทั้งขนาดเล็กและขนาดกลางตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก หรือเรียกว่ามีภาวะของ "แหล่งวางกัน" หรือ "โอกาสแทรกซ้อน" (Intervening Opportunity) สูง ทำให้ทั้งสองโซนนี้มีจำนวนครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ ตั้งอยู่เป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดด้วยในขณะเดียวกัน (ร้อยละ 70.83 และร้อยละ 60.94 ตามลำดับ)

### 5.4 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายกับสถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคมของผู้บริโภค

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างด้านสถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้บริโภคระหว่างกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ ( $n = 79$ ) กับกลุ่มครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ๆ ( $n = 239$ ) ปรากฏดังนี้

\*ซึ่งเรื่องนี้จะได้อธิบายถึงอีกครั้งหนึ่งในตอนที่ 7 (สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ)

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของครัวเรือนในกลุ่ม "อื่น ๆ" จำแนกตามลักษณะการเปลี่ยนแปลง ๑ ที่มีสัดส่วนสูงสุดในแต่ละครัวเรือน

ประเภทที่	ขณะนี้	เมื่อก่อน	จำนวนครัวเรือน
1	② ←	② <sup>ก</sup>	49 (26.92)
2	① ←	② <sup>ข</sup>	2 (1.10)
3	① ←	①	30 (16.48)
4	③ ←	③	69 (37.91)
5	① ←	③	23 (12.64)
6	② ←	③	1 (0.55)
7	③ ←	①	1 (0.55)
8	③ ←	②	4 (2.20)
9	④ ←	④	2 (1.10)
10	ไม่สามารถระบุให้ชัดเจนได้		1 (0.55)
	รวม		182 (100.00)

หมายเหตุ :-

- ① = ห้างสรรพสินค้า
- ② = ร้านค้าละแวกบ้าน
- ③ = ร้านค้าทั่วไป รวมทั้งสหกรณ์ร้านค้าตามหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งมีใช่ห้างสรรพสินค้าและร้านค้าละแวกบ้าน
- ④ = มีรถขายมาบริการถึงที่อยู่อาศัย

<sup>ก</sup>ลักษณะเช่นเดียวกับข้อ 2 ในตารางที่ 6 แต่เป็นไปไม่ครบในทุกรายการสินค้า ๑ ที่ทดสอบ ๑

<sup>ข</sup>ลักษณะเช่นเดียวกับข้อ 1 ในตารางที่ 6 แต่มีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 50 ของรายการสินค้า ๑ ที่ทดสอบ ๑

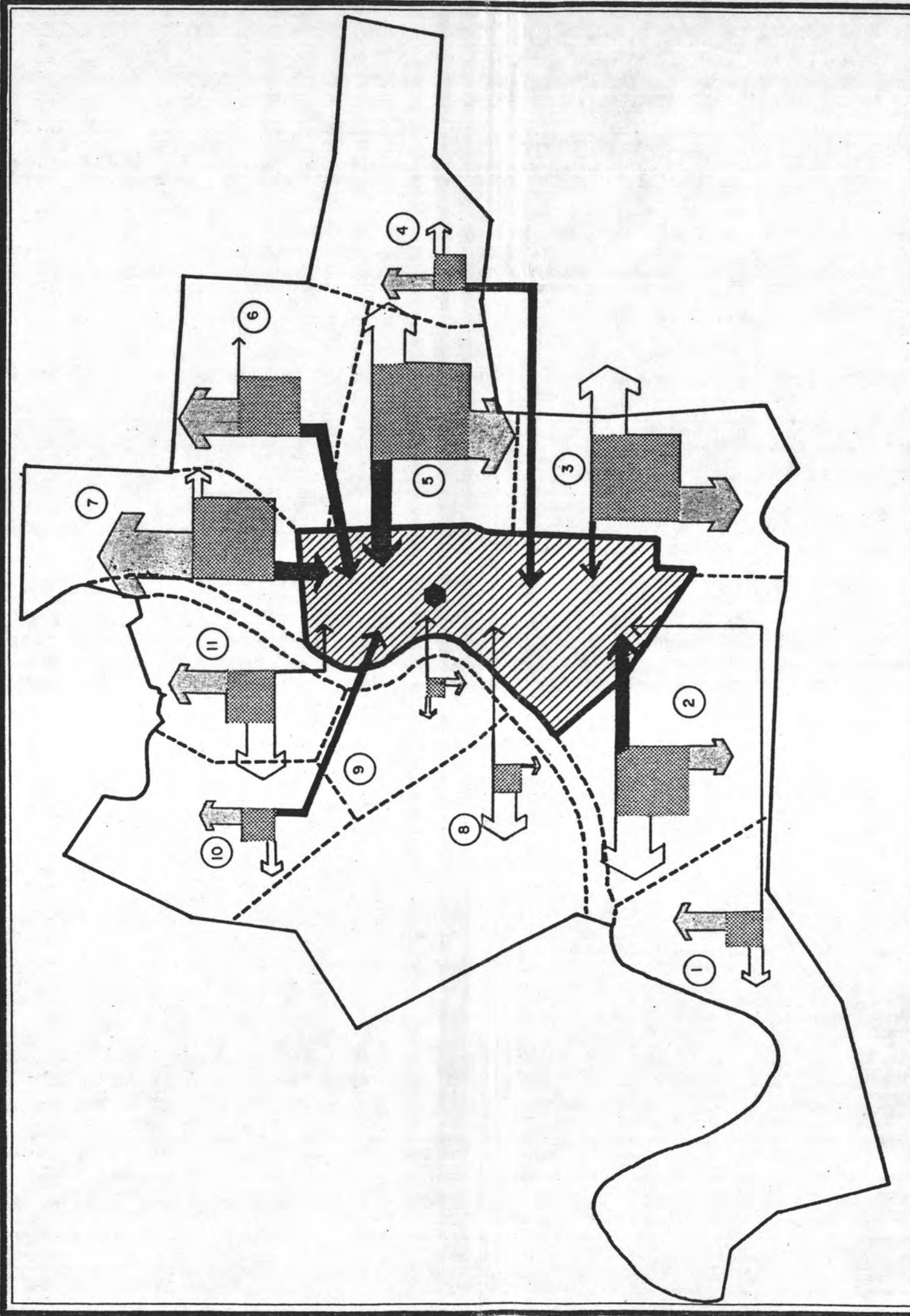
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของครัวเรือนตามลักษณะการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทาง  
 เดินทางจับจ่าย จำแนกตามโซนที่อยู่อาศัย

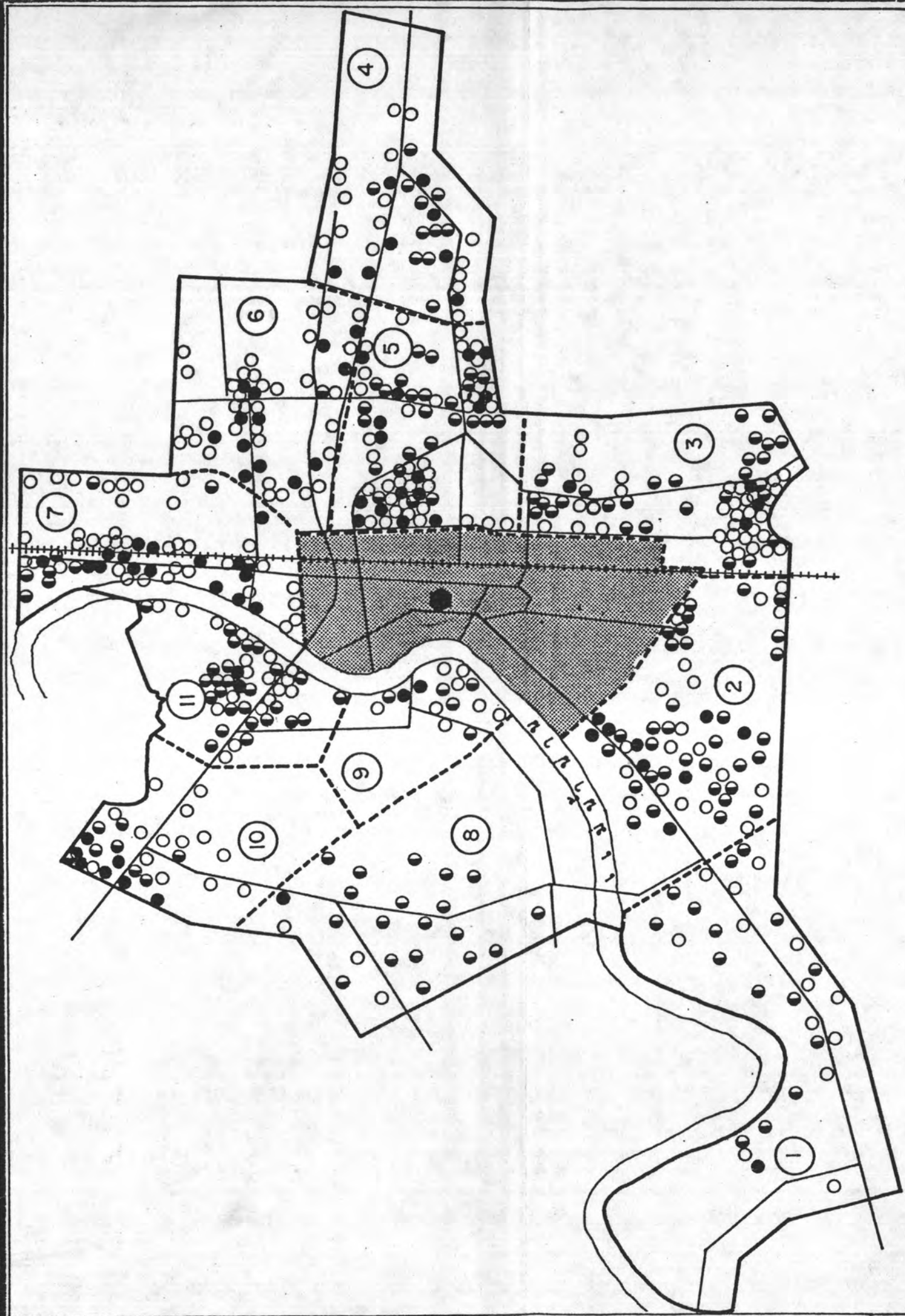
โซนที่	กลุ่มการเปลี่ยนแปลง ๑	ครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ๑	ครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ๑	อื่น ๆ	รวม
1		1 (3.45)	13 (44.83)	15 (51.72)	29 (100)
2		9 (14.52)	20 (32.26)	33 (53.22)	62 (100)
3		4 (5.88)	34 (50.00)	30 (44.12)	68 (100)
4		8 (22.86)	16 (45.71)	11 (31.43)	35 (100)
5		16 (19.75)	39 (48.15)	26 (32.10)	81 (100)
6		13 (27.08)	34 (70.83)	1 (2.08)	48 (100)
7		16 (25.00)	39 (60.94)	9 (14.06)	64 (100)
8		1 (4.35)	3 (13.04)	19 (82.61)	23 (100)
9		2 (13.33)	8 (53.33)	5 (33.33)	15 (100)
10		7 (24.14)	14 (48.27)	8 (27.59)	29 (100)
11		2 (4.35)	19 (41.30)	25 (54.35)	46 (100)
รวม		79	239	182	500

ผลของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม  
การคับคั่งต่อพฤติกรรมการเดินทาง  
จับจ่ายในเมืองพิษณุโลก...

แผนที่ : 19  
การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการ  
แสดง : เดินทางจับจ่ายในเมืองพิษณุโลก

- สัญลักษณ์ :
- เขตพื้นที่ศึกษา
  - - - - - เส้นแบ่งโซนเพื่อความสะดวกในการศึกษาประชากรเป้าหมาย
  - ▨ พื้นที่เดิมมีหนึ่งย่านการค้ากลางซึ่งไม่ใช่พื้นที่ประชากรเป้าหมาย
  - ที่ตั้งห้างสรรพสินค้า
- จำนวนครัวเรือนแต่ละโซน
- จำนวน
- ▨ 80 ครัวเรือน
  - ▨ 60
  - ▨ 40
  - ▨ 20 ครัวเรือนที่กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดของแต่ละโซน
- ➔ จำนวนครัวเรือนที่เปลี่ยนไปจับจ่ายยังห้างสรรพสินค้า
  - ➔ จำนวนครัวเรือนยังคงจับจ่ายณร้านค้าละแวกบ้าน
  - ➔ อื่นๆ
  - Ⓜ เลขที่โซน

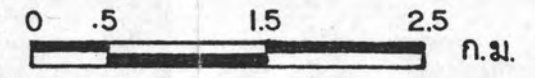


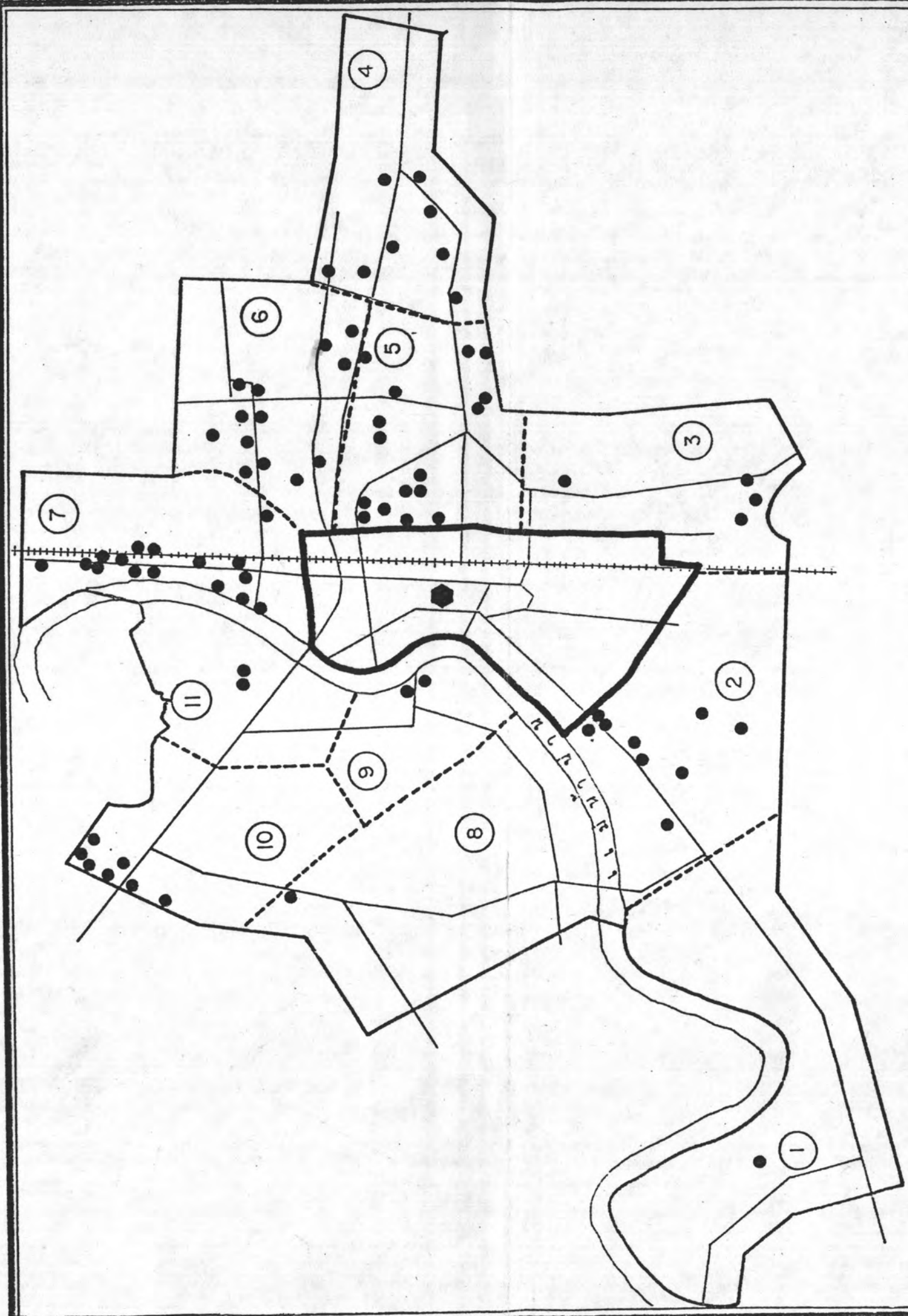


ผลของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม  
การคับปลัดต่อพฤติกรรมการเดินทาง  
จับจ่ายในเมืองพิษณุโลก....

แผนที่ : 20  
แสดง : การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม  
การเดินทางจับจ่ายในเมืองพิษณุโลก

- สัญลักษณ์ :
- เขตพื้นที่ศึกษา
  - - - - - เส้นแบ่งโซนเพื่อความสะดวกในการศึกษาประชากรเป้าหมาย
  - ▒ พื้นที่เสมือนหนึ่งย่านการค้ากลางซึ่งไม่ใช่พื้นที่ประชากรเป้าหมาย
  - ถนนที่สำคัญ
  - +++++ ทางรถไฟ
  - ◆ ที่ตั้งห้างสรรพสินค้า
  - ครุภัณฑ์ที่เปลี่ยนไปจับจ่ายยังห้างสรรพสินค้า
  - ครุภัณฑ์ที่ยังคงจับจ่าย ณ ร้านค้าเดิม
  - อื่นๆ
  - Ⓜ เลขที่โซน

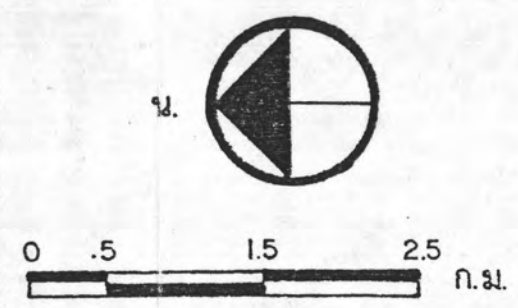




ผลของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม  
การคับคั่งต่อพฤติกรรมการเดินทาง  
จับจ่ายในเมืองพิษณุโลก....

แผนที่ : 21  
แสดง : ที่ตั้งของครัวเรือนผู้บริโภคเฉพาะ  
กลุ่มที่เปลี่ยนไปจับจ่ายยังห้างฯ

- สัญลักษณ์ :
- เขตพื้นที่ศึกษา
  - เส้นแบ่งโซน ฯ
  - เขตเมืองหนึ่งย่านการค้ากลาง ฯ
  - ถนนที่สำคัญ
  - +++++ ทางรถไฟ
  - ที่ตั้งห้างสรรพสินค้า
  - ที่ตั้งของครัวเรือนที่เปลี่ยนไปจับจ่ายยังห้างสรรพสินค้า
  - Ⓜ เลขที่โซน





#### 5.4.1 เพศของผู้รับผิดชอบในการจับจ่ายของครัวเรือน

ตารางที่ 10 แสดงถึงสัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามเพศของผู้รับผิดชอบในการจับจ่ายของครัวเรือน แต่จากผลการทดสอบทางสถิติด้วยค่าไค-สแควร์ ปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\chi^2 = 1.237 < 3.841$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "เพศของผู้รับผิดชอบในการจับจ่ายของครัวเรือน" ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ

#### 5.4.2 อายุของหัวหน้าครัวเรือน

สำหรับกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ อายุของหัวหน้าครัวเรือนเฉลี่ยคือ 45.82 ปี ในขณะที่กลุ่มครัวเรือนซึ่งไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ อายุของหัวหน้าครัวเรือนเฉลี่ยต่ำกว่าเล็กน้อยคือ 44.65 ปี ซึ่งผลการทดสอบทางสถิติด้วยค่าที ปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $t = -0.75 > -1.96$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "อายุของหัวหน้าครัวเรือน" ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ

ตารางที่ 10 สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามเพศของผู้รับผิดชอบในการจับจ่ายของครัวเรือน

เพศของผู้รับผิดชอบ ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ
1. ชาย	16.5	10.9
2. หญิง	83.5	89.1

#### 5.4.3 วงจรชีวิตของครัวเรือน

ตารางที่ 11 แสดงถึงสัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามวงจรชีวิตของครัวเรือน ซึ่งผลการทดสอบไค-สแควร์ ปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\chi^2 = 6.577 < 11.070$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "วงจรชีวิตของครัวเรือน" ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ

#### 5.4.4 อาชีพของหัวหน้าครัวเรือน

ในด้านอาชีพของหัวหน้าครัวเรือน จากผลการทดสอบไค-สแควร์ ปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\chi^2 = 28.243 > 14.067$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) ซึ่งแสดงว่า "อาชีพของหัวหน้าครัวเรือน" นั้น มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ ทั้งนี้ โดยจะเห็นได้จากตารางที่ 12 ว่า สัดส่วนสูงสุดของจำนวนครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ในด้านอาชีพ ฯ นั้น ปรากฏในกลุ่มอาชีพที่ใช้วิชาชีพ (ร้อยละ 29.1) ในขณะที่สัดส่วนสูงสุดของจำนวนครัวเรือนซึ่งไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ปรากฏในกลุ่มอาชีพที่ใช้แรงงาน ฯ (ร้อยละ 27.2) แสดงให้เห็นถึงข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งว่า ผู้บริโภคที่ประกอบอาชีพซึ่งต้องอาศัยความรู้ในเชิงวิชาการนั้นมักจะเป็นกลุ่มที่ยอมรับและปรับตัวเข้ากับ "นวัตกรรมทางการค้าปลีก" (Retail Innovation) ได้ง่ายกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ฯ

#### 5.4.5 รายได้ของครัวเรือน

ในเรื่องรายได้ของครัวเรือนนี้ก็เช่นกัน จากผลการทดสอบไค-สแควร์ ปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\chi^2 = 45.123 > 11.070$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "รายได้ของครัวเรือน" มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ ทั้งนี้ โดยจะเห็นได้จากตารางที่ 13 ว่า ในกลุ่มรายได้ ฯ สามกลุ่มแรก (หรือไม่เกิน 5,999 บาท/เดือน) นั้น สัดส่วนของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ สูงกว่าสัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ แต่ในกลุ่มรายได้ ฯ สามกลุ่มหลัง (หรือตั้งแต่ 6,000 บาท/เดือน ขึ้นไป) แล้ว จะมีลักษณะตรงกันข้าม กล่าวคือ สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ สูงกว่า สัดส่วนของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้บริโภคที่มีรายได้สูงนั้น

ตารางที่ 11 สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามวงจรชีวิตของครัวเรือน

วงจรชีวิตของครัวเรือน	ร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ
1. เป็นโสด	7.0	3.7
2. แต่งงานแล้ว แต่ยังไม่มียุตร	4.2	5.5
3. แต่งงานแล้ว และมีบุตรคนเล็กอายุต่ำกว่า 6 ขวบ	15.5	22.8
4. แต่งงานแล้ว และมีบุตรคนเล็กอายุ 6 ขวบหรือมากกว่า	60.6	58.9
5. บุตรได้แยกครอบครัวออกไปแล้ว แต่หัวหน้าครัวเรือนยังคงทำงานอยู่	5.6	6.8
6. บุตรได้แยกครอบครัวออกไปแล้ว และหัวหน้าครัวเรือนไม่ได้ทำงานหรือปลดเกษียณ	7.0	2.3

ตารางที่ 12 สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามอาชีพ  
ของหัวหน้าครัวเรือน

อาชีพของหัวหน้าครัวเรือน	ร้อยละของครัวเรือนที่ เปลี่ยน ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่ไม่ เปลี่ยน ฯ
1. ปฏิบัติงานใช้วิชาชีพ	29.1	8.8
2. ปฏิบัติงานบริหาร	11.4	5.9
3. ปฏิบัติงานเสมียน	1.3	2.5
4. ปฏิบัติงานเกี่ยวกับ การค้า	16.5	23.8
5. การเกษตร-ประมง- ป่าไม้-เหมืองแร่	3.8	8.4
6. การขนส่ง	11.4	11.3
7. แรงงานและการผลิต	13.9	27.2
8. การบริการ	12.7	12.1

ตารางที่ 13 สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามรายได้  
ของครัวเรือน

รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)	ร้อยละของครัวเรือนที่ เปลี่ยน ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่ไม่ เปลี่ยน ฯ
1. < 2,000	6.3	31.4
2. ระหว่าง 2,000-3,999	21.5	34.3
3. ระหว่าง 4,000-5,999	10.1	10.9
4. ระหว่าง 6,000-7,999	22.8	7.9
5. ระหว่าง 8,000-9,999	11.4	3.8
6. > 10,000	27.8	11.7

ส่วนใหญ่นิยมที่จะเดินทางไกลเพื่อไปจับจ่ายยังร้านค้าขนาดใหญ่ใจกลางเมือง มากกว่าผู้บริโภครายที่มีรายได้น้อย

#### 5.4.6 การศึกษาของหัวหน้าครัวเรือน

ในการพิจารณาระดับการศึกษาของหัวหน้าครัวเรือนนั้น จากผลการทดสอบไค-สแควร์ ปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติเช่นกัน ( $\chi^2 = 25.642 > 14.067$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "การศึกษาของหัวหน้าครัวเรือน" มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม  $\chi$  โดยจะเห็นได้จากตารางที่ 14 ว่า สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  ต่ำกว่าสัดส่วนของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  ในระดับการศึกษาไม่เกินชั้นประถมศึกษา  $\chi$  แต่ในระดับ  $\chi$  ตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษา  $\chi$  ขึ้นไปแล้ว สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  จะสูงกว่า ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้บริโภคที่มีการศึกษาสูงนั้น มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม  $\chi$  มากกว่าผู้บริโภคที่มีการศึกษาค่ำลงมา ซึ่งส่วนใหญ่ยังคงมีพฤติกรรมแบบอนุรักษ์นิยมอยู่ กล่าวคือ ยังมีความผูกพันกับแหล่งจับจ่ายใกล้  $\chi$  บ้าน

#### 5.4.7 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ยของกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  คือ 5.41 คน ส่วนกลุ่มครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  จำนวนสมาชิก  $\chi$  คือ 5.01 คน ซึ่งจากผลการทดสอบค่าที ปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $t = -1.11 > -1.98$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "จำนวนสมาชิกในครัวเรือน" ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม  $\chi$

#### 5.4.8 ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบัน

สำหรับกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบันเฉลี่ย คือ 15.91 ปี ในขณะที่กลุ่มครัวเรือนซึ่งไม่เปลี่ยนพฤติกรรม  $\chi$  ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบันเฉลี่ยสั้นกว่า คือ 13.53 ปี แต่จากผลการทดสอบค่าที ปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $t = -1.43 > -1.96$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบัน" ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม  $\chi$

ตารางที่ 14 สักส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามการศึกษาของหัวหน้าครัวเรือน

การศึกษาของหัวหน้าครัวเรือน	ร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยน ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยน ฯ
1. ไม่ได้สำเร็จระดับใด ฯ	2.5	5.0
2. ประถมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า	25.3	47.7
3. ประถมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	3.8	6.7
4. มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า	12.7	12.1
5. มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	12.7	10.0
6. อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	15.2	8.8
7. ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	25.3	8.4
8. สูงกว่าปริญญาตรี	2.5	1.3

#### 5.4.9 ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัยในเมืองพิษณุโลก

สำหรับกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัยในเมืองพิษณุโลกเฉลี่ย คือ 18.06 ปี ในขณะที่กลุ่มครัวเรือนซึ่งไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัยในเมืองพิษณุโลกเฉลี่ยสั้นกว่า คือ 15.04 ปี แต่จากผลการทดสอบค่าที่ปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $t = -1.73 > -1.96$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัยในเมือง" ก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ เช่นกัน

#### 5.4.10 การมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์

ในด้านการมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์นี้ จากผลการทดสอบไค-สแควร์ พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\chi^2 = 24.955 > 7.815$ , ที่  $\alpha = 0.05$ ) แสดงว่า "การมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์" นั้น มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ฯ ทั้งนี้ จะเห็นได้จากตารางที่ 15 ว่าตั้งแต่กลุ่มที่ 2 ลงมาถึงกลุ่มที่ 4 คือการมีรถชนิดใดชนิดหนึ่งหรือทั้งสองชนิดรวมกัน สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ สูงกว่าสัดส่วนของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ไม่มากนักน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าครัวเรือนที่มีรถจักรยานยนต์ และ/หรือ รถยนต์ นั้น ส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนไปจับจ่ายที่ห้างสรรพสินค้า ในขณะที่ครัวเรือนซึ่งไม่มีรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ส่วนใหญ่ยังคงพึ่งพาร้านค้าละแวกบ้านเช่นเดิม

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าในจำนวนตัวแปรเกี่ยวกับสถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้บริโภคทั้งหมด 10 ตัวแปรนั้น มีอยู่ 4 ตัวแปรซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางจับจ่าย ดังแสดงในตารางที่ 16

ตารางที่ 15 สัดส่วนของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำแนกตามการมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์

การมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์	ร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยน ฯ	ร้อยละของครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยน ฯ
1. ไม่มีทั้ง 2 ชนิด	11.4	40.6
2. มีจักรยานยนต์ แต่ไม่มีรถยนต์	58.2	44.4
3. มีรถยนต์ แต่ไม่มีจักรยานยนต์	2.5	1.3
4. มีทั้ง 2 ชนิด	27.8	13.8



ตารางที่ 16 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การ  
เดินทางจับจ่าย กับสถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคมของ  
ผู้บริโภค

สถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคมของผู้บริโภค	สถิติที่ใช้	การเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม ๑
1. เพศของผู้รับผิดชอบในการจับจ่ายของ ครัวเรือน	$\chi^2$	X
2. อายุของหัวหน้าครัวเรือน	t-test	X
3. วงจรชีวิตของครัวเรือน	$\chi^2$	X
4. อาชีพของหัวหน้าครัวเรือน	$\chi^2$	✓
5. รายได้ของครัวเรือน	$\chi^2$	✓
6. การศึกษาของหัวหน้าครัวเรือน	$\chi^2$	✓
7. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	t-test	X
8. ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบัน	t-test	X
9. ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัยในเมืองพิษณุโลก	t-test	X
10. การมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์	$\chi^2$	✓

หมายเหตุ :- X = ไม่มีความสัมพันธ์กัน

✓ = มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

### 5.5 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายกับวิธีการเดินทาง

จากการเปรียบเทียบวิธีการเดินทาง ระหว่างกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ (n = 45) กับกลุ่มครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ (n = 239) ดังแสดงในตารางที่ 17 นั้น จะเห็นได้ว่า ครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มากที่สุด (ร้อยละ 77.78) รองลงมาได้แก่รถยนต์ (ร้อยละ 13.33) ในขณะที่ครัวเรือนซึ่งไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ อาศัยการเดินทางมากที่สุด (ร้อยละ 51.05)

### 5.6 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายกับความถี่ในการเดินทาง

จากการเปรียบเทียบความถี่ในการเดินทาง ระหว่างกลุ่มครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ (n = 45) กับกลุ่มครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ (n = 239) ดังแสดงในตารางที่ 18 นั้น ปรากฏว่าครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 42.22) เดินทาง "1 เคียนต่อครั้ง" ในขณะที่ครัวเรือนซึ่งไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 77.82) มีความถี่ในการเดินทางไม่แน่นอน กล่าวคือ อาศัยความสะดวกหรือความจำเป็นเฉพาะหน้าเป็นประการสำคัญ ในอีกแง่มุมหนึ่งของการพิจารณาเรื่องนี้ ซึ่งน่าสนใจกว่าก็คือ จะเห็นได้ว่าครัวเรือนที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ นั้น มีความถี่ในการเดินทาง ซึ่งกำหนดได้แน่นอน ไม่ว่าจะเป็น 1 สัปดาห์ 2 สัปดาห์ 3 สัปดาห์ หรือ 1 เคียนต่อครั้งก็ตาม ในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 71.11 ของจำนวนครัวเรือนในกลุ่มนี้ทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้บริโภคที่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ โขยมากแล้วนิยมวางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้าในลักษณะของความแน่นอนของช่วงระยะเวลาที่สามารถระบุได้

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำนวนก  
ตามวิธีการเดินทาง

วิธีการหรือยานพาหนะที่ใช้ในการ เดินทาง	ครัวเรือนที่เปลี่ยน พฤติกรรม ฯ	ครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยน พฤติกรรม ฯ
1. เดิน	-	122 (51.05)
2. รถจักรยาน	-	40 (16.74)
3. รถสามล้อถีบรับจ้าง	-	7 (2.93)
4. รถจักรยานยนต์	35 (77.78)	60 (25.10)
5. รถสามล้อเครื่องรับจ้าง	-	1 (0.42)
6. รถโดยสารประจำทาง	4 (8.89)	5 (2.09)
7. รถยนต์	6 (13.33)	4 (1.67)
รวม	45 (100.00)	239 (100.00)

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของครัวเรือนที่เปลี่ยนและไม่เปลี่ยนพฤติกรรม ฯ จำนวนตามความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	ครัวเรือนที่เปลี่ยน พฤติกรรม ฯ	ครัวเรือนที่ไม่เปลี่ยน พฤติกรรม ฯ
1. 1 สัปดาห์/ครั้ง	5 (11.11)	13 (5.44)
2. 2 สัปดาห์/ครั้ง	7 (15.56)	13 (5.44)
3. 3 สัปดาห์/ครั้ง	1 (2.22)	2 (0.84)
4. 1 เดือน/ครั้ง	19 (42.22)	24 (10.04)
5. ไม่นานอน	13 (28.89)	186 (77.82)
6. อื่น ฯ	-	1 (0.42)*
รวม	45 (100.00)	239 (100.00)

\*ความถี่ในการเดินทางคือ 2-3 เดือน/ครั้ง