



สารนิพนธ์

เรื่อง การเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ

โดย

นางสาวณัฐชานันท์ เจริญจินตมาตร์

รหัสนักศึกษา 05590605

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตร์บัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาต้น ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของอักษรศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อสารนิพนธ์	การเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ
ผู้เขียน	นางสาวณัฐชานันท์ เจริญจินตมาตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คมสัน ศิริวงศ์วัฒนา
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ ละศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ โดยศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลที่แตกต่างกันมาเปรียบเทียบ เพื่อหาค่าที่มีความหมายคล้ายคลึงหรือใกล้เคียงกัน เช่น “ได้รับความสะดวกสบาย” “รวดเร็ว” “ราคาแพง” “ใช้งานง่าย” เป็นต้น และเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามออนไลน์จากผู้ที่มีประสบการณ์ใช้บริการรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ จำนวน 124 คน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่พอใจกับระบบขนส่งสาธารณะโดยรถไฟฟ้าใต้ดินมากที่สุด เนื่องจากมีสถานีที่ครอบคลุมทั่วทั้งกรุงเทพฯ สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีความสะดวกสบาย ลำดับรองลงมา คือ รถโดยสารประจำทาง ที่มีการเข้าถึงสถานที่ได้มากกว่าและมีราคาที่ถูกลง ลำดับสุดท้ายคือ ระแท็กซี่ มีความสะดวกรวดเร็วมากแต่ด้วยความที่มีราคาสูงที่สุดในรูปแบบการเดินทาง จึงทำให้ผู้ใช้บริการเลือกเป็นลำดับสุดท้าย และปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางมากที่สุดคือ ความสะดวกสบาย

คำสำคัญ : ระบบขนส่งสาธารณะ

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เรื่อง “การเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ” ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450112 การศึกษาเอกเทศ (INDEPENDENT STUDY) งานวิจัยฉบับนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี จากความช่วยเหลือและคำแนะนำอย่างดีจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คมสัน ศิริวงศ์วัฒนา อาจารย์ที่ปรึกษาวิจัย ที่ได้ให้คำปรึกษา คอยแนะนำ ช่วยเหลือและชี้แนวทางแก้ไข จนให้วิจัยนี้ออกมาได้สมบูรณ์และสำเร็จจุล่งไปด้วยดี ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณผู้ทำแบบสอบถามทั้ง 124 ท่าน ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการตอบแบบสอบถาม จนทำให้ข้าพเจ้าสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขอขอบพระคุณ ครอบครัว เพื่อน ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พี่ไสใจรักษา ที่คอยกระตุ้นให้ข้าพเจ้า ทำงานออกมาได้อย่างสมบูรณ์และคอยช่วยเหลือทุกเมื่อจนทำให้งานออกมาสำเร็จจุล่งไปด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่าวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้ ณ ที่นี้

ณัฐชานันท์ เจริญจินตามาตร์

ปี ค.ศ. 1974 รัฐบาลเกาหลีใต้มีนโยบายแนวทางแก้ปัญหาการจราจรเพื่อให้ประชาชนในกรุงโซลมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น รัฐบาลจึงมีนโยบายสร้างรถไฟใต้ดินเป็นสายแรกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและได้รับผลลัพธ์ที่ดีการจราจรติดขัดลดน้อยลง ในปี ค.ศ. 2004 รัฐบาลเกาหลีใต้ริเริ่มโครงการปฏิรูปโดยสารประจำทาง มีการสร้างเส้นทางสำหรับรถโดยสารประจำทาง หลังจากเริ่มเปิดให้บริการประชาชนส่วนหนึ่งเริ่มรู้สึกว่าการใช้รถโดยสารประจำทางเดินทางในช่วงเวลาที่รถติดมีความรวดเร็วกว่าการใช้รถส่วนตัว ประชาชนจึงมาใช้บริการกันมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนรถบนถนนในช่วงโมงเร่งด่วนลดน้อยลงไป ในขณะที่จำนวนผู้ใช้รถโดยสารประจำทางก็เพิ่มขึ้น ทำให้จัดเก็บค่าโดยสารได้เพิ่มขึ้น ทำให้ถึงจุดคุ้มทุนได้ง่าย ไม่นานระบบใหม่นี้ก็กลายเป็นที่ชื่นชมของประชาชน การวางแผนระบบคมนาคมในกรุงโซลก็กลายเป็นตัวอย่างของเมืองที่ประสบความสำเร็จในการปฏิรูประบบขนส่งมวลชน รวมไปถึงมีการชำระค่าบริการได้อย่างได้อิสระ และรัฐบาลเกาหลีใต้ได้มีนโยบายปรับขึ้นค่าจอดรถในที่สาธารณะ มีการเก็บภาษีของห้างสรรพสินค้าที่ทำให้รถติดมากยิ่งขึ้น ซึ่งนโยบายที่กล่าวไปข้างต้นสะท้อนให้เห็นกฎหมายของรัฐบาลเกาหลีใต้ หน่วยงานรัฐบาลของเกาหลีใต้ไม่ได้มีนอสนใจปัญหาการจราจรในประเทศ [1]

การคิดค่าโดยสารได้เปลี่ยนจากการคิดตามระยะทาง (Distance Based) เป็นการคิดตามพื้นที่ (Zone Based) นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาได้มีการปรับปรุงการใช้บัตรเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร การเปลี่ยนแปลงที่ผ่านมามีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารด้วยการไม่เก็บค่าโดยสารเพิ่มเมื่อมีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างรูปแบบขนส่งสาธารณะที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการต่างราย และแนะนำระบบใหม่ที่มีความสะดวกยิ่งขึ้นสำหรับการลดอัตราค่าโดยสาร นอกจากนี้ ระบบใหม่มีความซับซ้อนยิ่งขึ้นและสามารถแยกแยะได้ระหว่างเด็ก นักเรียน และผู้ใหญ่ ดังนั้นเมื่อเด็กเปลี่ยนสถานะเป็นนักเรียน และเมื่อนักเรียนเปลี่ยนสถานะเป็นผู้ใหญ่ บัตรยังคงใช้ได้ และคิดส่วนลดได้ถูกต้องบัตรขนส่งใหม่ที่รู้จักกันในนามของ T-Money [2]

ดังที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับการคมนาคมของประเทศเกาหลีใต้ ที่รัฐบาลเกาหลีใต้ได้ได้พยายามสร้างอนาคตที่ดี เพื่อความสะดวกสบายให้กับประชากรของตนเองอย่างเห็นได้ชัด และประชากรในกรุงโซลสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมได้ 70 เปอร์เซ็นต์อีกทั้งยังมีการวางแผนพัฒนาระบบการเดินทางที่หลากหลาย เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงระบบสาธารณะได้เร็วยิ่งขึ้น รวมไปถึงความสะดวกสบายในการใช้ระบบตัวร่วม จึงเป็นเหตุจูงใจให้ผู้วิจัยทำการสำรวจและวิเคราะห์ปัจจัยและความพึงพอใจของผู้บริการ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยหรือสาเหตุหลักที่มีผลต่อการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการในกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ทั้งนี้ผลการศึกษาจะนำไปเป็นประโยชน์ต่อผู้คนที่สนใจที่จะเดินทางในกรุงโซลประเทศเกาหลีใต้ภายใต้อาคารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่มีเนื้อหาในเรื่องการคมนาคมในกรุงโซล รูปแบบการเดินทางในแต่ละประเภท ที่ให้ความสะดวกสบายและมีความทันสมัย ในกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ดังกล่าว

1. โซล (서울) เป็นเมืองหลวงของประเทศเกาหลีใต้ โดยคำว่าโซลในภาษาเกาหลีมีความหมายว่า "เมืองหลวง" กรุงโซลในอดีตเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรโชซอนมีชื่อเดิมว่า เมืองฮันยาง (한양) สถาปนาพร้อมกับการสร้างอาณาจักรโชซอน มีอายุประมาณ 600 ปี กรุงโซลปัจจุบันก่อตั้งในปี พ.ศ. 2491 และได้ถูกกำหนดเป็นเมืองพิเศษ โซลตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ โดยอยู่บริเวณแม่น้ำฮัน (한강) เมืองหลวงของสาธารณรัฐเกาหลีใต้ของเป็นศูนย์กลางของความทันสมัย เทคโนโลยี นวัตกรรม และศิลปะ หลากหลายแขนง รวมถึงการเป็นเมืองท่องเที่ยวอันดับต้นๆ ของโลก ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติต่างภาษาให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้มากมายในแต่ละปี โซล (Seoul) เป็นเมืองหลวงเขตปกครองพิเศษและเมืองที่ใหญ่ที่สุดของเกาหลีใต้ มีพื้นที่รวม 605 ตร.กม. ประชากรราว 25 ล้านคน ถือว่ามีการพัฒนาตัวเองขึ้นมาอยู่ในระดับสากลอย่างรวดเร็ว กรุงโซลนับเป็นเมืองที่มีระบบการคมนาคมดีที่สุดแห่งหนึ่งของโลก เป็นเมืองที่มีโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในขั้นสูงและมีการขยายระบบอยู่ตลอดเวลา สำหรับรองรับการใช้งานจากผู้คนจำนวนมากในเมืองและนักท่องเที่ยวให้ได้เต็มอย่างประสิทธิภาพ ในประเทศเกาหลีใต้ มียานพาหนะไว้บริการมากมาย ไม่ว่าจะเป็น รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ เรือ รถไฟ หรือเครื่องบิน ซึ่งค่าใช้จ่ายขึ้นอยู่กับระยะทาง [3]

2. การวางแผนระบบคมนาคม

ขั้นตอนการวางแผนระบบคมนาคมของกรุงโซล เริ่มต้นที่สถาบันวิจัยโซลทำการศึกษาจากความต้องการของประชาชน โดยนำข้อมูลเหล่านั้นหารือร่วมกับบริษัทเอกชน เมื่อได้ผลสรุป จึงนำเสนอแผนงานกับสำนักงานว่าการกรุงโซล เพื่อขออนุมัติจากกระทรวงคมนาคม วิธีนี้ตอบสนองความต้องการประชาชนได้ตรงจุด และมีอิสระในการบริหารจัดการ จะเริ่มดำเนินการจากกระทรวงคมนาคม กำหนดนโยบายก่อน แล้วจึงมอบหมายไปยังท้องถิ่นให้ดำเนินการต่อ [4]

เหตุผลหลักที่กรุงโซลนับเป็นเมืองที่มีระบบการคมนาคมดีอย่างหนึ่งคือการรวมระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทเข้าด้วยกัน ทั้งการชำระค่าบริการและความต่อเนื่องกันของระบบแต่ละประเภท อย่างการเดินทางจากสนามบินเข้าเมืองก็มีให้เลือกทั้งรถไฟด่วนพิเศษยิงตรงป้ายเดียวถึง Seoul Station ใจกลางเมือง, รถไฟใต้ดินเข้าตัวเมืองแบบจอดสถานีทั่วไป รถบัสสนามบิน และแท็กซี่ ใช้ระบบมิเตอร์และราคายุติธรรม และระบบการชำระเงินแบบ T – money (smart card) เป็นระบบตัวร่วมครบวงจรทำให้ผู้โดยสาร

สามารถใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างอิสระ เติมเงินสดเพื่อเอาไว้ในบัตรเดียว สามารถใช้ชำระค่าบริการขนส่งสาธารณะได้เกือบทั้งหมด ตั้งแต่ค่ารถไฟฟ้า รถเมล์สาธารณะ รถแท็กซี่ หรือค่าใช้จ่ายแทนเงินสดซื้อของในมินิมาร์ทได้อีกด้วย ซึ่งหากใช้บัตรที่มันนี่แตะจ่ายแทนเงินสด ยังมีส่วนลดค่าบริการทั้งรถโดยสารประจำทางและรถไฟใต้ดินลงอีกทีละ 100 วอน บัตรใบเดียวสามารถใช้งานได้หลากหลายประเภท [5]

3. ระบบตัวร่วม

T-MONEY

ไม่มีหมดอายุ ใช้งานได้ มีวิธีใช้ที่ผู้เป็นภาษาอังกฤษกำกับให้นักท่องเที่ยวต่างชาติและถ้ายื่นยอดเงินคงเหลือก็มีผู้ให้บริการคืนเงินคงเหลือในบัตรอยู่ ผู้ใช้จะได้รับส่วนลด 100 วอน ทุกครั้งที่ขึ้นรถไฟใต้ดินและรถเมล์ หากขึ้นรถเมล์แล้วต้องการต่อรถไฟใต้ดิน หรือต่อรถเมล์อีกสายหนึ่ง เพียงใช้บัตรแตะที่เครื่องตอนลงรถเมล์ แล้วเปลี่ยนรถภายใน 30 นาที ก็จะได้รับส่วนลดและยังสามารถใช้ซื้อของในร้านสะดวกซื้อ

ราคาบัตร : 3,000 วอน (บัตรเปล่ารวมค่าธรรมเนียม) เติมเงินใส่บัตรได้ตั้งแต่ 1,000-90,000 วอน

สถานที่จำหน่ายบัตร : สถานีรถไฟใต้ดิน, ร้านสะดวกซื้อที่มีสัญลักษณ์ของ T-money

T-MONEY MPASS CARD

บัตรโดยสารแบบเหมาจ่าย มีแบบ 1, 2, 3, 5 และ 7 วัน ใช้ขึ้นรถไฟใต้ดินโซล สาย 1-9, รถไฟใต้ดินอินซอน, รถไฟใต้ดิน AREX และรถเมล์ในโซลสายสีเขียวกับน้ำเงิน โดยสารได้วันละไม่เกิน 20 เที่ยว แต่หากซื้อบัตรประเภท 2 วันขึ้นไป จำนวนเที่ยวก็จะเพิ่มขึ้น แต่ต้องใช้ให้หมดภายในวันที่กำหนด เช่น บัตร 3 วัน ใช้ได้ 60 เที่ยว ภายใน 3 วัน โดยใน 1 วัน จะใช้กี่เที่ยวก็ได้ นอกจากนี้ยังใช้แทนเงินสดเพื่อจ่ายค่าแท็กซี่ ซื้อของในร้านสะดวกซื้อ และใช้ในร้านต่าง ๆ ได้ เช่น ร้านอาหารฟาสต์ฟู้ด McDonald's, ร้านหนังสือ Kyobo, ร้านเครื่องสำอาง ETUDE HOUSE ฯลฯ บางสาขา รวมถึงใช้เป็นส่วนลดในการซื้อบัตรเข้าสถานที่ต่าง ๆ เช่น N Seoul Tower, Lotte World

ราคาบัตร : บัตร 1 วัน 15,000 วอน, 2 วัน 23,000 วอน, 3 วัน 30,500 วอน, 4 วัน 47,500 วอน, 5 วัน 64,500 วอน เติมเงินได้ครั้งละ 1,000-90,000 วอน (มีค่านัดจำบัตร 4,500 วอน และค่าธรรมเนียม 500 วอน เมื่อคืนบัตรจะได้ค่านัดจำคืนพร้อมเงินคงเหลือ)

สถานที่จำหน่ายบัตร : ศูนย์สอบถามข้อมูลนักท่องเที่ยว อาคารผู้โดยสารขาเข้า ชั้น 1 สนามบินอินชอน [6]

4. รูปแบบการเดินทางในกรุงโซล

ทางเดินเท้าของคนเมือง

การเดินเท้าคือการเคลื่อนที่ขึ้นพื้นฐานที่สุด ทางเท้าในกรุงโซลมีขนาดกว้างขวาง ตามถนนเส้นหลักไม่เห็นร้านค้าแผงลอยตั้งบนพื้นที่ทางเท้า ถนนปูเรียบ มีทางลาดจากฟุตบาทลงพื้นถนนเพื่อการเชื่อมต่อที่ดีของคนปั่นจักรยาน คนนั่งเก้าอี้วีลแชร์

มีทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตาจากทางเดินสาธารณะนำไปสู่รถไฟใต้ดินหรือตามสถานีขนส่งมวลชนทั่วไปไว้วัดทุกทิศทางบนเส้นทางและสายไฟทางเดินส่วนมากลงเดินระบบใต้ดิน

รถไฟใต้ดิน

กรุงโซลมีโครงข่ายสถานีรถไฟใต้ดินที่ครอบคลุมในทุกเขตของเมืองและพื้นที่รอบโซล มีผู้ใช้บริการมากกว่า 8 ล้านคนต่อวัน นับเป็นหนึ่งในโลกที่มีผู้คนใช้บริการรถไฟใต้ดินมากที่สุดในแต่ละวัน สถานีรถไฟโซลมีมีด้วยกันถึง 14 สาย แบ่งเป็นสายในเมืองหลักๆ 8 สาย และสายสั้นๆ 6 สาย แต่ละสายจะมีเส้นทางเดินรถที่แน่นอน และครอบคลุมทุกส่วนของเมืองตามสีและหมายเลขต่าง ๆ การคมนาคมด้วยรถไฟใต้ดินจึงเป็นระบบการเดินทางหลักของชาวโซล สะดวก ควบคุมเวลาได้ ง่าย ปลอดภัย เริ่มขบวนแรกประมาณ ติ 5 ครึ่งจนถึงเที่ยงคืน สามารถเดินทางท่องเที่ยวในกรุงโซลอย่างคุ้มค่าที่สุดได้โดยใช้รถไฟใต้ดินของกรุงโซลที่มีเส้นทางเดินรถที่กระจายกว้างมาก มีการแสดงแต่ละสายรถไฟใต้ดินด้วยสีต่าง ๆ ที่แตกต่างกันและป้ายกำกับตลอดจนเสียงประกาศหลายภาษา ทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติขึ้นรถไฟได้อย่างสะดวกสบาย นอกจากนี้จะสามารถใช้รถไฟใต้ดินของกรุงโซลซึ่งได้รับเลือกให้เป็นสุดยอดรถไฟใต้ดินระดับโลกอย่างต่อเนื่องอย่างปลอดภัยและสะอาดสดชื่นแล้ว รถไฟใต้ดินทุกขบวนรวมทั้งสถานีรถไฟใต้ดินยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการอย่างครบครันอีกด้วย [7]

แท็กซี่

ค่าแท็กซี่ของเกาหลีถือว่าถูกที่สุดในโลกและเป็นหนึ่งในยานพาหนะที่ใช้โดยสารเพื่อท่องเที่ยวในกรุงโซลอย่างสะดวกสบายที่สุดในกรุงโซลมีแท็กซี่ทั้งหมด 5 ประเภท ได้แก่ แบบธรรมดา แบบอินเตอร์ แบบเดอลักซ์ แบบจัมโบ้ และแบบสำหรับผู้พิการ แท็กซี่แต่ละประเภทแยกได้ตามสีของรถ แท็กซี่ส่วนใหญ่จะรับค่า

โดยสารทั้งเป็นเงินสด บัตรเครดิต และ T-money ค่าโดยสารจะแตกต่างกันไปตามประเภทของแท็กซี่ ระยะทางที่โดยสาร และเวลาที่โดยสาร [8]

รถโดยสารประจำทาง

เมื่อปี 2520 รถโดยสารประจำทางเกาหลียังมีผู้เก็บค่าโดยสารในรถโดยสารประจำทางแต่ปัจจุบันยกเลิกหมดเนื่องจากหันมาใช้ระบบบัตรจราจรและติดตั้งเครื่องสแกนบัตรในรถโดยสารประจำทางทุกคันรถโดยสารประจำทางเกาหลีทุกคันจะติดตั้งเครื่องปรับอากาศและเครื่องทำความอุ่นและถือได้ว่ามีบริการค่อนข้างดี

ในเดือนกรกฎาคม 2548 รัฐบาลเกาหลีได้เปลี่ยนรูปแบบใหม่คือพัฒนาระบบซึ่งไม่ให้รถโดยสารประจำทางสายหนึ่งวิ่งไปเส้นทางยาว มีการแบ่งโซนทำให้วิ่งเฉพาะบริเวณนั้นก็คือแบ่งหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ผู้โดยสารไม่ต้องจ่ายค่าโดยสารโดยสารเพิ่มอีกการต่อรถเพราะมีระบบชำระค่าโดยสารเชื่อมต่อยุทธศาสตร์ประจำทางเกาหลีมีทั้งหมด 4 สี คือ สีแดง สีน้ำเงิน สีเขียว และ สีเหลือง สีของรถโดยสารประจำทางบอกถึงหน้าที่ของรถคันนั้น เช่น รถโดยสารประจำทางสีน้ำเงิน จากชานเมืองแห่งหนึ่งไปส่งผู้โดยสารถึงเมืองถึงอีกเมืองหนึ่งรถโดยสารทุกคันมีเบอร์ ดังนั้นเวลาขึ้นรถโดยสารประจำทางก็ต้องดูเบอร์รถด้วย สำหรับป้ายก็มีสี ดำรถโดยสารประจำทางที่จอดที่นั่นปัจจุบันค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางเริ่มต้นที่ 800 วอนเท่ากับ 28 ถึง 30 บาทแต่ถ้าใช้เงินสดเพิ่ม 100 วอน ระบบรถโดยสารประจำทางที่โซลได้รับการออกแบบมาอย่างดี เป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่คนนิยมใช้บริการกัน เพราะถึงที่หมายได้ไวกว่าและประหยัดกว่าแบบอื่น ๆ ระบบรถโดยสารประจำทางจะมีระบบสีและระบบตัวเลขบอกทุกคัน โดยแต่ละสีจะวิ่งไม่เหมือนกันและมีค่าใช้จ่ายไม่เท่ากัน เวลาจ่ายเงินถ้าใช้บัตร T-Money จะได้รับส่วนลดอีก 100 [9]

นักท่องเที่ยวสามารถโหลดแอปพลิเคชันที่ชื่อว่า “Seoul Bus” จะมีข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางสายต่าง ๆ และสามารถดูได้ว่าจากไหนไปไหนจะนั่งสายอะไรไปได้บ้าง มีทั้งในระบบ iOS และ Android ถนนในกรุงโซลจะมีเลนพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทางโดยเฉพาะ ไม่ยุ่งเกี่ยวกับถนนของรถยนต์ส่วนตัวทั่วไป ซึ่งทำให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีตามมามากมาย เช่น

- ลดปัญหาขัดขวางหน้ากัน ภาคจราจรโดยรวมติดขัด การขับซึ่รถบัสอยู่แต่ในเลนเฉพาะของตัวเองก็จะหมดปัญหาวิ่งแซงแซงกัน ทุกคันวิ่งไปตามลู่กันไปเป็นรอบ ๆ ไม่ไปยุ่งเกี่ยวกับการจราจรของรถยนต์ส่วนตัว ลดเวลาในการจราจรรวมที่อาจจะติดขัด ลดอันตรายจากอุบัติเหตุระหว่างรถใหญ่กับรถเล็กลงได้

- ควบคุมเวลาเดินทางได้ เพราะการขับขึ้นตามเส้นทางของตัวเอง ไม่มีการแข่งหน้าใคร ไม่มีรถอื่นเข้ามาแข่งหน้า ทำให้สามารถควบคุมเวลาการเดินทางได้แม่นยำมากขึ้น เพราะใช้เวลาค่อนข้างจะเสถียรระยะเวลาเดินทางได้ จุดนี้เองทำให้มีป้ายบอกเวลานับถอยหลังหมายเลขรถโดยสารประจำทาง เข้าจอดที่ป้ายรถโดยสารประจำทางล่วงหน้า ว่าสายไหนกำลังจะมาจอดที่ป้ายในอีกกี่นาที เพิ่มความสะดวกในการกะเวลารอแก่ผู้ใช้งานมากขึ้น
- แถวเรียงเป็นระเบียบ คนในกรุงโซลค่อนข้างมีระเบียบวินัยของตัวเองยามต้องใช้บริการสาธารณะ พวกเค้าจะเข้าแถวเรียงหนึ่งตามระเบียบก่อนหลังกันเองโดยไม่ต้องมีใครบอก เช่นเดียวกับรถโดยสารประจำทางแถวเรียงหนึ่งในเลนเฉพาะของตัวเอง ป้ายรถโดยสารประจำทางมีให้บริการทั้งฝั่งริมฟุตบอลหลักและฝั่งเกาะกลางถนน ผู้คนจะยืนรอหลังเส้นเหลืองด้านในทางรถบัสที่ตัวเองรอยังไม่มา เมื่อเห็นหมายเลขรถที่ต้องการกำลังจะเข้าจอด ก็จะออกไปยืนรอหลังเส้นสีเหลืองด้านนอก ตอนเรียงหนึ่งขึ้นรถบัสจ่ายค่าโดยสารทีละคน รถโดยสารประจำทางในเมืองจะไม่รับส่งนอกป้าย และไม่จอดรอผู้โดยสาร เราต้องสังเกตและขึ้นรถโดยสารประจำทางให้ไวเพราะเผื่อสายตาไปเพียงอึดใจ อาจจะพลาดเห็นรถที่กำลังรออยู่ขับเลยเราไปไกลแล้วก็ได้
- ลดทรัพยากร เนื่องจากรถโดยสารประจำทางในกรุงโซลจะมีพนักงานขับรถเพียงคนเดียว ทำหน้าที่บริการรับส่งและดูแลการชำระค่าบริการไปด้วย ไม่ต้องมีพนักงานเก็บค่าโดยสารเดินเบียดเข้ามาในฝูงชนที่แออัดบนรถ [10]

วิธีการดำเนินวิจัย

การศึกษาเรื่อง “การเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ” มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจและวิเคราะห์ปัจจัยและความพึงพอใจของผู้บริการ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยหรือสาเหตุหลักที่มีผลต่อการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ ผู้วิจัยมีวิธีการดำเนินวิจัยดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลเอกสารสำคัญของรูปแบบการเดินทางแต่ละประเภทในกรุงเทพฯ และข้อมูลจากเว็บไซต์ที่สำคัญจากผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ เพื่อนำมาใช้ในการเปรียบเทียบรูปแบบลักษณะการเดินทางในแต่ละประเภท รวมไปถึง ความพึงพอใจและปัจจัยของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ มีทั้งหมด 15 เว็บไซต์

2. วิธีการศึกษา

2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เก็บรวบรวมจากเว็บไซต์ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับหัวข้อวิจัยเพื่อนำข้อมูลที่ต่างกันมาเปรียบเทียบ คำที่มีความหมายใกล้เคียงกันที่บ่งบอกถึงความพึงพอใจและปัจจัยสำคัญของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ เช่น “ได้รับความสะดวกสบาย” “รวดเร็ว” “ง่าย ๆ” “ปลอดภัยและประหยัดเวลา” เป็นต้น

2.2 นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยการใช้แบบสอบถามและข้อมูลจากเว็บไซต์จากผู้ที่มีประสบการณ์จากการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ เพื่อวิเคราะห์ศึกษาหาสาเหตุปัจจัยที่ส่งเสริมความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการศึกษา

จากการศึกษาเรื่อง “การเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจและปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ โดยใช้วิธีการรวบรวมค่าที่มีความหมายคล้ายคลึงหรือใกล้เคียงกันแต่ละแหล่งข้อมูลมาวิเคราะห์ และการใช้แบบสอบถามออนไลน์จากผู้ที่เคยมีประสบการณ์การเดินทางขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ

1.การวิเคราะห์ความพึงพอใจที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้

รถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกสบายปลอดภัยและราคาถูก เครื่องช่วยรถไฟฟ้าใต้ดินในเมืองโซลมีสถานีที่ครอบคลุมกว้างขวางทั่วทั้งเมือง มีสิ่งอำนวยความสะดวกและถือว่าเป็นทางเลือกที่ผู้บริภการนิยมมากที่สุด โดยความพอใจต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการที่มีความหมายคล้ายคลึงกันหรือใกล้เคียงกัน ได้แก่ “สะดวก ปลอดภัย และควบคุมเวลาได้ง่าย” [11] “สะดวก มีวงรอบเมืองรวดเร็ว และราคาถูก” [12] “เป็นทางเลือกที่ง่าย สะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลา” .ราคาค่าบริการที่ไม่สูงและวิ่งตามตารางเวลา”[13] “เป็นทางเลือกที่ง่าย สะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาที่สุดสำหรับการเดินทางในโซล” [14] “รถไฟฟ้าใต้ดินเป็นวิธีการเดินทางที่สะดวกเป็นการขนส่งสาธารณะที่ได้รับความนิยมมากที่สุดจากทั้งชาวเกาหลีและนักท่องเที่ยวต่างชาติ” [15] “รถไฟฟ้าใต้ดินเชื่อมโยงถึงกันทั่วเมือง”[16] “ระบบการคมนาคมด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นระบบการเดินทางหลักของชาวโซล มีเครื่องช่วยครอบคลุมกว้างขวางทั่วทั้งโซล”[17] “เดินทางไปไหนมาไหนกันด้วยรถไฟกันเป็นหลัก นั่นทำให้ที่นี่มีสายรถไฟไว้อำนวยความสะดวกอยู่หลายสายทีเดียว” [18]

รถโดยสารประจำทาง เป็นรูปแบบการเดินทางที่เข้าถึงจุดหมายปลายทางได้ง่าย มีเส้นทางรถที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ในกรุงเทพฯและมีราคาที่ประหยัด โดยความพอใจต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการที่มีความหมายคล้ายคลึงกันหรือใกล้เคียงกัน ได้แก่ “เข้าถึงที่หมายได้ใกล้กว่าและราคาประหยัด” [19] “ค่าบริการไม่แพงและรถเมล์มีเส้นทางเดินรถที่ครอบคลุมแทบพื้นที่ในกรุงเทพฯ”[20] ”รถบัสที่วิ่งในตัวเมืองเช่นนี้ยังเป็นวิธีเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างง่ายดาย” [21]

รถแท็กซี่ เป็นรูปแบบการเดินทางที่สะดวกสบายมากที่สุด มีอยู่ทุกที่ สามารถเรียกได้อย่างสะดวกสบายตามท้องถนนทั่วไป และมีราคาที่สูงมากที่สุดของรูปแบบการเดินทาง บางคนขับแท็กซี่สามารถ

สื่อสารภาษาอังกฤษได้บ้างซึ่งเป็นประโยชน์สำหรับนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก โดยความพอใจต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการที่มีความหมายคล้ายคลึงกันหรือใกล้เคียงกัน ได้แก่ “เป็นทางที่สบายสุด แต่ก็แพงที่สุดเช่นกัน” [22] “รถแท็กซี่ที่สะดวกสบายแต่ราคาแพง”[23] “ว่ากันว่ารถแท็กซี่ถือเป็นรถโดยสารสาธารณะที่เร็วที่สุด”[24] “ในความเป็นจริงแล้วแท็กซี่นั้นเป็นการเดินทางที่สะดวกที่สุดในเกาหลี”[25] “แท็กซี่ในกรุงโซลมีเครือข่ายการเดินทางที่ทั่วถึงมาก”[26] “ข้อดีของแท็กซี่คือมีทุกที่ เรียกได้ตลอด”[27]

2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ผ่านการทำแบบสอบถามออนไลน์จากผู้ที่มีประสบการณ์ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงโซล โดยได้ทำการเก็บข้อมูล โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง 124 คน โดยการเก็บข้อมูลวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

ผลวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้เลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ส่วนใหญ่เป็น รถไฟฟ้าใต้ดิน จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 81.5 ลำดับรองลงมาคือ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 แท็กซี่ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6 และลำดับท้ายสุดคือ การใช้ทางเท้า จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8 และ อื่น ๆ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางส่วนใหญ่ คือ ความสะดวกสบาย จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 81.8 ลำดับรองลงมาคือ สถานที่ จำนวน 18 คิดเป็นร้อยละ 14.5 ราคา จำนวน 12 คิดเป็นร้อยละ 9.7 และลำดับสุดท้ายคือ การบริการ จำนวน 2 คิดเป็นร้อยละ 1.6 อื่น ๆ จำนวน 3 คิดเป็นร้อยละ 2.4

จุดประสงค์ส่วนใหญ่ในการเดินทางไปกรุงโซล ประเทศ เกาหลีใต้ คือการท่องเที่ยว จำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 89.5 ลำดับรองลงมา คือ การศึกษาเล่าเรียน จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 อื่น ๆ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 4 ส่วนการเดินทางไปทำงานไม่มีจุดประสงค์ดังกล่าว

ข้อดีต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน จากจำนวน 101 คน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า สะดวกสบายและรวดเร็ว เป็นจำนวน 84 คน รองลงมาคือ ราคาถูก จำนวน 7 คน ใช้งานง่าย จำนวน 5 คน ใกล้สถานที่ท่องเที่ยว จำนวน 3 คน และ ปลอดภัย จำนวน 2 คน

ข้อดีต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง จากจำนวน 9 คน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า มีความสะดวกสบาย เป็นจำนวน 6 คน รองลงมาคือ ราคาถูก จำนวน 3 คน

ข้อดีต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ จากจำนวน 7 คน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า มีความสะดวกสบาย จำนวน 4 คน และ รวดเร็ว จำนวน 3 คน

นอกจากนี้ยังมีผู้คนบางส่วนที่เลือกการใช้ทางเท้า เป็นจำนวน 6 คน ด้วยเหตุผลที่ว่า สะดวกสบาย ไม่ต้องรอรถและสามารถแวะข้างทางได้ และ อื่น ๆ อีกจำนวน 1 คน ที่เลือกทุกรูปแบบการเดินทางให้เหตุผลว่า ขึ้นอยู่กับเงินและเวลา ดีทุกทาง

ข้อเสียต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน จากจำนวน 101 คน ส่วนใหญ่ให้เห็นผลว่า คนแออัด จำนวน 34 คน รongลงมาคือ เสียเวลาในการเปลี่ยนสถานี จำนวน 24 คน สับสนในการขึ้น จำนวน 16 คน เดินเยอะสถานีอยู่ไกล จำนวน 9 คน ราคาแพง จำนวน 4 คน ยังไม่ไปถึงทุกสถานี จำนวน 3 คน เวลาจำกัดในการให้บริการ จำนวน 2 คน ไม่เห็นวิวทิวทัศน์ขณะอยู่บนรถ จำนวน 2 คน ถีอสัมภาระเยอะไม่ได้ จำนวน 2 คน และไม่มีข้อเสีย จำนวน 5 คน

ข้อเสียต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง จากจำนวน 9 คน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าใช้เวลาเดินทางนาน จำนวน 3 คน ถ้าการจราจรติดขัดจะเสียเวลา จำนวน 3 คน สักสนในการขึ้น จำนวน 2 คน และคนแออัด จำนวน 1 คน

ข้อเสียต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ จากจำนวน 7 คน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า ราคาแพง จำนวน 5 คน สื่อสารยาก จำนวน 1 คน รถติด จำนวน 1 คน

นอกจากนี้ยังมีผู้คนบางส่วนที่พูดถึงข้อเสียในการใช้ทางเท้า จำนวน 6 คน โดยให้เหตุผลว่า เส้นทางไม่สะดวก เหนื่อย ใช้เวลานาน และผู้คนที่เลือก อื่น ๆ จำนวน 1 คน โดยให้เหตุผลว่าไม่มีข้อเสียเพราะเลือกตามใจตนเอง

สรุปผลการศึกษา

สรุปผลการศึกษาเรื่องการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับหัวข้อวิจัยเพื่อหาข้อมูลความหมายที่คล้ายคลึงกันมาเปรียบเทียบและเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการใช้แบบสอบถามออนไลน์เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ซึ่งเก็บข้อมูลได้ 124 ชุด ผลสรุปออกมา ดังนี้

จากการวิจัยพบว่าส่วนใหญ่ผู้ที่เดินทางไปกรุงเทพฯ ได้เป็นเพศหญิงมีจุดประสงค์ในการท่องเที่ยวเป็นหลัก ระบบขนส่งสาธารณะที่ผู้คนนิยมใช้มากที่สุดคือระบบขนส่งสาธารณะโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน ผู้ใช้ส่วนใหญ่พึงพอใจกับความสะดวกรวดเร็วของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ เนื่องจากมีเส้นทางการเดินทางที่มีความครอบคลุมทั้งตัวเมือง ราคาประหยัด รวดเร็ว ส่วนข้อเสียโดยรวมของระบบขนส่งสาธารณะโดยรถไฟฟ้าใต้ดินส่วนใหญ่จะเป็นที่มีผู้ใช้เป็นจำนวนมากเกินไปจึงทำให้เกิดความแออัดรวมไปถึงการสับสนในการเปลี่ยนสาย เนื่องจากมีจำนวนสถานีที่เยอะมาก ส่วนรถโดยสารประจำทาง ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่พึงพอใจกับความสะดวกรวดเร็วในการเข้าถึงสถานที่ใดก็ได้โดยไม่ต้องเดินเยอะมากมีหลายเส้นทางและมีวิ่งในพื้นที่ที่รถไฟฟ้าใต้ดินอาจไม่ผ่านรวมไปถึงราคาถูกประหยัด ที่ผู้ใช้บริการส่วนมากตอบคือถ้าจราจรติดขัดอาจทำให้ใช้เวลาในการเดินทาง และระบบขนส่งสาธารณะโดยแท็กซี่ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่พึงพอใจกับความสะดวกรวดเร็วที่สามารถเรียกใช้บริการได้ตลอดและไม่ต้องเบียดเสียดหรือแออัดเป็นรูปแบบการเดินทางที่สะดวกเป็นอย่างมากส่วนใหญ่ผู้ที่เลือกรูปแบบการเดินทางนี้จะคำนึงถึงความสะดวกเป็นส่วนใหญ่เพราะการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยแท็กซี่มีข้อเสียคือเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีค่าใช้จ่ายได้แพงที่สุด ปัจจัยที่ผู้ใช้บริการเลือกรูปแบบการเดินทางในกรุงเทพฯ เป็นหลักคือ ความสะดวกรวดเร็วกรุงเทพฯ มีระบบคมนาคมที่ผู้คนสามารถเข้าถึงเข้าถึงระบบสาธารณะได้อย่างรวดเร็วทำให้มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการเดินทาง

บรรณานุกรม

- [1] bangkokbusclub. (2553). **แก้ปัญหาารถติดกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkokbusclub.com/cms/showthread.php?t=895>)
- [2] สำนักงานนโยบายและการขนส่งและจราจร. (2561). **ระบบตั๋วโดยสารร่วม**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=612>)
- [3] i_MaiYa. (2553). **ไปเที่ยวกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <http://helloworldkorea.blogspot.com/2008>)
- [4] Ekkarach Laksanasamrith. (2558). **ระบบการเดินทางสีนไฮลในกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <https://dsignsomething.com/2015/12/21/seoul-smooth-ระบบการเดินทางสีนไฮ/>)
- [5] Real_Y. (2561). **ทำความรู้จักกับบัตรเพิ่มความสะดวกก่อนวางแผนเที่ยวในกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <https://www.tiewlasud.com/th/other-destinations>)
- [6] คิม โอะจุง.// (2553).//**เปิดประตูสู่เกาหลี**.//กรุงเทพฯ:/สำนักพิมพ์เสริมภูมิ
- [7] Visitseoul. (2561). **การเข้าถึง**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <http://english.visitseoul.net/essential-Info-Thai/>)
- [8] Visitseoul. (2561). **การคมนาคมในกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <http://english.visitseoul.net/>)
- [9] คิม โอะจุง.// (2553).//**เปิดประตูสู่เกาหลี**.//กรุงเทพฯ:/สำนักพิมพ์เสริมภูมิ
- [10] Ekkarach Laksanasamrith. (2558). **ระบบการเดินทางสีนไฮลในกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <https://dsignsomething.com/2015/12/21/seoul-smooth-ระบบการเดินทางสีนไฮ/>)
- [11] Chilout korea. (2561). **วิธีการเดินทางทั้งหมดของโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.chilloutkorea.com/seoul-transportation/>)

- [12] Cheyastory.(2558). **7 เรื่องเล็กน้อยที่ควรรู้ ก่อนไปเที่ยวเกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://cheyastory.wordpress.com>)
- [13] Tourkorea. (2561). **การเดินทางในเกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก http://tourkoreath.blogspot.com/p/blog-page_18.html?m=1)
- [14] kkday.(2562).**รวมวิธีเดินทางในกรุงโซลง่ายๆ สบายๆ ใคร ๆ ก็เที่ยวได้**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://th.blog.kkday.com/13720/guide-to-transportation-in-seoul-korea/>)
- [15] Imagine your korea. (2561). **รถไฟใต้ดิน Subway**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.kto.or.th/post/>)
- [16] Agoda. (2562). **แพลนเที่ยวโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.agoda.com/th-th/travel-guides/south-korea/seoul/seoul-itinerary-3-day-and-5-day-sightseeing-tours?cid=-999>)
- [17] Chillout korea. (2561). **วิธีการเดินทางทั้งหมดของโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.chilloutkorea.com/seoul-transportation/>)
- [18] Minn.una. (2562). **คู่มือขึ้นรถไฟเกาหลีแบบไม่มีหลง .!** [ออนไลน์]. สืบค้น ข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.mangozero.com/korea-metro-101/>)
- กองบรรณาธิการรอยซ์ทีวี. (2560). **เกาหลีใต้ 2017 เมืองเพื่อประชากร “เมื่อคนเดินเท้าเป็นใหญ่ ที่สุดบนท้องถนน”**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2562 (เข้าถึงได้จาก <https://www.voicetv.co.th/read/473073>)
- [19] Chillout korea. (2561). **วิธีการเดินทางทั้งหมดของโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.chilloutkorea.com/seoul-transportation/>)
- [20] kkday.(2562).**รวมวิธีเดินทางในกรุงโซลง่ายๆ สบายๆ ใคร ๆ ก็เที่ยวได้**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://th.blog.kkday.com/13720/guide-to-transportation-in-seoul-korea/>)
- [21] Imagine your korea. (2561). **รถบัสนในกรุงโซล**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.kto.or.th/copy-of-taxis>)

[22] Sistacafe. (2561). **เที่ยวเองไม่จ้อทัวร์! รวมวิธี 'เดินทางในเกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://sistacafe.com/summaries/56033>)

[23] Inglewood. (2561). **วิธีการเดินทางในกรุงโซล และวิธีการซื้อบัตร T-Money**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://inglewood-bloods.com/archives/768>)

[24] kkday.(2560).**ทำความเข้าใจประเภทรถและค่าโดยสารแท็กซี่ในเกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://th.blog.kkday.com/8/koreakoreataxi/>)

[25] Creatrip. (2561).**ทิปส์ในการขึ้นรถบัสที่เกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://www.creatrip.com/th/blog/2041>)

[26] kkday.(2560).**ทำความเข้าใจประเภทรถและค่าโดยสารแท็กซี่ในเกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://th.blog.kkday.com/8/koreakoreataxi/>)

[27] Sistacafe. (2561). **เที่ยวเองไม่จ้อทัวร์! รวมวิธี 'เดินทางในเกาหลี**. [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2563 (เข้าถึงได้จาก <https://sistacafe.com/summaries/56033>)

ภาคผนวก

เพศ *

- ชาย
- หญิง
- Lgbtq

อายุ *

- ต่ำกว่า 18 ปี
- 18-22
- 23-27
- 28-32
- มากกว่า 32 ปี ขึ้นไป

อาชีพ *

- นักเรียน/นักศึกษา
- พนักงานบริษัท
- รับราชการ
- ธุรกิจส่วนตัว
- อาชีพอิสระ
- อื่นๆ: _____

คุณใช้รูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงโซล รูปแบบใดบ่อยที่สุด *

- รถโดยสารประจำทาง
- รถไฟฟ้าใต้ดิน
- แท็กซี่
- การใช้ทางเท้า
- อื่นๆ: _____

เหตุผลใดที่ทำให้คุณเลือกรูปแบบการเดินทางนี้ *

คำตอบของคุณ

ข้อเสียของการเลือกรูปแบบการเดินทางนี้ *

คำตอบของคุณ

ข้อดีของการเลือกรูปแบบการเดินทางนี้ *

คำตอบของคุณ

คุณคิดว่าปัจจัยใดที่สำคัญที่สุด ในการเลือกรูปแบบการเดินทาง *

ความสะดวกสบาย

ราคา

การบริการ

สถานที่

อื่นๆ: _____

จุดประสงค์ที่คุณเดินทางไปกรุง ไชล *

ท่องเที่ยว

ทำงาน

ศึกษาเล่าเรียน

อื่นๆ: _____

