



ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี



พิทักษ์ ม่วงนิยม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชารัฐศาสตร์

คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

พุทธศักราช 2568

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของ
อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชารัฐศาสตร์

คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

พุทธศักราช 2568

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

PUBLIC OPINIONS ON TRANSPORTATION MANAGEMENT BASED ON THE
FOUR NOBLE TRUTHS IN BANG LAMUNG DISTRICT, CHONBURI PROVINCE



PITAK MONGNIYOM

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF POLITICAL SCIENCE
PROGRAM IN POLITICAL SCIENCE
FACULTY OF SOCIAL SCIENCES
MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY

2025

COPYRIGHT OF MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลัก อริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ชื่อนักศึกษา	พิทักษ์ ม่วงนิยม
ชื่อปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	รัฐศาสตร์
ปีพุทธศักราช	2568
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกษญา ผาทอง

คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย อนุมัติให้วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

(พระมหาสุรไกร ชื่นพุทธสิริ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์:

ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยุพธนา ปราณีต)

อาจารย์ที่ปรึกษา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกษญา ผาทอง)

กรรมการ

(พระอรุณ ปัญญารูโณ, ดร.)

กรรมการ

(พระครูสังฆรักษ์ ยศวีร์ ปมุตโต, ดร.)

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

บทคัดย่อ

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลัก อริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ชื่อนักศึกษา	พิทักษ์ ม่วงนิยม
ชื่อปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	รัฐศาสตร์
ปีพุทธศักราช	2568
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกษญา ผาทอง

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 2) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี และ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed Methods Research) คือ ใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บข้อมูลจากประชาชนในเขตอำเภอบางละมุง จำนวน 331,177 คน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ตามสูตรของ ทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) และมีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 5 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า :

1. ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีโดยรวมทั้ง 4 ด้าน อยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาในแต่ละด้านโดยเรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ รองลงมาคือ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน และด้านการตัดสินใจ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการติดตามประเมินผล ตามลำดับ
2. ผลการเปรียบเทียบ พบว่า ประชาชนที่มีเพศ และระดับการศึกษา ต่างกันมีความคิดเห็น ต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอายุ อาชีพ และรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมไม่แตกต่างกัน
3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีในแต่ละด้าน ดังนี้

ด้านการตัดสินใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงระบบคมนาคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง 2) ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การปิดถนน หรือโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้

ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรวางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้าในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพื่อป้องกันปัญหาการติดและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น 2) ควรมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ทางมืด หรือจุดตัดรถไฟ เพื่อให้สามารถวางแผนติดตั้งไฟสัญญาณ ป้ายเตือน หรือปรับปรุงพื้นผิวถนนได้อย่างเหมาะสม 3) ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรมีการพัฒนาเส้นทางให้สามารถรองรับคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และผู้พิการได้อย่างสะดวก เช่น ทางลาด ทางเท้าเรียบและกว้าง พร้อมสัญญาณไฟคนข้าม 2) ควรจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาย่อมเยา และสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ไม่ควรจำกัดแค่บางจุด เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียม

4) ด้านการติดตามประเมินผล พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการติดตามและประเมินผลคุณภาพของถนน การจัดการจราจร และบริการขนส่งสาธารณะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง 2) เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจต่อบริการคมนาคม เช่น แบบสอบถาม หรือเวทีแสดงความคิดเห็น 3) ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรืออาชญากรรม เช่น ทางเปลี่ยว จุดตัดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประเมินผลและเพิ่มความปลอดภัย

คำสำคัญ: ความคิดเห็น, การบริหารงาน, หลักอริยสัจ 4, คมนาคม

ABSTRACT

Thesis Topic	PUBLIC OPINIONS ON TRANSPORTATION MANAGEMENT BASED ON THE FOUR NOBLE TRUTHS IN BANG LAMUNG DISTRICT, CHONBURI PROVINCE
Student's Name	Pitak Mongniyom
Degree Sought	Master of Political Science
Program	Political Science
Anno Domini	2025
Advisor	Assistant Professor Dr. Ketsada Phathong

The objectives of this research were: 1) To study the opinions of the people regarding transportation management based on the Four Noble Truths (Ariyasacca 4) in Bang Lamung District, Chonburi Province; 2) To compare the opinions of the people regarding transportation management based on the Four Noble Truths in Bang Lamung District, Chonburi Province; and 3) To propose guidelines for transportation management based on the Four Noble Truths in Bang Lamung District, Chonburi Province. This research was a mixed methods research, using both quantitative research and qualitative research. The data were collected from The population consisted, with a total population of 331,177 people. A sample group of 400 people was selected using Taro Yamane's formula. In addition, there were 5 key informants. The research instruments were a questionnaire and an interview form. The statistics used for data analysis included frequency, percentage, mean, and standard deviation using a statistical software package. Qualitative data were analyzed using content analysis.

The results of the study found that :

1.The overall opinions of the public regarding transportation management based on the Four Noble Truths (Ariyasacca 4) in Bang Lamung District, Chonburi Province, were at a high level. When considering each aspect in order of average score from highest to lowest, the highest was benefit sharing, followed by operational planning, decision-making, and the lowest was monitoring and evaluation.

2. The comparison results showed that people with different gender and education levels had significantly different opinions regarding transportation management based on the Four Noble Truths at the 0.05 level of significance. However, those with different ages, occupations, and incomes had no statistically significant differences in opinions.

3. Recommendations based on public opinions regarding transportation management based on the Four Noble Truths in Bang Lamung District, Chonburi Province, are as follows: For decision-making, respondents suggested that: 1) public hearings should be held before decisions are made on transportation construction or improvement projects to ensure genuine participation from the public; 2) citizens should receive clear and sufficient information regarding changes in routes, road closures, or local transportation projects so that they can plan their travel in advance. For operational planning, respondents suggested that: 1) traffic management should be planned in advance for holidays or festivals to prevent congestion and possible accidents; 2) accident-prone areas, such as sharp curves, dark spots, or railway crossings, should be surveyed and documented in order to plan for appropriate installation of warning signs, traffic lights, or surface improvements. For benefit sharing, respondents recommended: 1) developing roadways to accommodate pedestrians, the elderly, and persons with disabilities, such as ramps, wide and smooth sidewalks, and pedestrian signals; 2) establishing affordable and accessible public transportation systems that serve all areas, not just selected locations, to ensure equal benefits for all groups. For monitoring and evaluation, respondents suggested: 1) responsible agencies or committees should regularly monitor and evaluate road conditions, traffic management, and public transportation services for continuous improvement; 2) opportunities should be provided for public participation in evaluating transportation services through surveys or public forums; 3) CCTV cameras should be installed in accident-prone or high-crime areas, such as isolated roads or intersections, to support evaluations and enhance safety.

Keywords: Opinions, Administration, Four Noble Truths (Ariyasacca 4), Transportation

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความเมตตาอนุเคราะห์ของอาจารย์ที่ปรึกษา ดร. เกษภา ฝาทอง ที่ได้สละเวลาอันมีค่าให้คำแนะนำและตรวจสอบปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนสำเร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยมีความซาบซึ้ง และขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณอธิการบดีและคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย ที่อำนวยความสะดวกในการศึกษา ตลอดหลักสูตร กราบขอบพระคุณ พระมหาชินกร สุจิตโต, ดร. คณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ ให้คำแนะนำ ให้ความรู้ และอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ แก่ผู้วิจัย และขอบพระคุณนางสาว อธิชา เอี่ยมวิลัย นักวิชาการการศึกษา ที่คอยอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ แก่ผู้วิจัยจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิ ผศ.ดร.กัญจิรา วิจิตรวัชรารักษ์, ผศ.ดร.สมพงษ์ พิพัฒน์เอกสกุล , พระมหาอรุณ ปญญารุโณ, ผศ.ดร., รศ.ดร.สัณญา เคนาภูมิ และพระครูสุตสารบัณฑิต, ดร. ทุกท่านที่ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัยพร้อมทั้งให้คำแนะนำเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์

ขอบคุณผู้ให้สัมภาษณ์ทุกท่าน ว่าที่ร้อยตรี จเรวัฒน์ ชินวัฒน์, นางณัฐธินีย์ เชิดฉาย, นางสาวทิพย์วิมล หอมขจร, นายบุญเลิศ แก้วจินดา, นางอาภรณ์รัตน์ ไวลีชิต และประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล ตอบแบบสอบถาม สำหรับการวิจัยในครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อคุณแม่ ที่ให้ความสำคัญและส่งเสริมเรื่องการศึกษามาโดยตลอด รวมทั้งญาติพี่น้อง ที่คอยให้กำลังใจตลอดมา และขอบคุณเพื่อนๆ ทุกคน ตลอดจนท่านที่มีส่วนช่วยให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ลงได้ด้วยดี

ประโยชน์ คุณค่า และความดีของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นพุทธบูชาแด่องค์สมเด็จพระ

พระสัมมาสัมพุทธเจ้า บิดา มารดา ครู อาจารย์ ที่เคารพและมีพระคุณอย่างสูง ตลอดจนครูอาจารย์ในอดีตที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้มาให้ และหากมีข้อผิดพลาดของงานชิ้นนี้อันอาจมีเกิดขึ้นได้ ผู้วิจัยขอน้อมรับแต่เพียงผู้เดียว

พิทักษ์ ม่วงนิยม

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	จ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ช
กิตติกรรมประกาศ.....	ณ
สารบัญ.....	ญ
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	น
สารบัญคำย่อ.....	บ
บทที่.....	1
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามของการวิจัย.....	2
1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	3
1.4 สมมุติฐานการวิจัย.....	3
1.5 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	4
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย.....	4
2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น.....	6
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหาร.....	10
2.3 หลักอริยสัจ 4.....	16
2.4 คมนาคมและการขนส่ง.....	25
2.5 บริบทของพื้นที่ที่ศึกษา.....	28
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33
2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	37
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	38
3.1 วิธีการและขั้นตอนการวิจัย.....	38
3.2 ระเบียบวิธีวิจัย.....	39
3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	39
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	40
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	44
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	44
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	46

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	48
4.1 ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้าน คมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี.....	48
4.2 ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการ บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัด ชลบุรี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	57
4.3 ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการ บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัด ชลบุรี.....	87
4.4 องค์ความรู้จากการวิจัย.....	91
5 สรุป อภิปราย และเสนอแนะ.....	93
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	93
5.2 การอภิปรายผล.....	97
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	113
บรรณานุกรม.....	105
ภาคผนวก.....	109
ภาคผนวก ก รายนามผู้ตรวจเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	110
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์.....	117
ภาคผนวก ค ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC).....	125
ภาคผนวก ง ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม.....	129
ภาคผนวก จ หนังสือขอความอนุเคราะห์.....	132
ประวัติผู้ทำวิจัย.....	140

สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
4.1	แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ.....	49
4.2	แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ.....	50
4.3	แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา.....	50
4.4	แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ.....	51
4.5	แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้.....	51
4.6	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน.....	52
4.7	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ.....	53
4.8	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน.....	54
4.9	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์.....	55
4.10	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล.....	56
4.11	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ.....	57
4.12	แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ.....	58

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
4.13	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามเพศ.....	58
4.14	แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามเพศ.....	59
4.15	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามเพศ...	59
4.16	แสดงการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามเพศ.....	60
4.17	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามเพศ.....	60
4.18	แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามเพศ.....	61
4.19	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามเพศ.....	61
4.20	แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามเพศ.....	62
4.21	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอายุ.....	63
4.22	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอายุ.....	63

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
4.33	แสดงการทดสอบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธีของ LSD.....	69
4.34	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามการศึกษา.....	70
4.35	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามการศึกษา.....	70
4.36	แสดงการทดสอบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านตัดสินใจ จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD.....	71
4.37	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามการศึกษา.....	71
4.38	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามการศึกษา.....	72
4.39	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา.....	72
4.40	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา.....	73
4.41	แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธีของ LSD.....	73

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
4.42 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา.....	74
4.43 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา.....	74
4.44 แสดงการทดสอบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ ด้วยวิธีการของ LSD.....	75
4.45 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอาชีพ.....	76
4.46 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอาชีพ.....	76
4.47 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอาชีพ.....	77
4.48 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอาชีพ.....	77
4.49 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอาชีพ.....	78
4.50 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอาชีพ.....	78

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
4.51	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ.....	79
4.52	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ.....	79
4.53	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอาชีพ.....	80
4.54	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอาชีพ.....	80
4.55	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามรายได้.....	81
4.56	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามรายได้.....	82
4.57	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้.....	82
4.58	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้.....	83
4.59	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามรายได้.....	83

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
4.60	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามรายได้..... 84
4.61	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้..... 84
4.62	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้..... 85
4.63	แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามรายได้..... 85
4.64	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามรายได้..... 86
4.65	สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน..... 86
4.66	แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ..... 87
4.67	แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน..... 88
4.68	แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์..... 88
4.69	แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล..... 89

สารบัญรูปภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	กรอบแนวคิดการวิจัย.....	37
4.1	องค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย.....	92



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบัน การเดินทางของประชาชนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง การเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง เช่น การจราจรติดขัด การใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ และการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในแต่ละพื้นที่ การบริหารจัดการระบบคมนาคมจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งควรมีการวางแผนที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนา ระบบคมนาคมให้ตอบสนองความต้องการของประชาชนในระยะยาว จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่สำคัญในภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยมีบทบาททั้งด้านการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และโลจิสติกส์ อีกทั้งยังเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งนำไปสู่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจำนวนมาก เช่น สนามบิน รถไฟความเร็วสูง และทางพิเศษ การพัฒนาเหล่านี้แม้จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจ แต่ขณะเดียวกันก็ก่อให้เกิดแรงกดดันต่อพื้นที่ชุมชน ทำให้ความต้องการในการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและเกิดปัญหาด้านการจราจรตามมา อำเภอบางละมุงซึ่งเป็นพื้นที่หนึ่งของจังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานหลายแห่ง รวมถึงเมืองพัทยาซึ่งเป็นเขตปกครองพิเศษ ได้รับผลกระทบอย่างมากจากการเปลี่ยนแปลงทั้งในเชิงเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้เกิดปัญหาการจราจร การจัดการเส้นทางคมนาคมไม่ทั่วถึง และการขยายตัวของชุมชนอย่างไม่เป็นระบบ ปัญหาเหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ ด้วยเหตุนี้ การศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมในพื้นที่อำเภอบางละมุงจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งเพื่อสะท้อนมุมมอง ประสพการณ์ และความต้องการของประชาชน อันจะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปรับปรุงแนวทางการบริหารให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับความเป็นจริงในพื้นที่ และเกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง (สรธร ศุภกัญญาพงศ์ และอำพล การุณสุนทวงษ์, 2565)

ในทางพระพุทธศาสนามีหลักคำสอนที่สำคัญที่สุดของพระพุทธศาสนาคือ อริยสัจ 4 ประกอบด้วยความจริงอันประเสริฐ 4 ประการ ได้แก่ ทุกข์ สมุทัย นิโรธ และมรรค ซึ่งมีประโยชน์ต่อการดับทุกข์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิต อริยสัจสี่เป็นหลักธรรมทางพระพุทธศาสนาที่องค์สมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้าทรงค้นพบด้วยพระองค์เอง แล้วทรงนำมาประกาศสั่งสอนพุทธสาวกให้บรรลุตาม เป็นหลักธรรมที่เป็นความจริง ในการแสวงหาจุดหมายหมายของชีวิตผู้ที่ปฏิบัติตามหลักอริยสัจสี่ก็จะสามารถกำจัดกิเลสที่อยู่ภายในจิตใจ จนถึงขั้นบรรลุคุณธรรมชั้นสูง เป็นวิถีแห่งความดับทุกข์ นอกจากนี้หลักอริยสัจสี่ยังสามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหาในการดำเนินชีวิตได้เป็นอย่างดีการปฏิบัติตามหลักอริยสัจสี่ จะทำให้รู้แจ้งถึงวิธีการและกระบวนการในการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบและได้ผลจริงที่ยั่งยืนกระบวนการในการแก้ปัญหาตามหลักอริยสัจ 4 ขึ้นได้แก่ ขึ้นกำหนดปัญหา ขึ้นวิเคราะห์สาเหตุ ปัญหา ขึ้นแก้ปัญหาและขึ้นกำหนดวิธีการแก้ปัญหา (พระพรหมคุณาภรณ์(ป.อ.ปยุตโต), 2549 :281–282) หลักคำสอนอริยสัจสี่ในพระพุทธศาสนาเป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตที่ช่วยให้บุคคล

สามารถเข้าใจและแก้ไขปัญหาที่ยากลำบากในชีวิตได้อย่างมีระบบและเป็นธรรมชาติ ซึ่งหลักการของอริยสัจสี่ประกอบด้วยความจริงอันประเสริฐ 4 ประการ ได้แก่ ทุกข์ สมุทัย นิโรธ และมรรค ที่ไม่เพียงแต่เป็นแนวทางในการหลุดพ้นจากความทุกข์ทางจิตใจเท่านั้น แต่ยังสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในสถานการณ์ต่างๆ ของชีวิตประจำวันได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะในการบริหารงานด้านต่างๆ ในสังคม ซึ่งรวมถึงการบริหารงานคมนาคมในพื้นที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่ชนบทหรือในเขตเมืองที่มีความซับซ้อนและมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว เป็นหนึ่งในความท้าทายที่สำคัญที่ต้องการการจัดการที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน หลักอริยสัจสี่สามารถช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด การขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ หรือปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทางในพื้นที่เป็นไปอย่างมีระเบียบ และส่งผลให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระยะยาว การวิเคราะห์ตามหลักอริยสัจสี่ในงานบริหารคมนาคม สามารถแบ่งออกเป็นกระบวนการที่สามารถประยุกต์ใช้ได้ทั้งในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วย การกำหนดปัญหาของระบบคมนาคมที่มีอยู่ในพื้นที่ การวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา เช่น สาเหตุจากโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ การเติบโตของประชากรที่ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่ง การขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน หรือการขาดงบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หลังจากนั้นก็จะเข้าสู่ขั้นตอนการหาทางแก้ไขปัญหามานการวางแผนและการดำเนินงานที่เหมาะสม เช่น การปรับปรุงหรือพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ หรือการใช้เทคโนโลยีในการจัดการระบบขนส่งและการจราจร และหลักมรรคที่เป็นวิธีการที่นำไปสู่การดับทุกข์ในด้านการบริหารคมนาคมนั้น จะช่วยให้สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมที่เป็นไปอย่างมีระเบียบและยั่งยืน การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการจราจร การสร้างระบบขนส่งที่สะดวกและเข้าถึงได้ง่ายสำหรับทุกคน รวมถึงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากประชาชนและหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย

การนำหลักอริยสัจสี่มาใช้ในการแก้ไขปัญหาคมนาคมในอำเภอบางละมุง จึงไม่เพียงแต่จะช่วยให้สามารถจัดการปัญหาต่างๆ ในด้านคมนาคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ยังช่วยสร้างการพัฒนาในระยะยาวที่มีความยั่งยืนและตอบโจทยความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ยังส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวมให้ดีขึ้น ผ่านการใช้หลักธรรมที่มีประโยชน์ทั้งในด้านการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน

จากเหตุผลดังกล่าวที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพื่อนำหลักอริยสัจ 4 เป็นหลักธรรมที่เป็นความจริง ในการแสวงหาจุดมุ่งหมายของชีวิต ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นอย่างไร

1.2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล แตกต่างกันหรือไม่อย่างไร

1.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ในการเสนอแนะ เป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

1.3.2 เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

1.3.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

1.4 สมมติฐานการวิจัย

1.4.1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

1.4.2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

1.4.3 ประชาชนที่มีการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

1.4.4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

1.4.5 ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้จะดำเนินการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยจะเน้นความสำคัญไปในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองบางละมุง ซึ่งประกอบไปด้วย 8 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นได้แก่เขตปกครองพิเศษพัทยา เทศบาลเมืองหนองปรือ เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ เทศบาลตำบลหนองปลาไหล เทศบาลตำบลบางละมุง เทศบาลตำบลโป่ง เทศบาลตำบลตะเคียนเตี้ย และองค์การบริหารส่วนตำบลเขาไม้แก้ว มีรายละเอียดของขอบเขตการวิจัยดังนี้

1.5.1 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ประชาชนในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีจำนวน 331,177 คน (ที่ว่าการอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี)

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ของประชาชนผู้รับบริการด้านคมนาคมของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 400 คน

1.5.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด และทฤษฎีจากเอกสารและ

งานวิจัยต่างๆ โดยเนื้อหาการศึกษาครอบคลุมด้านต่างๆ แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

1.5.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2567 ถึง กันยายน พ.ศ. 2568

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

16.1 ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

16.2 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรศาสตร์ ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

16.3 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ ซึ่งในที่นี้หมายถึง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพศ อายุ วุฒิการศึกษา อาชีพ และรายได้

16.4 สามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ในการบริหารและการคาดการณ์แนวทางให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ครั้งต่อ ๆ ไป

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” ผู้วิจัยกำหนดนิยามศัพท์เฉพาะสำหรับการวิจัยเล่มนี้ ดังนี้

ความคิดเห็น หมายถึง กิจกรรมทางจิตใจหรือทางปัญญาที่เกี่ยวข้องกับจิตสำนึกเฉพาะคน ความคิดยังอาจหมายถึงกระบวนการคิดหรือลำดับแ่งคิด ในทำนองเดียวกัน กรอบความคิด หมายถึง กระบวนการการรับรู้ การรับรู้ความรู้สึก ความมีจิตสำนึก และจินตนาการ

การบริหารงาน หมายถึง การดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยอาศัยคน เงิน วัสดุ สิ่งของเป็นปัจจัยในการปฏิบัติงาน กลุ่มของกิจกรรม ประกอบด้วย การวางแผน (Planning) การจัดองค์กร (Organizing) การสั่งการ (Leading/Directing) หรือการอำนวยการ และการควบคุม (Controlling)

คมนาคม หมายถึง กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ สิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยอาศัยสื่อกลางต่างๆ ภายใต้และราคาที่ตกลงกันไว้ เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการขนส่ง (คน สัตว์ สิ่งของ) จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การขนส่งนั้นต้องอาศัยอุปกรณ์ต่างๆ (ยานพาหนะ) ด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ ระบบขนส่งมวลชน ทางรถไฟ มอเตอร์เวย์ ทางด่วน ถนน และทางหลวงชนบท สะพาน และทางข้าม ท่าอากาศยาน ท่าเรือ ระบบขนส่งมวลชน

ประชาชน หมายถึง คนที่เกิด และอาศัยอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่ง ถือว่าเป็นเจ้าของหรือสมาชิกของประเทศ คนทั่วไป คนของประเทศ ซึ่งไม่ใช่ผู้ปกครอง เป็นสามัญชนอยู่ภายใต้รัฐ คำว่าประชาชน มักใช้ในความหมายพหุพจน์ คือ หมายถึง หมู่คน หรือ คนจำนวนมาก

หลักอริยสัจ 4 หมายถึง อริยสัจ 4 ถือเป็นหลักคำสอนที่สำคัญที่สุดของพระพุทธศาสนา ประกอบด้วยความจริงอันประเสริฐ 4 ประการ ได้แก่ ทุกข์ สมุทัย นิโรธ และมรรค ซึ่งมีประโยชน์ต่อการดับทุกข์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิต

ทุกข์ หมายถึง สภาวะแห่งความไม่สบายกาย ไม่สบายใจ

สมุทัย หมายถึง สาเหตุที่ทำให้เกิดทุกข์

นิโรธ หมายถึง ความดับทุกข์

มรรค หมายถึง วิธีดับทุกข์

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ ซึ่งในที่นี้หมายถึง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพศ อายุ วุฒิการศึกษา อาชีพ และรายได้

เพศ หมายถึง เพศความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งเป็น 2 เพศ ได้แก่ 1) เพศชาย และ 2) เพศหญิง

อายุ หมายถึง อายุของความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งออกเป็น 5 ช่วง ได้แก่ 1) อายุ 18-27 ปี, 2) อายุ 28 – 37 ปี, 3) อายุ 38-47 ปี, 4) อายุ 48-57 ปี และ 5) อายุ 58 ปีขึ้นไป

การศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาของความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ 1) ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี, 2) ระดับปริญญาตรี และ 3) สูงกว่าปริญญาตรี

อาชีพ หมายถึง อาชีพของความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งออกเป็น 6 ช่วง ได้แก่ 1) อาชีพรับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ, 2) พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง, 3) ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย, 4) นิสิต / นักศึกษา และ 5) แม่บ้าน / พ่อบ้าน

รายได้ หมายถึง รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนที่มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ 1) รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท, 2) รายได้ 15,001 – 20,000 บาท, 3) รายได้ 20,001 - 25,000 บาท และ 4) รายได้ 25,001 บาทขึ้นไป

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น
- 2.2 แนวคิด และทฤษฎีการบริหารงาน
- 2.3 หลักอริยสัจ 4
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับคมนาคมและการขนส่ง
- 2.5 บริบทพื้นที่วิจัย
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับตำราทางวิชาการของนักวิชาการทั้งในและต่างประเทศหลายท่านจึงได้ประมวลแนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.1 ความหมายของความคิดเห็น

พจนานุกรมสังคมวิทยาอังกฤษ-ไทย (2546, หน้า 236) ให้ความหมายของความคิดเห็นว่า “เป็นข้อพิจารณาเห็นว่าเป็นจริงจากการใช้ปัญญาความคิดประกอบ ถึงแม้จะไม่ได้อาศัยหลักสูตรพิสูจน์ยืนยันได้เสมอไปก็ตาม” และอีกความหมายหนึ่งคือ “ทัศนะหรือประมาณเกี่ยวกับปัญหาหรือประเด็นใดประเด็นหนึ่ง”

โอนนิมุต (Anonymous, 1996, pp. 12-15, อ้างใน พระครูใบฎีกาสุนท สุวิชาโน (สอนเล็ก), 2553, หน้า 6) ได้กล่าวว่า ความคิดเห็น มีหลายความหมาย ได้แก่

- 1) ความเชื่อ ทัศนคติ การพิจารณา หรือการวินิจฉัย หรือการประเมินผลอย่างมีรูปแบบในใจเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ
- 2) ความเชื่อที่มีน้ำหนักมากกว่าความรู้สึกในใจและมีน้ำหนักน้อยกว่าความรู้สึกที่แท้จริงหรือมุมมองที่เกิดขึ้นทั่วไป
- 3) การแสดงออกถึงการพิจารณาหรือคำแนะนำอย่างมีรูปแบบ โดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญหรือการแสดงออก เช่น การตัดสินใจ การพิจารณาคดี หรือการวินิจฉัยอย่างมีรูปแบบด้วยเหตุผลกฎหมาย หรือหลักเกณฑ์ที่ขึ้นอยู่กับความคิดเห็นที่มีกฎหมายรองรับ

ลูธานส์ ฟรีแมน (Luthans Freeman, 1995, p. 609, อ้างใน พระครูใบฎีกาสุนท สุวิชาโน (สอนเล็ก), 2553, หน้า 7) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็น หมายถึง ความพร้อมทางด้านจิตใจที่จะตอบสนองต่อบุคคล สถานการณ์ วัตถุ และความคิดเห็น โดยมีลักษณะที่คงที่แน่นอน ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้ และมีรูปแบบการตอบสนองอย่างเดียวกัน

แมรี แอล. กูด (Mary L. Good, 2006, p. 17, อ้างใน พระครูใบฎีกาสุนันท์ สุวิชาโน (สอนเล็ก), 2553, หน้า 7) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็น (Opinion) ไว้หลายความหมาย ได้แก่

1) ความหมายทั่วไป หมายถึง ความเชื่อ ความคิดเห็น ข้อพิจารณา ความรู้สึก หรือทัศนคติที่ยังไม่ได้รับการพิสูจน์อย่างแน่นอน และยังขาดน้ำหนักทางเหตุผลหรือการวิเคราะห์ หรือกล่าวกว้าง ๆ ได้ว่ามีความเป็นไปได้มากกว่าความรู้

2) ความหมายเฉพาะ หมายถึง การพิจารณาหรือการวินิจฉัยอย่างมีแบบแผนจากแหล่งข้อมูล หรือบุคคลที่เชื่อถือได้

3) ความคิดเห็นสาธารณะ (Public Opinion) หมายถึง การพิจารณาหรือข้อวินิจฉัยรวม ๆ ของกลุ่มคนในสังคมที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อ หรือข้อเท็จจริง

จันทรมงคล พันธุ์พานิชย์ (2553, หน้า 9) ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกและความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งอาจแสดงออกด้วยการเขียน ด้วยวาจา หรือการกระทำใดๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรู้ประสบการณ์และสิ่งแวดล้อมของบุคคลนั้น ซึ่งเป็นความรู้สึกส่วน อาจเหมือนหรือแตกต่างจากบุคคลอื่น

อัญชลี พิมพ์เวิน (2553, หน้า 36) อธิบายว่า ความคิดเห็น หมายถึง ความเชื่อซึ่งแสดงออกทางด้านความรู้สึกนึกคิดของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด โดยพื้นฐานมาจากอารมณ์ ความรู้ ประสบการณ์และสภาพแวดล้อมซึ่งความคิดเห็นนั้นเป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติและเป็นการแสดงออกด้วยท่าทางหรือคำพูด ตามสภาพแวดล้อมในขณะนั้น อาจคำนึงถึงหรือไม่คำนึงถึงความถูกต้องก็ได้

สุภาพร เย็นทรัพย์ (2554, หน้า 11) ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกทางด้านความรู้สึกต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดด้วยการพูดหรือการเขียน โดยอาศัยพื้นฐานด้านความรู้ ประสบการณ์และสภาพแวดล้อม ความคิดเห็นอาจได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากผู้อื่น

ละมัย วงศ์อำมาตย์ (2555, หน้า 24) ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็น เป็นการแสดงออกซึ่งความรู้สึก เกิดจากการเรียนรู้ตลอดจนความสามารถในการประเมินประสบการณ์อาจจะเป็นไปในทางเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย อาจเกิดจากการเข้ามาเป็นสมาชิกของกลุ่มต่างๆ หรือความรู้ความสามารถ

กาญจนา สาไซยนต์ (2556, หน้า 24) ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกทางอารมณ์ความรู้สึกการยอมรับหรือไม่ยอมรับ การเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่เกิดขึ้นด้วยการพูด เขียนหรือสื่อสารให้บุคคลอื่นได้รับรู้โดยอาศัยพื้นฐานความรู้ประสบการณ์ ค่านิยม และสภาพแวดล้อม ตลอดจนอารมณ์ความรู้สึกของบุคคลนั้นเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนอง ซึ่งความคิดเห็นของแต่ละบุคคลอาจจะเป็นที่ยอมรับหรือปฏิเสธจากบุคคลอื่นก็ได้ทั้งนี้ความคิดเห็นยังสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามกาลเวลาและสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่

มิเชลล์ จี โอฟรีย์ ดันแคน (Duncan, 1971, p.135, อ้างใน ละมัย วงศ์อำมาตย์, 2555, หน้า 25) ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็นเป็นความเชื่อถือหรือการพิจารณาตัดสิน โดยบุคคลแต่ละช่วงเวลาได้ ความคิดเห็นนี้ไม่สามารถจะทดสอบความรู้ และความจริงของความเชื่อมั่นของบุคคลได้ และต้องยอมรับว่าประชาชนโดยทั่วไปนั้น อาจมีความคิดเห็นที่เหมือนหรือแตกต่างกันออกไป

เวปเตอร์ (Webster. 1983, p.11, อ้างถึงใน ละมัย วงศ์อำมตย์, 2555, หน้า 25) ได้ให้ความหมายว่า ความคิดเห็นเป็นการประเมินคน วัตถุ หรือแนวความคิด โดยมีการแสดงออกมาทางวาจา ซึ่งอาจเป็นการแสดงออกทางบวก การแสดงออกทางลบ หรือเป็นลักษณะกลางๆ ก็ได้

บงอร มาลาศรี(2540, หน้า 19) ได้กล่าวถึงความคิดเห็นว่า “การแสดงออกทางด้านเจตคติที่ออกมาเป็นคำพูด เป็นการสรุปหรือการลงความคิดเห็นโดยอาศัยพื้นฐานความรู้ที่มีอยู่ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกของแต่ละคน ในอันที่จะพิจารณาถึงข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่งหรือเป็นการประเมินผลสิ่งใดสิ่งหนึ่งจากกรณีแวดล้อมต่าง ๆ หรือความเห็นเป็นการตอบสนองต่อสิ่งเร้าซึ่งถูกจำกัด แต่เป็นสิ่งเร้าที่ได้รับอิทธิพลมาจากความโน้มเอียง (Predisposition) ความโน้มเอียงนี้เองที่ทำให้แต่ละคนปฏิบัติตาม ซึ่งเรียกว่าโครงสร้างทางทัศนคติ ดังนั้นทัศนคติจึงเป็นพื้นฐานของความคิดเห็นและมีอิทธิพลต่อความคิดเห็น ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกซึ่งการตัดสินใจจากการประเมินค่าเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งเฉพาะ และความคิดเห็นย่อมได้รับอิทธิพลของทัศนคติ”

กฤษณี มหาวิรุฬห์(2531, หน้า 37-38) กล่าวว่า “ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกทางด้านความรู้สึกต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด เป็นความรู้สึกเชื่อถือที่ไม่อยู่บนความแน่นอนหรือความเป็นจริง แต่ขึ้นอยู่กับจิตใจ บุคคลจะแสดงออกโดยมีข้ออ้างหรือการแสดงเหตุผลสนับสนุนหรือปกป้องความคิดเห็น ซึ่งขึ้นกับคุณสมบัติประจำตัวของแต่ละบุคคล เช่น พื้นความรู้ ประสบการณ์ในการทำงาน สภาพแวดล้อมฯ และมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบที่สำคัญ การแสดงความคิดเห็นนี้อาจจะได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากคนอื่น ๆ ก็ได้”

สมชาย ประเสริฐผล (2538, หน้า 21) ให้ความคิดเห็นว่ “การศึกษาความคิดเห็นมีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างมาก เพราะทำให้ทราบความต้องการของบุคคลต่าง ๆ ในสังคมสะท้อนให้เห็นพฤติกรรมของผู้กระทำ จากผู้ที่กระทำว่าดีหรือไม่ดีอย่างไร ความคิดเห็นของผู้ที่ได้รับประโยชน์ผู้กระทำในการปรับปรุงพฤติกรรมทัศนคติของผู้ถูกกระทำให้ดีกว่าเดิม ตัวอย่างที่เห็นได้ง่ายเช่นกิจการค้าของบริษัทเอกชนโดยเฉพาะสถานีโทรทัศน์ จะสอบถามความคิดเห็นของผู้ชมต่อรายการโทรทัศน์ต่าง ๆ อยู่เสมอ ทำให้เจ้าของกิจการทราบความต้องการ ความชอบของผู้ชมเพื่อนำไปปรับปรุงรายการให้ดีกว่าเดิม”

สรุปได้ว่า จากการให้ความหมายความคิดเห็นมีการนิยามที่หลากหลายตามมุมมองของนักวิจัยและผู้เขียนโดยสรุปได้ว่า ความคิดเห็น คือ การแสดงออกซึ่งความเชื่อ ความรู้สึก การประเมิน และการพิจารณาในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเป็นผลจากประสบการณ์ ทัศนคติ และปัจจัยแวดล้อมที่เฉพาะเจาะจง และอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามบริบทและเวลา เป็นทั้งการแสดงออกส่วนบุคคลและการสะท้อนปฏิสัมพันธ์ในสังคม ผ่านการพูด เขียน หรือการกระทำที่อาจได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากผู้อื่น

2.1.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น

กิตติ สุทธิสัมพันธ์(2542,หน้า 12-13) อธิบายปัจจัยพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคล ดังนี้

1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่

(1) ปัจจัยทางพันธุกรรมและร่างกาย คือ เพศ คุณภาพสมอง ความครบถ้วนสมบูรณ์ของวัยต่าง ๆ

(2) ระดับการศึกษา มีอิทธิพลต่อการแสดงออกซึ่งความคิดเห็นและการศึกษาทำให้บุคคลที่มีความรู้ในเรื่องต่าง ๆ มากขึ้น และคนที่มีความรู้มาก มักมีความเห็นในเรื่องต่าง ๆ กว้างขวางอย่างมีเหตุผล

(3) ประสบการณ์ เป็นสิ่งที่ทำให้มีความรู้ ความเข้าใจในหน้าที่ และความรับผิดชอบต่องาน ซึ่งจะส่งผลต่อความคิดเห็นจากการอบรมสั่งสอนจากครอบครัว

(4) ความเชื่อ ค่านิยม และเจตคติของบุคคลต่อเรื่องก ๆ ซึ่งอาจจะได้จากการเรียนรู้กลุ่มบุคคลในสังคม

2) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่

(1) สื่อมวลชน ได้แก่ วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลอย่างมากต่อความคิดเห็นของบุคคล เป็นการรับรู้ข่าวสาร ข้อมูลต่าง ๆ ของแต่ละบุคคล

(2) กลุ่มและสังคมที่เกี่ยวข้องมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคล เพราะเมื่อบุคคลอยู่ในกลุ่มใดหรือสังคมใด ก็จะต้องยอมรับและปฏิบัติตามเกณฑ์ของกลุ่มหรือสังคมนั้น ซึ่งทำให้บุคคลนั้นมีความคิดเห็นไปตามกลุ่ม หรือสังคมที่อยู่

(3) ข้อเท็จจริงในเรื่องต่าง ๆ หรือสิ่งต่าง ๆ ที่บุคคลแต่ละคนได้รับทั้งนี้ เพราะข้อเท็จจริงที่บุคคลได้รับแตกต่างกัน ก็จะมีผลต่อการแสดงความคิดเห็นที่แตกต่างกัน

อุทิศ แก้วขาว (2543, หน้า 13) ได้สรุปปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็น ดังนี้

1) ปัจจัยทางพันธุกรรมและร่างกาย (Genetic and Physiological Factors) จากการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านพันธุกรรมจะมีผลต่อระดับความก้าวร้าวของบุคคล และจะมีผลต่อการศึกษาทัศนคติหรือความคิดเห็นของบุคคลนั้น ๆ ส่วนปัจจัยด้านสรีระ เช่น อายุ ความเจ็บป่วย และผลที่เกิดจากการใช้ยาเสพติด จะมีผลต่อความคิดเห็นเช่นเดียวกัน

2) ประสบการณ์ของบุคคลโดยตรง (Direct Personal Experience) คือบุคคลที่ได้รับความรู้สึกและความคิดต่าง ๆ จากประสบการณ์โดยตรง เป็นการกระทำหรือได้พบเห็นต่อสิ่งต่าง ๆ โดยตนเองทำให้เกิดทัศนคติหรือความคิดเห็นจากประสบการณ์ที่ตนได้รับ

3) อิทธิพลจากครอบครัว (Parental Influence) เป็นปัจจัยบุคคลได้รับ อิทธิพลจากการเลี้ยงดูอบรมของพ่อแม่และครอบครัว

4) อิทธิพลของกลุ่ม (Group Determinants of Attitude) เนื่องจากบุคคลจะต้องมีสังคมและอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่ม ดังนั้นความคิดเห็นและทัศนคติต่าง ๆ จะได้รับการถ่ายทอดและมีแรงกดดันจากกลุ่ม

5) สื่อมวลชนคือ สิ่งต่าง ๆ ที่เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนเรา ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ เป็นต้น ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคล

สรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคลประกอบด้วยปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยจากสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ ปัจจัยทางพันธุกรรมและสภาพร่างกาย เช่น เพศ คุณภาพสมอง และความสมบูรณ์ของระบบร่างกาย ระดับการศึกษา ซึ่งช่วยให้เข้าใจและมีเหตุผลในการแสดงความคิดเห็น ประสบการณ์ตรงที่เกิดจากการกระทำหรือการเผชิญสิ่งต่าง ๆ ทำให้เกิดทัศนคติและความเห็น และความเชื่อ ค่านิยม รวมถึงทัศนคติที่ได้รับการปลูกฝังจากครอบครัวและสังคม ในส่วนของปัจจัยจากสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย อิทธิพลจากสื่อมวลชน เช่น วิทยุ โทรทัศน์

และหนังสือพิมพ์ที่เป็นแหล่งข้อมูลสำคัญ อิทธิพลจากกลุ่มสังคมและเพื่อนฝูงที่ช่วยถ่ายทอดมาตรฐานและความคาดหวัง และข้อเท็จจริงหรือข้อมูลที่แต่ละคนได้รับ ซึ่งอาจต่างกันไปและทำให้เกิดความคิดเห็นที่หลากหลายตามการรับรู้ข้อมูลนั้น ๆ ทั้งนี้ปัจจัยทั้งหมดล้วนมีส่วนสำคัญในการกำหนดทัศนคติและความคิดเห็นของแต่ละบุคคล

2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารงาน

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการบริหารมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.1 ความหมายของการบริหาร

สมพงศ์ เกษมสิน (2546, หน้า 17) อธิบายไว้ว่า การบริหารเป็นการใช้ศาสตร์และศิลปะที่นำเอาทรัพยากรทางการบริหาร คือ คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ และวิธีการต่าง ๆ มาประกอบการตามกระบวนการบริหาร ให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

สมยศ นาวิการ (2543, หน้า 3) ได้กล่าวไว้ว่า การบริหาร หมายถึง กระบวนการของการวางแผน การจัดองค์การ การสั่งการ และการควบคุมกำลัง ความพยายามของสมาชิกขององค์การ และการใช้ทรัพยากรอื่น ๆ เพื่อความสำเร็จในเป้าหมายขององค์การที่กำหนดไว้

พิมลจรรย์ นามวัฒน์ (2544, หน้า 5-6) ได้ให้ความหมายขององค์การและการจัดการว่า การจัดการหรือการบริหารโดยทั่ว ๆ ไป เป็นคำที่มีความหมายเหมือนกันและใช้แทนกันได้เสมอ Derek French และ Heather Saward ได้นิยามคำว่า Administration ซึ่งแปลเป็นไทยว่า “การบริหาร” ว่าเป็นคำที่มีความหมายเช่นเดียวกับ Management หรือการจัดการ และใช้แทนกันได้ โดยเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับภาครัฐกิจ French และ Saward ได้ให้นิยามคำว่า Management (การจัดการ) ไว้ใน Dictionary of Management ว่า “การจัดการ คือ กระบวนการ กิจกรรม หรือการศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในอันที่จะเชื่อมั่นได้ว่า กิจกรรมต่าง ๆ ดำเนินไปในแนวทางที่จะบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้”

พยอม วงศ์สารศรี (2548, หน้า 41) ได้กล่าวว่า โดยทั่วไปคำว่า Management จะใช้ในภาษาไทยว่า “การจัดการ” ส่วน Administration จะใช้คำว่า “การบริหาร” คำทั้งสองคำนี้ใช้แทนกันได้ มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความหมายของคำสองคำนี้ โดยให้ความหมายไว้ 3 แนวทางด้วยกัน คือ แนวทางที่หนึ่ง การบริหาร (Administration) เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย ส่วนการจัดการ (Management) เป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติ แนวทางที่สอง การจัดการเป็นความหมายทั่วไปโดยรวมการบริหารเข้าไปด้วย (Management is a Generic Term and Includes Administration) แนวทางนี้มองว่าการจัดการเป็นกระบวนการที่ทำหน้าที่รับผิดชอบต่อการดำเนินการขององค์การ ธุรกิจให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ส่วนการบริหารเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้วยวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้เป้าหมายที่กำหนดในชั้นการจัดการบรรลุผล แนวทางที่สาม การบริหารและการจัดการมีความหมายไม่แตกต่างกัน (There is no Distinction Between the Terms Management and Administration) ซึ่งเป็นความหมายที่เป็นที่ยอมรับกันในยุคปัจจุบัน แต่การนิยามใช้จะแตกต่างกัน โดยคำว่า “การจัดการ” จะใช้ในหน้าที่การบริหารระดับสูง เช่น การกำหนด

นโยบาย การวางแผน การจัดองค์กร การจัดบุคคลเข้าทำงาน การสั่งงาน และการควบคุมในองค์การธุรกิจ ส่วนคำว่า “การบริหาร” จะใช้ในหน้าที่เช่นเดียวกับการจัดการ แต่ใช้ในองค์การรัฐบาล

สมาน รังสิโยภักษ์ (2547, หน้า 23-24) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับเทคนิคการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพว่าเป็นกลวิธีจัดการที่มีปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ให้เกิดผลสำเร็จองค์ประกอบที่สำคัญของการบริหารหรือการจัดการจึงมีอยู่ 3 ส่วนคือการบริหารตนเองตัวเราเองการบริหารคนคือคนที่เกี่ยวข้องและการบริหารงานซึ่งเป็นจุดสำคัญ

พระธรรมโกศาจารย์(ประยูร ธมฺมจิตฺโต) (2549, หน้า 3) ได้กล่าวว่าการบริหารหมายถึงการทำงานให้สำเร็จโดยอาศัยคนอื่น (Getting things done through other people) เมื่อว่าตามคำนิยามนี้การบริหารในพระพุทธศาสนาเริ่มมีขึ้นเป็นรูปธรรมสองเดือนนับจากวันที่พระพุทธเจ้าตรัสรู้ นั่นคือในวันอาสาฬหบูชาเมื่อพระพุทธเจ้าทรงแสดงพระธรรมเทศนาเป็นครั้งแรกแก่พระปัญจวัคคีย์ซึ่งทำให้เกิดพระสงฆ์ขึ้น เมื่อมีพระสงฆ์ขึ้นเป็นสมาชิกใหม่เกิดขึ้นในพระพุทธศาสนาอย่างนี้พระพุทธเจ้าก็ต้องบริหารคณะสงฆ์

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2549, หน้า 5) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการบริหาร หมายถึงการบริหารจัดการ (Management Administration) การบริหารการพัฒนา (Development Administration) แม้กระทั่งการบริหารการบริการ (Service Administration) แต่ละคำมีความหมายคล้ายคลึงหรือใกล้เคียงกันที่เห็นได้อย่างชัดเจนมีอย่างน้อย 3 ส่วนคือ

1) ล้วนเป็นแนวทางหรือวิธีการบริหารงานภาครัฐที่หน่วยงานของรัฐและ/หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลมาใช้ในการปฏิบัติราชการเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารราชการ

2) มีกระบวนการบริหารงานที่ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนคือการคิด (Thinking) หรือการวางแผน (Planning) การดำเนินงาน (Acting) และการประเมินผล (Evaluating)

3) มีจุดหมายปลายทางคือการพัฒนาประเทศไปในทิศทางที่ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นรวมทั้งประเทศชาติมีความเจริญก้าวหน้าและมั่นคงเพิ่มขึ้นสำหรับส่วนที่แตกต่างกันคือแต่ละคำมีจุดเน้นต่างกันกล่าวคือการบริหารจัดการเน้นเรื่องการนำแนวคิดการจัดการของภาคเอกชนเข้ามาใช้ในการบริหารราชการเช่นการมุ่งหวังผลกำไรการแข่งขัน ความรวดเร็วการตลาด การประชาสัมพันธ์การจูงใจด้วยค่าตอบแทน การลดขั้นตอนและการลดพิธีการเป็นต้นในขณะที่การบริหารการพัฒนาให้ความสำคัญเรื่องการบริหารรวมทั้งการพัฒนานโยบายแผนงานโครงการ (Policy, Plan, Program, Project) หรือกิจกรรมของหน่วยงานของรัฐส่วนการบริหารการบริการเน้นเรื่องการอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่ประชาชน

วิระ ไชยธรรม (2549 หน้า 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการบริหารจัดการหมายถึงกระบวนการทางสังคมคืออาศัยกลุ่มคนที่ร่วมกันทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์การผู้บริหารจะต้องรับผิดชอบให้งานสำเร็จโดยอาศัยความร่วมมือของคนอื่นการทำงานกับคนและโดยอาศัยคนนั้นต้องอาศัยคุณสมบัติของผู้บริหารอย่างหนึ่งคือทำงานร่วมกับคนอื่นได้หรือเป็นที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับคนอื่น

ธณจรัส พูนสิทธิ์(2550, หน้า 20) ได้อ้างถึงความหมายของการบริหารในความคิดเห็นของ George R. Terry ได้กล่าวว่า การบริหารหมายถึงการดำเนินงานตามลำดับขั้นอันประกอบด้วย

การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การอำนวยการ (Actuating) และการควบคุม (Controlling) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์โดยอาศัยคนและทรัพยากรอื่น

พระราชบัญญัติ (เสริมชัย ชยมงคล) (2550, หน้า 130) ได้กล่าวว่า การบริหาร หมายถึงการปกครองดูแลตลอดทั้งแนะนำสั่งสอนอบรมพระภิกษุสามเณรและคฤหัสถ์ที่อยู่หรือพำนักอยู่ในวัดให้ประพฤติอยู่ในพระธรรมวินัยตามกฎหมายของบ้านเมืองกฎข้อบังคับระเบียบคำสั่งและการประกาศของมหาเถรสมาคม

สรุปได้ว่า การบริหารงานเป็นกระบวนการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ เช่น คน เงิน วัสดุ อุปกรณ์ และวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยมุ่งเน้นการประสานงาน การควบคุม การสั่งการ และการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด การบริหารยังเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดองค์การ และการติดตามผลการดำเนินงาน โดยผู้บริหารต้องมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจและรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้อื่นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกัน

ความหมายของการบริหารนี้มีลักษณะที่เชื่อมโยงกันระหว่างการวางแผน การจัดการทรัพยากร การควบคุมและการประเมินผล เพื่อให้การดำเนินงานในองค์กรหรือหน่วยงานต่าง ๆ เกิดผลสำเร็จตามที่ต้องการ โดยมีการประสานงานจากหลายฝ่าย รวมถึงการปรับปรุงวิธีการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลลัพธ์ที่ดียิ่งขึ้นในอนาคตการบริหารจึงไม่ใช่เพียงแค่การดำเนินงานตามขั้นตอน แต่เป็นการใช้ทักษะในการจัดการมนุษย์และทรัพยากรอื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยคำนึงถึงบริบทต่าง ๆ และความต้องการขององค์กรหรือสังคมในการบริหารงาน

2.2.2 กระบวนการบริหาร

ดิน ปรัชญพฤทธิ (2548, หน้า32) ได้เสนอภารกิจสำคัญในการบริหารไว้ 7 ประการ คือ

1) การวางแผน (Planning) หมายถึงการกำหนดโครงการอย่างกว้างๆว่ามีอะไรที่จะต้องปฏิบัติตามลำดับวางแผนวิธีปฏิบัติพร้อมด้วยวัตถุประสงค์ของการปฏิบัติงานนั้นก่อนลงมือปฏิบัติการ

2) การจัดองค์การ (Organizing) หมายถึงการจัดรูปโครงสร้างหรือเค้าโครงการบริหาร โดยกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานย่อยหรือตำแหน่งต่างๆของหน่วยงานให้ชัดเจนพร้อมด้วยกำหนดลักษณะและวิธีการติดต่อสัมพันธ์ตามลำดับชั้นแห่งอำนาจหน้าที่สูงต่ำลดหลั่นลงไป

3) การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) หมายถึงการบริหารงานเกี่ยวกับตัวบุคคลของหน่วยงานการบริหารบุคคลดังกล่าวรวมถึงตั้งแต่การแสวงหาคนมาทำงานการบรรจุการแต่งตั้งการฝึกอบรมและการพัฒนาบุคคลการบำรุงขวัญการเลื่อนขั้นตลอดจนการพิจารณาให้พ้นจากงานการบำรุงรักษาสภาพของการทำงานให้ดีและมีประสิทธิภาพให้คงอยู่ต่อไป

4) การสั่งการ (Directing) หมายถึงการอำนวยการหรือการวินิจฉัยสั่งการหลังการได้วิเคราะห์และพิจารณาโดยรอบคอบรวมทั้งติดตามดูแลให้มีการปฏิบัติตามคำสั่งนั้นๆ

5) การประสานงาน (Coordinating) หมายถึงการประสานงานหรือติดต่อสัมพันธ์กับหน่วยงานย่อยหรือตำแหน่งต่างๆในองค์กรเพื่อก่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพไม่มีการทำงานที่ซ้ำซ้อนหรือขัดแย้งกันสามารถทำงานประสานความกลมกลืนกันเพื่อวัตถุประสงค์หลักขององค์กร

6) การรายงาน (Reporting) หมายถึงการเสนอรายงานไปยังผู้บังคับบัญชาหรือยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งบนและล่างเพื่อทราบความก้าวหน้าของงานทุกระยะสะดวกแก่การ

ประสานงานอื่นจะเป็นการสร้างความเข้าใจอันดีต่อกันตลอดจนเป็นการบำรุงขวัญกำลังใจไปในตัวด้วย

7) การงบประมาณ (Budgeting) หมายถึงการจัดสรรทรัพยากรหรือการทำงานประมาณการเงินวางแผนหรือโครงการในการจ่ายเงินการบัญชีและการควบคุมดูแลการใช้จ่ายเงินโดยรอบคอบและรัดกุม

วิโรจน์ สารัตนะ (2542, หน้า11) ได้กล่าวถึงกระบวนการบริหารควรประกอบด้วย 4 ประการคือ

- 1) การวางแผนหมายถึงหน้าที่ทางการบริหารในการกำหนดจุดหมายและการตัดสินใจเลือกวิธีการที่ดีที่สุดที่จะให้บรรลุจุดหมายนั้น
- 2) การจัดองค์การหมายถึงกำหนดอำนาจหน้าที่และตำแหน่งต่างๆอย่างชัดเจน
- 3) การนำหมายถึงความพยายามทำให้มีอิทธิพลต่อผู้อื่นเพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุจุดหมายขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 4) การควบคุมหมายถึงการมุ่งเน้นที่จะก่อให้เกิดความมั่นใจว่าสมาชิกในองค์การได้ประพฤติปฏิบัติในทิศทางที่จะทำให้บรรลุผลตามมาตรฐานหรือจุดหมายมุ่งเน้นให้เกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์และลดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ลง

พระธรรมโกศาจารย์(ประยูร ธมมจิตโต) (2549, หน้า 3-5) กล่าวถึง การบริหารจัดการเป็นวิธีการทำให้งานสำเร็จโดยอาศัยผู้อื่น (Getting things done through Other people) และกล่าวว่าหน้าที่ของผู้บริหารเป็นกรอบในการพิจารณาของผู้บริหารให้สำเร็จมี5ประการตามคำย่อภาษาอังกฤษว่า “POSDC” ดังนี้คือ

- 1) P คือPlanningหมายถึงการวางแผนเป็นการกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อความสำเร็จที่จะตามมาในอนาคตผู้บริหารที่ดีต้องมีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกลเพื่อกำหนดทิศทางขององค์กร
- 2) O คือ Organizing หมายถึงคือการจัดองค์การเป็นการกำหนดโครงสร้างความสัมพันธ์ของสมาชิกและสายบังคับบัญชาภายในองค์กรมีการแบ่งงานกันทำและการกระจายอำนาจ
- 3) S คือ Staffing หมายถึงงานบุคลากรเป็นการสรรหาบุคลากรใหม่การพัฒนาบุคลากรและการใช้คนให้เหมาะสมกับงาน
- 4) D คือ Directing หมายถึงการอำนวยการเป็นการสื่อสารเพื่อให้เกิดการดำเนินการตามแผนผู้บริหารต้องมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีและต้องมีภาวะผู้นำ
- 5) C คือControllingหมายถึงการกำกับดูแลเป็นการควบคุมคุณภาพของการปฏิบัติงานภายในองค์กรรวมทั้งกระบวนการแก้ปัญหาภายในองค์กร

ธีรวุฒิ บุญยโสภณ (2554, หน้า 67) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการบริหารไว้ 5 ประการคือ

- 1) การวางแผน (Planning) หมายถึงการวางแผนหรือโครงการสำหรับการปฏิบัติงานในอนาคตให้ตรงเป้าหมายที่ต้องการโดยกำหนดงานที่จะทำวิธีการและวัตถุประสงค์ของงานนั้นๆ ไว้ล่วงหน้า

2) การแสวงหาการกำหนดตัวบุคคลและอุปกรณ์ (AllOcatiOn) หมายถึงการแสวงหา กำหนดตัวบุคคลและวัสดุทุกชนิดที่จำเป็นในการปฏิบัติงานตามแผนเพื่อให้งานนั้นสำเร็จลุล่วงไปได้ ด้วยดีมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3) การเสริมกำลังบำรุง (Stimulation) หมายถึงการบำรุงขวัญกระตุ้นและส่งเสริมให้ บุคลากรปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ผลงานดีทั้งปริมาณและคุณภาพ

4) การประสานงาน (Co-ordination) หมายถึงการจัดให้ผู้แทนของหน่วยงานย่อยทุก หน่วยงานพบปะปรึกษาหารือกันเพื่อให้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นหรือทราบเรื่องการปฏิบัติงานของ ผู้อื่นและเพื่อให้งานสัมพันธ์ไม่ขัดแย้งกันโดยยึดเป้าหมายขององค์การเป็นหลัก

5) การประเมินผลงาน (Evaluation) หมายถึงการตรวจสอบการปฏิบัติงานทุกระยะให้ ทราบผลการปฏิบัติงานและปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อหาแนวทางแก้ไขทุกระยะและประเมินผลขั้นสุดท้าย เพื่อทราบผลการปฏิบัติงานและปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อหาแนวทางแก้ไขทุกระยะและประเมินผลขั้น สุดท้ายเพื่อเปรียบเทียบผลงานกับผลงานที่ควรจะได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ตั้งแต่ต้นเพื่อวางแผนใหม่ สำหรับการปฏิบัติงานในอนาคต

สุพิน เกษาคุปต์ (2551, หน้า 16) ได้ให้ทัศนะว่า ผู้บริหารต้องมีหน้าที่ ที่สำคัญ 5 ประการ คือ

- 1) การวางแผน (Planning) คือ การคิดการล่วงหน้า
- 2) การจัดองค์กร (Organizing) คือ การจัดโครงสร้างของสายงาน ตำแหน่งงานและ อำนาจหน้าที่ต่าง ๆ
- 3) การบังคับบัญชาสั่งการ (Commanding) คือ การดูแลสั่งการให้งานเป็นไปด้วยความ ถูกต้องเรียบร้อย
- 4) การประสานงาน (Coordinating) คือ การดูแลควบคุมและอำนวยความสะดวกให้ผู้ ทำงาน สามารถทำงานได้โดยสะดวกเต็มความสามารถ
- 5) การควบคุม (Controlling) คือ การควบคุมให้งานดำเนินไปตามแผนที่วางเอาไว้

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคนอื่น ๆ (2541, หน้า 11) กล่าวว่า กระบวนการบริหารเป็น การออกแบบและรักษาซึ่งสภาพแวดล้อมของบุคคลร่วมกันในกลุ่มให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ หรือหมายถึงกระบวนการเพื่อให้บรรลุอุดมการณ์ขององค์การ โดยมีขั้นตอน ดังนี้

- 1) การวางแผน (Planning)
- 2) การจัดองค์กร (Organizing)
- 3) การชักนำ (Leading)
- 4) การควบคุม (Controlling) มนุษย์ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ การเงิน และทรัพยากร ข้อมูลขององค์การ ได้รับการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพ

สมคิด บางโม (2545, หน้า 138) ให้ความหมายของกระบวนการบริหาร หมายถึง วิธีการที่หน่วยงานสั่งการและปฏิบัติเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมาย การดำเนินงานที่คิดว่าจะเป็นกาทำให้ คนอื่นทำงานนั้นให้สำเร็จ ดังนั้น หน้าที่ของศูนย์บริหารก็คือ การดำเนินงานตามขั้นตอนของการ บริหารนั่นเอง โดยมีหน้าที่หลักที่สำคัญ ดังนี้ คือ

1) การวางแผน (Planning) คือ การกำหนดเป้าหมายว่าต้องการให้อะไรเกิดขึ้น ที่ไหน เมื่อไร โดยใคร และด้วยวิธีการอย่างไร

2) การจัดองค์การ (Organizing) คือ การแบ่งงานกันทำ การจัดสายการบังคับบัญชา และการคัดเลือกหรือสรรหาบุคลากรให้มาปฏิบัติหน้าที่ตามแผน

3) การบังคับบัญชา (Commanding) คือ การบังคับบัญชาสั่งการให้บุคลากรเหล่านั้น ปฏิบัติหน้าที่ แต่การทำหน้าที่ของบุคลากรตามการสั่งการของผู้บังคับบัญชา อาจมีปัญหาขัดแย้งกัน หรือไม่สัมพันธ์กัน

4) การประสานงาน (Coordinating) คือ การจัดระเบียบการทำงานและการติดต่อกัน เพื่อให้งานและเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่าง ๆ ร่วมมือปฏิบัติการเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ไม่ทำให้งานซับซ้อน ขัดแย้งกัน หรือเลื่อมล้ำกัน และดำเนินไปอย่างราบรื่น

5) การควบคุม (Controlling) คือ การกำกับดูแลการบริหารงานฝ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ทราบว่าการดำเนินงานเป็นไปตามแผนหรือเบี่ยงเบนไปจากเป้าหมายของแผนมากน้อยเพียงใด เป็นเพราะเหตุใด ซึ่งอาจมีความจำเป็นต้องทำการปรับแผน หรือการวางแผนใหม่ (Replanning) และเมื่อมีการปรับแผนคือ การวางแผนใหม่ และอาจต้องมีการเปลี่ยนแปลงหรือปรับองค์การใหม่ (Reorganizing) เป็นวงจรอย่างนี้เรื่อย ๆ

ทฤษฎี 5 ประการ (2546, หน้า 65) ได้กล่าวถึงกระบวนการบริหารตามแนวคิดของ Luther Gulick ว่า ประกอบด้วยขั้นตอนที่สำคัญ 7 ประการ หรือที่เรียกว่า POSDCORB Model ซึ่งมีความหมาย ดังนี้

1) Planning หมายถึง การวางแผนงาน โดยคำนึงถึงนโยบาย (Policy) เพื่อให้แผนงานที่กำหนดขึ้นมีความสอดคล้องกันในการดำเนินงาน การวางแผนเพื่อกำหนดทิศทางองค์การในอนาคตให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การวางแผนเกี่ยวข้องกับการกำหนดวัตถุประสงค์ระยะสั้นและระยะยาว การพัฒนายุทธวิธีและแนวทางการกระทำ การจัดทำนโยบาย ระเบียบวิธีปฏิบัติ กฎ ระเบียบต่าง ๆ สำหรับการปฏิบัติ การวางแผนเป็นความพยายามในการบูรณาการทรัพยากรการบริหาร (คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยี) ที่องค์การมีอยู่อย่างจำกัดเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การและเตรียมความพร้อมที่จะรับมือกับสถานการณ์ที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคต ซึ่งใช้แผนเป็นแนวทางการใช้ความรู้ทางวิชาการ และวิจรรณญาณวินิจฉัยเหตุการณ์ในอนาคต แล้วกำหนดวิธีการโดยถูกต้องอย่างมีเหตุผลเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ สำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้สำหรับกิจกรรมนั้น

2) Organizing หมายถึง การจัดส่วนราชการหรือองค์การ รวมถึงการปฏิบัติงานหรือวิธีการจัดการ (Management) การจัดแบ่งส่วนงานให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน โดยอาศัยปริมาณงาน คุณภาพงาน หรือจัดตามลักษณะเฉพาะอย่าง (Specialization) และยังพิจารณาในแง่การควบคุม (Control) และหน่วยงาน (Organization) เช่น หน่วยงานหลัก หน่วยงานที่ปรึกษา หรือหน่วยแนะนำ นอกจากนี้ยังต้องศึกษาถึงการแก้ปัญหาและอุปสรรคข้อขัดข้อง และการปรับปรุงองค์การบริหารให้ดีขึ้นด้วย

3) Staffing หมายถึง การจัดหาบุคคลและเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับการจัดแบ่งหน่วยงานที่แบ่งไว้ หรือหมายถึงการจัดเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล (Personnel

Administration) เพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความสามารถมาปฏิบัติงานให้เหมาะสม (Put the Right Man on the Right Job) รวมถึงการเสริมสร้างและดำรงไว้ซึ่งสัมพันธภาพในการทำงานของคนงาน และพนักงาน นอกจากนี้การบริหารงานบุคคลเป็นกระบวนการเกี่ยวกับการวางแผน การวางแผน โครงการ ระเบียบและวิธีดำเนินงานเกี่ยวกับตัวบุคคลที่ปฏิบัติงานในองค์กร เพื่อให้ได้มาซึ่งประโยชน์ การบำรุงรักษา รวมถึงการสรรหา การรับคนเข้าทำงาน และการพ้นจากหน้าที่

4) Directing หมายถึง การศึกษาวิธีการอำนวยการ การควบคุมงาน และการนิเทศงาน การใช้ศิลปะในการบริหารงาน เช่น ภาวะผู้นำ มนุษย์สัมพันธ์ การจูงใจ การวินิจฉัยสั่งการ

5) Coordinating หมายถึง ความร่วมมือประสานงาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการในการประสานงานที่ดีขึ้น เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาคอขวด ในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะต้องมีในทุกระดับของงาน การประสานงานยังรวมถึงการติดต่อสื่อสารเพื่อให้เกิดการประสานงานที่ดีขึ้น ทำให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

6) Coordinating หมายถึง ความร่วมมือประสานงาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการในการประสานงานที่ดีขึ้น เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาคอขวด ในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะต้องมีในทุกระดับของงาน การประสานงานยังรวมถึงการติดต่อสื่อสารเพื่อให้เกิดการประสานงานที่ดีขึ้น ทำให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

7) Budgeting หมายถึง การงบประมาณ โดยศึกษาให้ทราบถึงระบบและกรรมวิธีในการบริหารด้านงบประมาณและการเงิน วิธีการใช้งบประมาณและแผนงานเป็นเครื่องมือในการควบคุมการดำเนินงาน สำหรับวิธีการบริหารงบประมาณมักมีวงจรงบประมาณ (Budget Cycle) ประกอบด้วยขั้นตอน การเตรียมงบประมาณและการเสนอขออนุมัติ การพิจารณาให้ความเห็นชอบ

สรุปได้ว่า กระบวนการบริหารคือขั้นตอนและกิจกรรมที่ผู้บริหารดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยกระบวนการบริหารมีหลายมิติ เช่น การวางแผน การจัดองค์กร การจัดการบุคลากร การสั่งการ การประสานงาน การควบคุม และการประเมินผล ซึ่งทั้งหมดนี้ช่วยให้องค์กรสามารถดำเนินงานได้อย่างมีระบบและบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยต้องมีการบริหารจัดการทรัพยากรต่างๆ ทั้งคน เงิน และวัสดุอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพัฒนาการทำงานให้ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

2.3 หลักอริยสัจ 4

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับตำราทางวิชาการของนักวิชาการทั้งในและต่างประเทศหลายท่านจึงได้ประมวลแนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.3.1 ความหมายของอริยสัจ 4

พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตฺโต) (2538, หน้า 9) กล่าวว่า หมายถึงอริยสัจว่า อริยสัจเป็นหลักธรรมที่สำคัญและรู้จักกันมานานมากที่สุดอีกข้อหนึ่ง อริยสัจไม่ใช่เป็นหลักส่วนย่อยของปฏิจจสมุปบาท แต่เป็นทั้งหมดของปฏิจจสมุปบาท พูดง่าย ๆ ว่า มีความหมายครอบคลุมปฏิจจสมุปบาททั้งหมดเมื่อมีผู้ถามว่าพระพุทธเจ้าตรัสรู้อะไร คำตอบก็คือ ตรัสรู้อริยสัจ 4 และ ปฏิจจสมุปบาท อริยสัจ เป็นความจริงอันประเสริฐ ประกอบด้วยองค์ธรรม 4 ประการ ได้แก่ ทุกข์ ความไม่สบายกาย ความไม่สบายใจ เป็นทุกข์เวทนา สมุทัย สาเหตุที่ทำให้เกิดทุกข์ ได้แก่ อวิชชา ตัณหา และอุปาทาน

นิโรธ การดับทุกข์ คือ ดับอวิชชา ตัณหา และอุปาทาน มรรค คือ วิธีการดับทุกข์ 8 ประการ เรียกว่า อริยมรรค หรือ มรรคมืองค์ 8

พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตฺโต) (2544, หน้า 187) กล่าวว่า อริยสัจ 4 ที่ปรากฏในคัมภีร์ วิสุทธิมรรค ให้ความหมาย ไว้อยู่ 4 นัย ได้แก่ 1) สัจจะที่พระอริยตรัสรู้ 2) สัจจะของพระอริย 3) สัจจะที่ทำให้เป็นอริย และ 4) สัจจะอย่างอริย คือ แท้แน่นอน และยังได้กล่าวถึงคุณค่าของอริยสัจ 4 ไว้ดังนี้

1) เป็นวิธีการแห่งปัญญา ดำเนินการแก้ปัญหาตามระบบแห่งเหตุผล วิธีการแก้ปัญหาใด ๆ จะมีคุณค่าและสมเหตุสมผล จะต้องดำเนินไปในแนวเดียวกันนี้

2) เป็นการแก้ปัญหาและการจัดการกับชีวิตของตนด้วยปัญญาของมนุษย์เอง โดยนำเอาหลักความจริงที่มีอยู่ตามธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ ไม่ต้องอ้างอิงอำนาจดลบันดาลของตัวการพิเศษเหนือธรรมชาติหรือสิ่งศักดิ์สิทธิ์ใด ๆ

3) เป็นความจริงที่เกี่ยวข้องกับชีวิตของคนทุกคน ไม่ว่ามนุษย์จะเติบโตออกไปเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับสิ่งที่อยู่ห่างไกลตัว กว้างขวางมากมายเพียงใดก็ตาม แต่ถ้าเขายังต้องการมีชีวิตของตนเองที่มีคุณค่าและมีความสัมพันธ์กับสิ่งภายนอกเหล่านั้นอย่างมีผลดีแล้ว เขาจะต้องเกี่ยวข้องและใช้ประโยชน์จากหลักความจริงนี้ตลอดไป

4) เป็นหลักความจริงกลาง ๆ ที่ติดเนื่องอยู่กับชีวิตหรือเป็นเรื่องของชีวิตแท้ ๆ ไม่ว่ามนุษย์จะสร้างสรรค์ศิลปวิทยาการหรือดำเนินการใด ๆ ขึ้นมา เพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาความเป็นอยู่ของตน และไม่ว่าศิลปวิทยาการหรือกิจการต่าง ๆ นั้นจะเจริญขึ้น เสื่อมลงหรือสูญสลายไปหรือเกิดสิ่งใหม่ขึ้นมาแทน

พระราชมุนี (2528, หน้า 107-108) ได้ให้ความหมายว่า กิจในอริยสัจ 4 ดังต่อไปนี้

1. ปริญา (การกำหนดรู้ เป็นกิจในทุกข์ ตามหลักว่าทุกข์อริยสัจปัญญะ ทุกข์ควรกำหนดรู้ คือ ควรศึกษาให้รู้จักให้เข้าใจชัดตามสภาพที่เป็นจริง ได้แก่ การทำความเข้าใจและกำหนดขอบเขตของปัญหา)

2. ปหานะ (การละ เป็นกิจในสมุทัย ตามหลักว่า ทุกขสมุทัย อริยสัจจปาทพพ์ สมุทัยควรละ คือ กำจัดทำให้หมดสิ้นไป ได้แก่การแก้ไขกำจัดต้นตอของปัญหา)

3. สัจฉิกิริยา (การทำให้แจ้ง เป็นกิจในนิโรธ ตามหลักว่า ทุกขนิโรธอริยสัจจสัจฉิกิริยา นิโรธควรทำให้แจ้ง คือ เข้าถึงหรือบรรลุ ได้แก่การเข้าถึงภาวะที่ปราศจากปัญหา บรรลุจุดหมายที่ต้องการ)

4. ภาวนา (การเจริญเป็นกิจในมรรค ตามหลักว่า ทุกขนิโรธคามินี ปฏิปทา อริยสัจจ ภาเวตพพ์ มรรคควรเจริญ คือ ควรฝึกอบรมลงมือปฏิบัติ กระทำตามวิธีการที่จะนำไปสู่จุดหมายได้แก่การลงมือแก้ไขปัญหา)

พระราชมุนี (2529, หน้า 4-5) กล่าวว่า อริยสัจ 4 โดยให้ความหมายไว้ดังนี้

1. ทุกข์ ได้แก่ ชาติ ชรา มรณะ การประจวบกับสิ่งอันไม่เป็นที่รัก การพลัดพรากจากของรัก ความปรารถนาไม่สมหวัง โดยย่อว่า อุปาทานชั้น 5 (ชั้น 5 ที่ยึดไว้ด้วยอุปาทาน) เป็นทุกข์ พุทอีกนัยหนึ่ง คือภาวะที่แฝงด้วยความกดดัน บีบคั้น ขัดแย้ง ขัดข้อง มีความบกพร่อง ไม่สมบูรณ์ในตัว ทั้งที่เกิดเป็นปัญหาขึ้นแล้ว และที่อาจเกิดเป็นปัญหาขึ้นมา เมื่อใดเมื่อหนึ่ง ในรูปใดรูปหนึ่ง แก่ผู้ที่

ยึดมั่นไว้ด้วยอุปาทาน หน้าที่ต่อทุกข์ คือการกำหนดรู้ หรือทำความเข้าใจ ให้มองเห็นความหมายและขอบเขตโดยชัดเจน เพื่อการดำเนินการขั้นต่อไปจะพึงเป็นไปได้ และตรงปัญหา

2. ทุกขสมุทัย เรียกสั้น ๆ ว่า สมุทัย (เหตุเกิดแห่งทุกข์) ได้แก่ ตัณหา ที่ทำให้เกิดภพใหม่ ประกอบด้วยความเพติดเพลินและความติดใจ คอยแสหาความเพติดเพลินใหม่ ๆ เรื่อย ๆ มี 3 คือ กามตัณหา ภวตัณหา วิภวตัณหา พุดอีกนัยหนึ่ง คือ ความอยากที่ยึดถือเอาตัวตนเป็นที่ตั้งโดยอาการ ซึ่งมีเราที่จะได้จะเป็นจะไม่เป็นอย่างนั้นอย่างนี้ ทำให้ชีวิตถูกบีบคั้นด้วยความรู้สึกระวนกระวาย ความกลัว ความติดข้องในรูปใดรูปหนึ่งอยู่ตลอดเวลา ไม่ปลดปล่อย เป็นอิสระ หน้าที่ต่อสมุทัยคือ ละเสียทำให้หมดไปเสีย

3. ทุกขนิโรธ เรียกสั้น ๆ ว่า นิโรธ (ความดับทุกข์) แก่การที่ตัณหาดับไปโดยไม่เหลือ ด้วยการคลายออก การสละเสียได้ สลัดออก พ้นไปได้ ไม่พัวพัน พุดอีกนัยหนึ่ง ภาวะที่ไม่มีความทุกข์เหลืออยู่ เพราะหมดตัณหา ไม่ถูกบีบคั้นด้วยความรู้สึกระวนกระวาย ความกลัว และความติดข้องใด ๆ ทั้งสิ้น มีแต่ภาวะที่บริสุทธิ์ เป็นอิสระ สงบ ปลอดโปร่ง ผ่องใส เบิกบาน หน้าที่ต่อนิโรธ คือ ทำให้แจ้ง ทำให้สำเร็จ ทำให้เกิดมีเป็นจริงขึ้นมาหรือบรรลุถึง

4. ทุกขนิโรธคามินีปฏิปทา (ปฏิปทาที่นำไปสู่ความดับแห่งทุกข์) เรียกสั้น ๆ ว่า มรรค ได้แก่ทางประเสริฐมีองค์ประกอบ 8 คือ สัมมาทิฐิ สัมมาสังกัปปะ สัมมาวาจา สัมมากัมมันตะ สัมมาอาชีวะ สัมมาวายามะ สัมมาสติ และสัมมาสมาธิ หน้าที่ต่อมรรค คือ ฝึกอบรม หรือปฏิบัติแก้แห่งอริยสัจ

ราชบัณฑิตยสถาน (2546, หน้า 1337) กล่าวว่า ความหมายของอริยสัจ หมายถึง ความจริงของพระอริยะ ความจริงอันประเสริฐ ซึ่งธรรมสำคัญหมวดหนึ่งในพระพุทธศาสนา มี 4 ข้อ คือ ทุกข์ ทุกขสมุทัย (ที่เกิดแห่งทุกข์) ทุกขนิโรธ (ความดับทุกข์) ทุกขนิโรธคามินีปฏิปทา หรือ มรรค (ทางแห่งความดับทุกข์)

วคิน อินทสระ (2548, หน้า 137) กล่าวว่า อริยะสัจ 4 หรือ อริยสัจแปลว่า ความจริงอันประเสริฐ ความจริงของพระอริยะ ความจริงที่ทำให้บุคคลผู้เข้าถึงให้เป็นอริยชน และความจริงอันทำให้บุคคลผู้ปฏิบัติห่างไกลจากข้าศึก ดังนี้

(1) ที่ว่าเป็นความจริงอันประเสริฐนั้น เพราะเป็นความจริงที่เป็นจริงอยู่เสมอ ไม่เปลี่ยนแปลงแปรผันเป็นอย่างอื่นหรือกลับตรงกันข้าม ตัวอย่างเช่น ชีวิตเจืออยู่ด้วยทุกข์ ตัณหา (ความทะยานอยากต่าง ๆ) เป็นเหตุแห่งทุกข์นานาประการ ความดับกิเลสตัณหาเป็นความดับทุกข์ และการปฏิบัติชอบในรูปแบบต่าง ๆ เป็นมรรคไปสู่ความดับทุกข์ สิ่งเหล่านี้เป็นความจริงที่สามารถพิสูจน์ได้ตลอดมาตั้งแต่บรรพกาลจวบจนปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้ในการแสดงอริยสัจครั้งแรกนั้นได้ทรงยืนยันว่า ธรรมจักรที่พระองค์ทรงหมุนไปแล้วนั้น ใคร ๆ จะหมุนกลับไม่ได้ คือใครจะกล่าวคัดค้านว่าไม่เป็นจริงหาสำเร็จไม่

(2) ที่ว่าเป็นความจริงของพระอริยะนั้น มีความหมายว่า พระอริยะท่านมีความเห็นอย่างนี้มีความเข้าใจในเรื่องชีวิตอย่างนี้ตรงกันไม่ขัดแย้งกัน คือ เห็นว่าชีวิตเจืออยู่ด้วยทุกข์ ตัณหา เป็นเหตุให้เกิดทุกข์ การดับกิเลสได้เป็นความดับทุกข์และมรรคมองค์ 8 เป็นทางไปสู่ความดับทุกข์ได้จริง ซึ่งความเห็นอย่างนี้อาจเป็นการสวนทางกับความเห็นของปุถุชนส่วนมากก็ได้

(3) ที่ว่าเป็นความจริงที่บุคคลผู้เข้าถึงให้เป็นอริยะชนนั้น มีความหมายว่า แม้เดิมทีเดียวเป็นปุถุชน แต่เมื่อมารู้แจ้งในอริยสัจ 4 ครบถ้วนบริบูรณ์ทุกประการแล้ว ย่อมแปรสภาพจากปุถุชนเป็นอริยะชนไปทันที เหมือนคนจนเมื่อมีทรัพย์ขึ้นก็กลายเป็นเศรษฐี

(4) ที่ว่าเป็นความจริงอันทำให้บุคคลผู้ปฏิบัติตามห่างไกลจากข้าศึกนั้นมี 2 อย่างคือ ข้าศึกภายนอกอันได้แก่ ผู้มุ่งร้ายกับเรา และข้าศึกภายในคือ กิเลส ซึ่งเป็นข้าศึกอันร้ายกาจของบุคคล ครอบงำกายให้ไร้ความสุขอย่างไร กิเลสก็ครอบงำใจให้ปราศจากความสุขอย่างนั้น บรรดาข้าศึกทั้ง 2 อย่างนั้น กิเลสดูเหมือนจะเป็นข้าศึกที่ร้ายแรงกว่าเพราะครอบงำใจทุกวันและอิงอาศัยอยู่กับเรา หลอกล่อให้เราลุ่มหลงแล้วเสียบ่วงทำร้ายภายใน ผู้แจ่มแจ้งในอริยสัจย่อมสามารถกำจัดศัตรูภายในเสียให้ห่างไกลเสียจากศัตรูภายใน คือกิเลส ส่วนศัตรูภายนอกนั้นอย่างน้อยที่สุดก็เบาบางลงเพราะบุคคลเช่นนั้นย่อมไม่ก่อศัตรูกับใคร ไม่มีเวรมีภัยกับใครจะมีก็แต่ผู้อื่นตั้งตนเป็นศัตรูกับท่านเอง แต่ท่านหาเป็นศัตรูด้วยไม่ ความรู้สึกไม่มีศัตรูเป็นความปลอดภัยโปร่งแจ่มใส เป็นความสุขที่เห็นได้ในปัจจุบัน

พระพรหมคุณาภรณ์ (2559, หน้า 178) กล่าวว่า อริยสัจ 4 หมายถึง ความจริงอันประเสริฐ เป็นความจริงที่ทำให้ผู้เข้าถึงกลายเป็นอริยะซึ่งประกอบด้วย

1. ทุกข์ หมายถึง ความทุกข์ สภาพที่ทนได้ยาก สภาวะที่บีบคั้น ชัดแย้ง บกพร่อง ไม่ให้ความพึงพอใจแท้จริง ความปรารถนาไม่สมหวัง
2. สมุทัย หมายถึง เหตุเกิดแห่งทุกข์ สาเหตุให้ทุกข์เกิด
3. นิโรธ หมายถึง ความดับทุกข์ ภาวะที่เข้าถึงความหลุดพ้น ไม่ติดข้อง สงบ ปลอดภัย เป็นอิสระ หรือคือนิพพานนั่นเอง
4. มรรค หมายถึง ปฏิปทาที่นำไปสู่ความดับทุกข์ ข้อปฏิบัติให้เข้าถึงความดับทุกข์ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า มัชฌิมาปฏิปทา ซึ่งแปลว่าทางสายกลาง

ราชบัณฑิตยสถาน (2551, หน้า 5) กล่าวว่าอริยสัจ 4 หมายถึง บุคคลผู้บรรลุธรรมวิเศษ สัจ หมายถึง ความรู้แห่งความจริง ดังนั้น อริยสัจ จึงหมายถึง ความจริงของพระอริยะ หรือความจริงอันประเสริฐ ซึ่งเป็นชื่อธรรมที่สำคัญหมวดหนึ่งในพระพุทธศาสนา 4 ประการอันประกอบด้วย

- 1) ทุกข์ คือ ความทุกข์ที่มีอยู่จริง อันเป็นสภาพที่ทนได้ยากหรือบีบคั้น ชัดแย้ง บกพร่อง ขาดแก่นสาร และการไม่ให้ความพึงพอใจที่แท้จริง
 - 2) สมุทัย คือ สาเหตุที่ทำให้เกิดทุกข์
 - 3) นิโรธ คือ การดับทุกข์ หรือการเข้าใจความจริงของชีวิต
 - 4) มรรค คือ หนทางแห่งการพ้นทุกข์ หรือวิธีการปฏิบัติอันจะนำไปสู่การดับทุกข์
- กล่าวคือมรรคมีองค์ 8 (อัฐังคิกมรรค) อันเป็นปฏิปทาสายกลาง

สรุปได้ว่า อริยสัจ 4 หมายถึง "ความจริงอันประเสริฐซึ่งเป็นหลักธรรมสำคัญในพระพุทธศาสนาที่พระพุทธเจ้าทรงประทานเป็นแนวทางสำหรับการดำเนินชีวิต เพื่อตระหนักรู้ในความเป็นจริงของชีวิตและหาทางออกจากความทุกข์ อริยสัจ 4 แบ่งออกเป็น 4 ส่วนหลัก คือ

ทุกข์ หมายถึง สภาวะของความทุกข์

สมุทัย หมายถึง เหตุที่ทำให้เกิดทุกข์

นิโรธ หมายถึง การดับทุกข์ หรือการเข้าถึงสภาวะที่ปลอดจากทุกข์

มรรค หมายถึง แนวทางหรือวิธีปฏิบัติที่นำไปสู่การดับทุกข์

สรุปอริยสัจ 4 เป็นระบบการเข้าใจและปฏิบัติเพื่อจัดการกับชีวิตและปัญหาในชีวิตให้หลุดพ้นจากทุกข์ อริยสัจ 4 จึงเป็นทั้งหลักปฏิบัติและแนวทางในการพัฒนาความคิด ความรู้ และการดำเนินชีวิตให้มีคุณค่าและความสุขที่แท้จริง ผ่านการเข้าใจธรรมชาติของปัญหาและหาทางออกที่เหมาะสมอย่างมีเหตุผลและสมดุล

2.3.2 องค์ประกอบของอริยสัจ 4

พระพรหมคุณาภรณ์ (2559, หน้า 848-850) กล่าวว่า อริยสัจ 4 ที่พระพุทธเจ้าทรงแสดงสั่งสอนเวไนยสัตว์และที่เหล่าพระสาวกได้นำมาสืบทอดต่อกันมานั้นเป็นที่ทราบกันดีแล้วว่ามี 4 ประการคือ (1) ทุกข์หรือทุกข์อริยสัจ (2) สมุทัย หรือทุกข์สมุทัยอริยสัจ (3) นิโรธ หรือทุกข์นิโรธอริยสัจ (4) มรรคหรือทุกข์นิโรธคามินีปฏิปทาอริยสัจเป็นความจริงอันประเสริฐ มีเนื้อหาหลักที่ปรากฏในคัมภีร์ทางพระพุทธศาสนา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ทุกข์ หรือทุกข์สัจจะ (Suffering หรือ Misery) ความจริงประการแรกที่พระพุทธเจ้าได้ตรัสรู้คือความทุกข์ความทุกข์ในอริยสัจสี่ ต่างจากความทุกข์ในไตรลักษณ์ ความทุกข์ในไตรลักษณ์ หมายถึง การที่สิ่งต่าง ๆ หนอยุ่ได้ไม่นาน ต้องมีอันเปลี่ยนแปลงไป แต่ทุกข์ในอริยสัจสี่หมายถึงความยากลำบาก ความยุ่งยากความเจ็บปวด ความทรมาน พระพุทธเจ้าทรงแสดงความทุกข์ไว้ 10 ประการ ดังต่อไปนี้

1) นิพพัทธทุกข์ ได้แก่ ความไม่สบายกายไม่สบายใจ อันเกิดขึ้นแก่มนุษย์ทุกคน ทุกชาติ ชั้นวรรณะตลอดเวลา คือ ความไม่สบายอันเกิดจากความเปลี่ยนแปลงของบรรยากาศ เช่น ความหนาวเกินไป ความร้อนเกินไป ความทุกข์ทรมานอันเกิดจากการทางร่างกาย เช่น ความหิวกระหาย การปวดอุจจาระ ปวดปัสสาวะ ความปวดเมื่อยตามเนื้อตามตัวเป็นอาทิ ความทุกข์ชนิดนี้เกิดขึ้นแก่คนทุกคน ทุกเวลา

2) พยาธิทุกข์ ความไม่สบายกาย ความไม่สบายใจ ความเจ็บปวดทรมานอันเกิดจากโรคภัยไข้เจ็บ เกิดจากความผิดปกติในร่างกาย เกิดจากบาดแผลร่างกายของมนุษย์เป็นสิ่งอ่อนแอและเปราะบางเป็นที่สุด โรคภัยต่าง ๆ ชอบเข้าอยู่อาศัย คนทุกคนจะต้องมีความทุกข์เพราะโรคภัย ไข้เจ็บอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลาย ๆ อย่างพร้อมกันไม่มากก็น้อย แม้แต่นายแพทย์บางทีก็ต้องตายเพราะโรคบางอย่าง มีคนน้อยคนที่ไม่เคยเจ็บป่วยเลยตลอดปี

3) สภาวะทุกข์ ความทุกข์ที่เกิดจากชาติ ชรา มรณะ ความเกิดเป็นความทุกข์เพราะเป็นความเจ็บปวดทรมานสำหรับผู้เกิด และผู้ให้เกิดเป็นความเสี่ยงภัยอย่างสูง เพราะมีทารกและมารดาเป็นอันมากที่ต้องสูญเสียชีวิตในการเกิด ที่สำคัญที่สุดก็คือ ความเกิดเป็นประตูนำไปสู่ความแก่ ความตายและความทุกข์ทั้งปวงในชีวิต

4) ปกิณณกทุกข์ หมายถึง ความทุกข์ความเศร้าโศกเสียใจ ความทุกข์ระทมตรมใจ ความคับแค้นใจ ความร้องไห้ฟูมฟายที่เกิดขึ้นเมื่อพลัดพรากจากคนรักของรัก เพราะประสบกับความเกลียดชังของเกลียด และเพราะปรารถนาสิ่งใดไม่ได้สมปรารถนา ปุณฺชนทุกคนไม่ว่าจะยากดีมีจนแค่ไหน มีโอกาสที่จะได้รับความทุกข์ชนิดนี้เท่าเทียมกัน เพราะคนรวยและคนจนมีโอกาที่จะพลัดพรากจากคนรักของรักเหมือนกัน ไม่มีใครที่ไม่เคยพลัดพรากจากคนรักของรัก จึงมีโอกาที่จะประสบปกิณณกทุกข์เท่าเทียม

5) สันตปาทุกข์ หมายถึง ความเดือดร้อนกระวนกระวายใจเพราะถูกไฟกิเลสชนิดต่าง ๆ แผลเผา เช่น ไฟ คือ ความรัก ไฟ คือ ความโลภ ไฟ คือ ความโกรธ ไฟ คือ ความอิจฉาริษยา ไฟ คือ ความอาฆาตพยาบาท ไฟ คือ ความเกลียดชัง เป็นต้น บุคคลที่ยังมีกิเลส มีโอกาสที่จะได้เสวยทุกข์ประเภทนี้เท่าเทียมกัน

6) วิปากทุกข์ หมายถึง ความทุกข์ทรมาน ความเดือดร้อนใจ ความหวาดสะดุ้ง ความละอายใจ ซึ่งเป็นผลความชั่วที่ตนกระทำไว้แล้วในอดีต ทุกข์ชนิดนี้สามารถจะหลีกเลี่ยงได้ คนที่ไม่กระทำความชั่ว ย่อมไม่ได้เสวยทุกข์ชนิดนี้ แต่จะมีคนสักกี่คนที่ไม่เคยทำความชั่วทางกาย ทางวาจา ทางใจเลยในชีวิต

7) อาชีวทุกข์หรืออาหารปริเยณูทุกข์ หมายถึง ความระกำลำบาก ความเหน็ดเหนื่อย ความเดือดร้อน ความวิตกกังวลอันเกิดจากการทำมาหาเลี้ยงชีพ การแสวงหาอาหาร เพื่อเลี้ยงชีวิตของตนและของคนที่เกี่ยวข้อง การทำมาหาเลี้ยงชีพทุกชนิดล้วนแต่ต้องออกแรงกาย วาจา ใจทั้งนั้น ต้องต่อสู้แข่งขันชิงดีชิงเด่น มีคนจำนวนมากที่ต้องสูญเสียชีวิตเพราะการเลี้ยงชีพ

8) สหคตทุกข์ความลำบาก ความเหน็ดเหนื่อยความวิตกกังวล ที่มาพร้อมกับลาภยศ สรรเสริญ สุขถ้าขาดการพิจารณา เราอาจจะเห็นว่าลาภ ยศ สรรเสริญ สุข ไม่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดทุกข์ เพราะใคร ๆ ก็ปรารถนาสิ่งเหล่านี้ทั้งนั้น แต่ถ้าพิจารณาให้ลึกซึ้งแล้วก็จะเห็นว่าลาภยศ สรรเสริญ และโลกียสุขเป็นเหตุให้เกิดทุกข์โดยแท้ เพราะว่า สิ่งใดมีคุณค่าแก่เรา สิ่งนั้นมีโทษแฝงอยู่ด้วยสิ่งใดให้ความสะดวกแก่เรา สิ่งนั้นก็มีความยุ่งยากแก่เราด้วย

9) วิวาหมลทุกข์ ความทุกข์ ความเดือดร้อน และภัยวิบัติที่เกิดจากการทะเลาะวิวาทกับคนอื่น ๆ คนเราจำเป็นต้องอยู่ท่ามกลางคนอื่น ๆ และต้องติดต่อสัมผัสกับคนอื่น ๆ คนแต่ละคนย่อมมีอุปนิสัยจิตใจและระสนิมของเขาเองซึ่งบางทีก็ขัดกับของเรา ทำให้เกิดการขัดแย้งทะเลาะวิวาทกันบางทีก็ถึงกับเป็นศัตรูคู่อาฆาตทำลายล้างผลาญกันการทะเลาะวิวาทไม่ว่าจะหนักหรือเบา ย่อมก่อให้เกิดความโกรธความอาฆาตพยาบาท ความเกลียดชังความหวาดกลัว ความเร่าร้อนใจซึ่งเป็นความทุกข์อย่างแท้จริง และคนที่อยู่ในสังคม มีโอกาสที่จะทะเลาะวิวาทกับคนอื่นไม่มากนักน้อย

10) ทุกข์กัณฐ์หรือขันธทุกข์ ได้แก่ ความทุกข์ทรมาน เกิดความลำบากในการบริหารรักษาขันธ 5 อันเป็นประกอบขึ้นเป็นตัวตนของมนุษย์ทุกคน ขันธ 5 เป็นภาระอันหนักที่คนต้องแบกไว้ด้วยความลำบาก ความทุกข์ทั้ง 9 ประการที่กล่าวมาแล้วนั้น เกิดขึ้นเพราะมีขันธ 5 ถ้าไม่มีขันธ 5 เสียอย่างเดียว

สรุปได้ว่า ทุกข์ คือ สภาพอันทนได้ยาก ทำให้เกิดความเดือดร้อน ไม่สบายกายไม่สบายใจ ทุกข์มี 2 ประเภทคือ ทุกข์ประจำ หมายถึง ความทุกข์ตามสภาพ เป็นไปโดยธรรมชาติ เช่น ทุกข์จากความเกิด ความแก่ ความเจ็บ และความตาย ทุกข์จร หมายถึง ความทุกข์ปลีกย่อยที่เราประสบเป็นครั้งคราวในชีวิต เช่น ทุกข์จากความผิดหวัง จากความเจ็บไข้ได้ป่วย เป็นต้น

2. สมุทัย หรือสมุทยสัจ (The Cause of Suffering) สมุทัยแปลว่า เหตุเกิดแห่งทุกข์ พระพุทธเจ้าทรงค้นพบว่า “ตัณหา” คือ ความอยาก ความต้องการ เป็นต้นเหตุอันแท้จริงของความทุกข์ ตัณหา มี 3 อย่าง คือ

1) กามตัณหา ความอยากได้อะไรมีในกามคือรูปเสียง กลิ่น รส สัมผัสที่น่าใคร่ น่าชอบใจ อยากได้ลาภ ยศ สรรเสริญ สุข หมายความว่า ความอยากที่ประกอบด้วยความเห็นแก่ตัว อยากได้มา

เพื่อความสุขความสำราญของตน จัดเป็นกามตัณหา ตัณหาชนิดนี้ถ้าจะเรียกให้เด่นชัดขึ้น ควรจะเรียกว่า อยากให้มา คืออยากให้ รูป เสียง กลิ่น รส ลาภ ยศ สรรเสริญ สุข เป็นต้น มาสู่ตน กามตัณหาให้เกิดทุกข์ได้อย่างไร กามตัณหาเป็นเหตุให้เกิดทุกข์ดังต่อไปนี้

1.1) ตามปกติ จิตใจของเราเมื่อยังไม่เกิดตัณหาจะอยู่ในภาวะปกติ มีความสงบสุขตามสมควร เปรียบเสมือนพื้นที่งบราบเรียบไม่กระเพื่อมกระฉอกเพราะถูกลมพายุรบกวน แต่เมื่อเกิดตัณหาขึ้น จิตใจก็จะผิดไปจากปกติ มีความกระวนกระวายกระสับกระส่ายตื้นรน เพราะความอยากได้ยิ่งอยากได้มาก ก็ยิ่งเดือดร้อนวุ่นวายมาก บางทีถึงกับนอนไม่ได้นอนไม่หลับทีเดียว ลักษณะจิตใจเช่นนี้จัดเป็นความทุกข์อย่างแน่นอน

1.2) ความอยากด้วยอำนาจตัณหา เป็นความหิวทางจิตใจ เมื่อเกิดความหิวแล้ว ต้องได้สิ่งต่าง ๆ มาสนองความอยาก จึงจะมีความสุขใจได้บ้าง แต่ตามปกติคนเราย่อมไม่สามารถจะได้ทุกสิ่งที่ต้องการ แม้จะมีทรัพย์สมบัติมหาศาล หรือมีอำนาจว่ามากเท่าไร ก็ไม่สามารถจะได้ทุกสิ่งที่ตนต้องการ ฉะนั้นคนทุกคนจึงไม่มีทางจะบรรเทาความหิวใจได้ ทุกคนมีโอกาสจะผิดหวังและประสบทุกข์เสมอ

1.3) เมื่อเกิดความอยากได้ขึ้นมาแล้ว บางทีก็ไม่สมอยาก แต่ว่าสิ่งที่ได้มานั้นไม่เป็นไปตามที่ต้องการ เช่น อยากได้สิ่งหนึ่งกลับไปได้สิ่งหนึ่ง อยากมากกลับได้น้อย อยากได้ดีกลับได้เลว อยากได้ร้อนกลับได้เย็น บางทีไม่อยากได้กลับได้ก็มี เช่น ไม่อยากเจ็บป่วย แต่กลับต้องป่วย เป็นต้น “ความไม่รู้จักพอ” นี้เอง เป็นสาเหตุให้คนเกิดความหิวทางใจตลอดเวลาเขาคิดว่าถ้าได้เป็นอย่างนั้นมีอย่างนั้นจะอิ่มและมีความสุข ครั้นได้มีอย่างนั้นมีย่างนั้นแล้ว ก็มีความสุขอยู่ชั่วครู่เท่านั้น ในไม่ช้าก็หิว อยากได้นั้น อยากมีนั้น อยากเป็นนั้นอีก แล้วก็พยายามต่อสู้ดิ้นรนต่อไปอีก ก่อนที่จะได้ทุกสิ่งอย่างสมอยาก คนเราก็ตายลงเสียก่อน คนส่วนมากจึงตายลงด้วยความหิวกระหาย ตลอดชีวิตแสวงหาความสุขสงบไม่ได้แม้ชั่วครู่ เพราะวิ่งไล่ความสุขอยู่เรื่อย ๆ ครั้นไปถึงแล้วแทนที่จะยึดเอาความสุขไว้ กลับโยนไปข้างหน้าแล้ววิ่งตามใหม่ เป็นอย่างนี้ไปเรื่อยจนกว่าชีวิตจะดับลงเพราะเหตุดังกล่าวมานี้ตัณหาจึงเป็นให้เกิดทุกข์ตั้งแต่วาระแรกจนวาระสุดท้าย

2) ภาวตัณหา คำว่า “ภาว” แปลว่า ภาวกก็ได้ แปลว่า ความมีก็ได้ แปลว่าความเป็นก็ได้ เพราะฉะนั้นจึงมีการแปล “ภาวตัณหา” หลายอย่าง บางอาจารย์ แปลว่าอยากเป็นนั้นเป็นนี้เช่น อยากเป็นเศรษฐี เป็นต้น แต่ถ้าพิจารณาตามความเป็นจริงแล้ว ความอยากเป็นกับความอยากมี ก็คืออันเดียวกันนั่นเอง เช่นอยากเป็นเศรษฐี ก็คืออยากได้ของมี “ความเป็นเศรษฐี หรือ อยากมี ทรัพย์มาก” นั้นเอง อยากเป็นพระราชาก็คืออยากได้ “ตำแหน่งพระราชา” นั้นเอง อีกอย่างหนึ่งความ เป็นผลเกิดจากความอยากมี คือเมื่อมีสิ่งใดสิ่งหนึ่งแล้วก็เป็นเจ้าของสิ่งนั้น และได้ชื่อตามสิ่งนั้น เช่น คนมีเงินมีทรัพย์ ก็เป็นเศรษฐี คนมีภรรยาที่เป็นสามี คนมีบุตรก็เป็นบิดามารดา ฉะนั้นความ อยากมีบุตร กับความอยากเป็นบิดาจึงแยกกันไม่ออก และเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันโดยเหตุผล ภาวตัณหา แปลได้อีกอย่างหนึ่งว่า “อยากให้อยู่” อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากกามตัณหา ซึ่งแปลว่า “อยากให้มา” หมายความว่า เมื่อบุคคลต้องการสิ่งหนึ่งสิ่งใด (กามตัณหา) และได้สิ่งนั้น มาสมปรารถนาแล้ว ก็มีความพอใจ ความยึดมั่นความผูกพันอยู่กับสิ่งนั้น อยากให้สิ่งนั้นอยู่กับตนตลอดไป อยากให้ตนอยู่กับสิ่งนั้นตลอดไป การแปลอย่างนี้ถูกต้องตามความเป็นจริง ในชีวิตประจำวันของคนธรรมดาทุกคน เพราะทุกคนมีสมบัติต่าง ๆ และอยากให้สิ่งนั้น ๆ อยู่กับตน ไม่อยากให้สูญหายไปเพราะภัยพิบัติต่าง

ๆ ความอยากเป็นเหตุให้เกิด ทุกข์ เพราะเหตุว่าสิ่งทั้งหลายมันไม่ยอมอยู่กับเราตลอดไป เพราะมันเป็นอนิจจัง มีการเปลี่ยนไปเป็นธรรมดา ฉะนั้นเรา มีสิ่งโดยอ้อมมีหวังที่จะสูญเสียและพลัดพรากจากสิ่งนั้น ในส่วนรูปธรรม เช่น ทรัพย์สมบัติพัสถาน ๆ เราอาจสูญเสียได้ง่ายด้วยภัยต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย โจรภัย อุทกภัย ราชภัย เป็นต้น แม้บุตรภรรยาสามี มิตรสหายที่รัก ก็มิอาจต้องพลัดพรากจากกัน เพราะภัยพิบัติต่าง ๆ เช่น ต้องตายจากกัน เป็นต้น

3) วิภาตตัณหา แปลให้ถูกต้องตามสภาพความเป็นจริงในจิตใจมนุษย์ ก็คือ “อยากให้ไป” ซึ่งสืบเนื่องมาจาก อยากให้มา (กามตัณหา) อยากให้อยู่ (ภวตัณหา) และอยากให้ไป (วิภาตตัณหา) ถ้าเราสังเกตดูความอยากในชีวิตประจำวันของเรา เราจะเห็นได้ทันทีว่าเมื่อเรายังไม่ได้สิ่งใดสิ่งหนึ่ง เราอยากได้สิ่งนั้น (กามตัณหา) เมื่อเราได้มาแล้ว เราจะยึดถือหวงแหนไว้ อยากให้ สิ่งนั้นคงอยู่ (ภวตัณหา) แต่เมื่อวันเวลาผ่านไป เราจะเกิดความเบื่อหน่ายในสิ่งนั้น อยากให้สิ่งนั้น ไปเสียให้พ้นหูพ้นตาอยากให้สูญเสียไปเสีย บางทีเราก็กายให้คนอื่นไปขายไป หรือทำลายทิ้งเสีย นี่แหละคือลักษณะของวิภาตตัณหา ในชีวิตประจำวันเมื่อเราประสบกับ รูป เสียง กลิ่น รส โผฏฐัพพะ ธรรมารมณ์ที่ไม่น่าพอใจ เราอยากให้มันดับสูญไป ก็จัดเป็นวิภาตตัณหาเหมือนกัน วิภาตตัณหาให้เกิดทุกข์อย่างไร วิภาตตัณหาเป็นเหตุให้เกิดทุกข์ ก็เพราะว่าเมื่อเราอยากให้สิ่งใดไปเสียจากเรา แต่สิ่งทั้งหลายหาได้เป็นไปตามความปรารถนาของเราทุกประการไม่ มันคงอยู่กับเราทั้ง ๆ ที่เราไม่ชอบทั้ง ๆ ที่เราแสนจะเกลียด เมื่อเราจำต้องอยู่กับสิ่งที่เราเกลียดเราจะเกิดความเดือดร้อนใจ กระทบกระส่าย เบื่อหน่าย เอือมระอา โกรธเคืองหงุดหงิด ซึ่งเป็นความทุกข์ใจอยากหนี ถ้าความทุกข์ใจเหล่านี้มีมากขึ้น คนอาจจะทำลายสิ่งที่ตัวไม่ชอบนั้นเสียโดยวิธีรุนแรง ฉะนั้นวิภาตตัณหาจึงเป็นเหตุให้เกิดทุกข์โทษได้อย่างมากมาย

สรุปได้ว่า ตัณหาทั้ง 3 ประการนี้ ถ้าเราสังเกตให้ดีจะเห็นว่ามันเกิดขึ้นในชีวิตประจำวันของเราอยู่ทุกขณะ เช่น เมื่อตาเห็นรูปที่สวยงาม หูได้ฟังเสียงที่ไพเราะ จมูกได้ดมกลิ่นหอม ลิ้นได้ลิ้มรสที่อร่อย กายได้ถูกต้องสัมผัสสบายใจคิดถึงมโนภาพที่ดีงาม เราจะเกิดสุขเวทนาคือความพอใจแล้วก็เกิดความอยากได้เป็นกามตัณหา เมื่อเราประสบกับรูป เสียงกลิ่น รสสัมผัส และมโนภาพที่ไม่ดีจะเกิดทุกข์เวทนาคือความไม่พอใจแล้วก็อยากให้สิ่งนั้นสูญหายไปเสียนี้คือ วิภาตตัณหา ทุกสิ่งทุกอย่างที่เราได้อยู่เป็นอยู่รวมทั้งตัวเราด้วย เราอยากให้อยู่ตลอดไปนี้เป็นภวตัณหา ฉะนั้นตัณหาทั้ง 3 ชนิดจึงทยอยเกิดแก่เราแทบตลอดเวลาที่เราตื่นอยู่ถ้าเราพิจารณาว่าตัณหาก่อให้เกิดทุกข์อย่างไร และก่อให้เกิดทุกข์ประเภทไหน ในบรรดาทุกข์ 10 อย่างเราจะเห็นได้ว่าในขณะนี้ตัณหาก่อให้เกิดทุกข์ การพลัดพรากจากคนรักของรัก ก่อให้เกิดทุกข์เพราะมันขัดกับภวตัณหา การประสบกับคนเกลียดของเกลียด ก่อให้เกิดทุกข์เพราะขัดกับวิภาตตัณหา ปรารถนาสิ่งใดไม่ได้สมปรารถนาก่อให้เกิดทุกข์เพราะขัดกับกามตัณหา แต่ถ้าพูดกันในช่วงระยะเวลายาวนานเป็นหลาย ๆ ชาติทุกข์ทั้ง 10 ชนิดดังกล่าวแล้วนั้นเกิดจากตัณหาทั้งนั้น เฉพาะอย่างยิ่งคือภวตัณหา คือความอยากเกิดหรืออยากให้มีตัวตนต่อไป เพราะอยากเกิดใหม่และเพราะเกิดใหม่ทุกข์ทั้ง 10 ประการจึงเกิด

สรุปได้ว่า สมุทัย คือ เหตุแห่งทุกข์ สิ่งที่ทำให้เกิดทุกข์ สาเหตุของความทุกข์อาจมีประการเดียวหรือหลายประการ หากเรารู้สาเหตุของความทุกข์และกำจัดสาเหตุนั้นได้เราย่อมระงับหรือดับ ความทุกข์ได้ สาเหตุของความทุกข์คือตัณหา (ความทะยานอยาก) มี 3 ประเภท คือ กามตัณหา (ความอยากในสิ่งที่น่าเพลิดเพลินหรือน่าพอใจทางประสาทสัมผัส) ภวตัณหา (ความอยาก

มียากเป็นสิ่งใดก็ตามตลอดไป) และวิภาตณหา (ความไม่ยากมีไม่ยากเป็นสิ่งใดก็ตามนิโรธหรือ นิโรธสัง คือความดับทุกข์ (The Extinction of Suffering) อริยสัง 2 ประการ คือ ความทุกข์และเหตุแห่งทุกข์เป็นสภาวะธรรมซึ่งมีประจำอยู่แล้วในตัวบุคคลที่ยังเป็นปุถุชนทุกคน ถ้าเราสังเกตให้ดีก็จะเห็นได้ทันทีว่าขณะนี้เรามีความทุกข์ประเภทไหน และต้นหาอะไรกำลังเกิดขึ้นตัวอย่างเช่น ถ้าเรากำลังรู้สึกร้อนเพราะอากาศร้อน เราก็กำลังเสวยนิพัตทุกข์ ถ้าเราอยากให้ความร้อนหายไป วิภาตณหาที่กำลังเกิดขึ้น ฉะนั้นชีวิตของสามัญชนทุกคนจึงไม่มีเวลาว่างเว้นจากอริยสัง 2 ประการแรกนี้ทุกข์และต้นหา 2 ประการนี้เป็นความจริงสากลมีอยู่แก่คนและสัตว์ทุกประเภททุกชาติชั้น วรรณะ ทุกศาสนา มีอยู่ตลอดกาล ไม่ว่าพระพุทธเจ้าจะอุบัติขึ้นมาในโลกหรือไม่ ส่วนนิโรธ หรือ “ความดับทุกข์” นั้นเป็นส่วนผลในปัจจุบันนี้เราอาจจะไม่มีนิโรธเพราะเรายังมีทุกข์และต้นหา แต่การที่พระพุทธเจ้าทรงยกนิโรธขึ้นมาแสดงไว้ ก็เพื่อชี้ให้เห็นว่า ความทุกข์และเหตุแห่งความทุกข์เป็นสิ่งที่คนสามารถดับได้กำจัดให้หมดสิ้นไปได้เป็นการให้ความหวังกับมนุษย์ เพราะมนุษย์ส่วนมากเข้าใจว่าความทุกข์และต้นหาเป็นของธรรมชาติซึ่งเกิดมีเอง ไม่มีทางที่จะกำจัดหรือบรรเทาได้ แล้วก็ก้มหน้ารับทุกข์ต่อไป โดยไม่คิดหาทางแก้ไขความเข้าใจเช่นนั้นเป็นความเข้าใจของคนประเภท “ทุนนิยม” ซึ่งไม่ใช่หลักพระพุทธศาสนา ชาวพุทธต้องเชื่อตามหลักอริยสังว่า “นิโรธ” หรือความดับทุกข์และต้นหาได้จริง มีได้อย่างแน่นอนจนกระทั่งพระพุทธเจ้าทรงยกขึ้นเป็น “ความจริงอันประเสริฐ” อย่างหนึ่ง ทั้งนี้เพราะว่า ทุกข์ก็ดี เหตุของทุกข์ก็ดีเกิดขึ้นโดยมีเหตุปัจจัย เปรียบเหมือนไฟเกิดขึ้นเพราะมีเชื้อเพลิง มีอากาศและมีความร้อน ถ้าเรากำจัดเหตุปัจจัยของทุกข์ได้ ทุกข์และเหตุของทุกข์ก็ดับไปเอง เปรียบเหมือนเรากำจัดเชื้อเพลิงอากาศและความร้อนให้หมดไป เปลวไฟก็ดับไปเอง เพราะฉะนั้นหลักคำสอนของพระพุทธเจ้าจึงเป็นไปตามหลักเหตุผลในธรรมชาตินั้นเอง การดับทุกข์ตามวิธีการอันถูกต้องตามหลักพระพุทธศาสนานั้น ถ้าจะบรรเทาทุกข์ก็ต้องบรรเทาที่มูลเหตุ 3 ประการนั้น เปรียบเหมือนเราจะดับไฟ ต้องทำลายตัวเชื้อไฟให้หมดสิ้น เปลวไฟจึงจะดับ ฉะนั้นการจะบรรเทาทุกข์ต้องบรรเทาต้นหา การที่จะดับทุกข์ได้ต้องดับต้นหา เพราะต้นหาเป็นสาเหตุให้เกิดทุกข์โดยตรง การจะดับต้นหาโดยตรงนั้นทำได้ยากมาก เพราะว่าต้นหาเป็นพลังแรงต้นหาเป็นพฤติกรรมของจิตที่เกิดมากับจิต จนทำให้คนเข้าใจไปว่า “ความอยากเป็นธรรมชาติของจิต” แยกกันไม่ออก นอกจากนั้นคนยังมีความอาลัยในต้นหาเข้าใจว่าต้นหาเป็นของตนเองเลยทีเดียว จึงไม่ยากทำลายหรือกำจัดต้นหา การดับต้นหาโดยตรงทำได้ยากเพราะต้นหาที่กำลังแรง เปรียบเหมือนไฟที่กำลังลุกโผลงเต็มที่ เราจะนำน้ำเอาเข้าไปสาดใส่โดยหวังจะให้ดับยอมไม่มีทางสำเร็จเข้าทำนองน้ำน้อยย่อมแพ้ไฟ ฉะนั้นการดับต้นหาจะต้องค่อย ๆ กระทำไปตามลำดับ

สรุปได้ว่า นิโรธ คือ ความดับทุกข์ เมื่อรู้สาเหตุของความทุกข์และดับสาเหตุนั้นได้ก็บรรลุความดับทุกข์ได้ เมื่อกำจัดต้นหาได้แล้ว เราย่อมเข้าถึงนิโรธ คือ บรรลุนิพพานนั่นเอง4) มรรคหรือ มัคคสังจ หรืออริยมรรค มีองค์ 8 (The Noble Eightfold Path) มรรคคือทางดับทุกข์ได้แก่แนวทางในการปฏิบัติให้ถึงความดับทุกข์หรือการบรรลุความหลุดพ้นจากทุกข์

อริยสังสี่ข้อที่ 1) ซึ่งบอกลักษณะของชีวิตที่เป็นทุกข์

อริยสังสี่ข้อที่ 2) กล่าวถึง อะไรเป็นเหตุแห่งทุกข์

อริยสังสี่ข้อที่ 3) เป็นเป้าหมายการดับทุกข์คือการดับต้นหาให้สิ้น

อริยสังสี่ข้อที่ 4) ได้เน้นถึงข้อปฏิบัติที่จะให้บุคคลหลุดพ้นจากความทุกข์ได้โดยหลักเลี้ยง

จากส่วนสุดท้าย 2 เป็นทางแห่งการบรรลุพรหมจรรย์อันประเสริฐเรียกว่า มัชฌิมาปฏิปทา หรืออริยมรรค มีองค์ 8 คือ (1) สัมมาทิฐิความเห็นชอบ (2) สัมมาสังกัปปะ ความดำริชอบ (3) สัมมาวาจาการพูดชอบ (4) สัมมากัมมันตะ การงานชอบ (5) สัมมาอาชีวะอาชีพชอบ (6) สัมมาวายามะ การพยายามชอบ (7) สัมมาสติการระลึกชอบ (8) สัมมาสมาธิ การตั้งใจชอบ

สรุปได้ว่า มรรคคือ วิธีซึ่งมีองค์ประกอบแปดประการที่นำไปสู่ความพ้นทุกข์หรือนิพพาน วิธีการดังกล่าวนี้ไม่ตึงเกินไปและไม่หย่อนเกินไป กล่าวคือไม่เป็นการทรมานตนให้ลำบาก และไม่ปล่อยตนตามอำเภอใจ องค์ประกอบทั้งแปดมีความเหมาะสมพอดี เป็นทางสายกลาง จึงเรียกว่า มัชฌิมาปฏิปทา

สรุปได้ว่า จากหลักธรรม อริยสัจ 4 พระพุทธเจ้าได้ทรงแสดงถึง ความจริง ในชีวิตมนุษย์ ที่ทุกคนต้องเผชิญ ประกอบด้วย 4 อย่าง ได้แก่ ทุกข์ สาเหตุแห่งทุกข์ (สมุทัย) การดับทุกข์ (นิโรธ) และแนวทางปฏิบัติในการพ้นทุกข์ (มรรค) ทั้ง 4 ประการนี้เป็นหลักธรรมสำคัญที่สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตเพื่อลดทุกข์และเข้าถึงความสุขที่ยั่งยืน การเข้าใจอริยสัจ 4 และการปฏิบัติ ตามหลักมรรค 8 อย่างเหมาะสม จะช่วยให้มนุษย์ลดความยึดติดจากตัณหา และนำตนเองไปสู่การดับทุกข์ได้อย่างยั่งยืน

2.4 คมนาคมและการขนส่ง

2.4.1 ความหมายของคมนาคมการขนส่ง

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานพุทธศักราช 2554 คำว่า “คมนาคม” หมายถึง การติดต่อไปมาถึงกัน, การสื่อสาร

คำว่า “การขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยใช้ยานพาหนะ ดังนั้น การคมนาคมขนส่งอาจสรุปได้ว่าเป็นกิจกรรมที่ต้องมีการขนส่ง (คน สัตว์ สิ่งของ) จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การขนส่งนั้นต้องอาศัยอุปกรณ์ต่างๆ (ยานพาหนะ) และการขนส่งนั้นต้องเป็นไปตามความต้องการของผู้ที่ต้องการใช้บริการ

สรุปได้ว่า คมนาคม หมายถึง การติดต่อสื่อสารและการเดินทางไประหว่างสถานที่ต่าง ๆ ส่วน การขนส่ง คือ การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของด้วยยานพาหนะจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ดังนั้น คมนาคมขนส่งจึงเกี่ยวข้องกับระบบการเคลื่อนย้ายที่ใช้ยานพาหนะเป็นหลักเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและการขนส่งต่าง ๆ

2.4.2 ประเภทของการขนส่ง

(อรชุนา ปานยัม และวราภรณ์ ไม่วายมี) การขนส่งในปัจจุบันนั้นมีความเจริญก้าวหน้า และมีพัฒนาการเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีทางเลือกหลากหลายวิธีให้กับประชาชนได้เลือก เพื่อให้การขนส่งเหมาะสมกับความต้องการของตนซึ่งประเภทของการขนส่ง สามารถจำแนกได้ 3 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

2.4.2.1 การขนส่งทางบก (Road or Motor Transportation) การขนส่งทางบกสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งทางรถไฟ

รถไฟเป็นเส้นทางการลำเลียงที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่งของประเทศ เพราะมีความเหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าหนักๆ ปริมาณมากและในระยะทางไกล รวดเร็ว อัตราค่าบริการไม่

แพง และขนส่งสินค้าได้จำนวนมากหลากหลายชนิด ทันตามกำหนดเวลาที่ต้องการ แต่ความยืดหยุ่นน้อย เพราะมีเส้นทางตายตัว

2. การขนส่งทางถนน

การขนส่งทางรถยนต์หรือรถบรรทุก กำลังเป็นที่นิยมในปัจจุบันเหมาะสำหรับของขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ ซึ่งสะดวกรวดเร็วขนส่งสินค้าได้ตลอดเวลาตามความต้องการของลูกค้า เหมาะกับการขนส่งระยะสั้นและระยะกลาง แต่ค่าขนส่งสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟ มีความปลอดภัยต่ำ เกิดอุบัติเหตุบ่อย กำหนดเวลาแน่นอนไม่ได้ขึ้นอยู่กับสภาพจราจรและดินฟ้าอากาศ

3. การขนส่งทางจักรยานยนต์

การขนส่งทางจักรยานยนต์ เหมาะสำหรับของขนาดเล็กและขนาดกลาง ระยะการขนส่งสั้นไม่สามารถส่งในระยะไกลได้ ราคาไม่แพงมาก การขนส่งทางจักรยานยนต์นี้จึงเหมาะกับที่ต้องการความรวดเร็วในระยะการขนส่งระยะสั้นนั่นเอง

2.4.2.2 การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) คือ การขนส่งโดยการใช้แม่น้ำลำคลอง เส้นทางทางทะเลเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า ส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเหมาะสมกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ขนส่งได้ปริมาณมากเป็นสินค้าที่ยากแก่การเสียหาย เช่น ทราयर ข้าวเปลือก เครื่องจักร ยางพารา เป็นต้น ซึ่งการขนส่งทางน้ำอันตรายค่าขนส่งถูกกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอื่นทั้งยังขนส่งได้ปริมาณมากทั้งสามารถส่งได้ระยะไกลๆได้ แต่ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ขึ้นอยู่กับภูมิอากาศและภูมิประเทศ

2.4.2.3 การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) เหมาะกับการขนส่งระหว่างประเทศหรือการขนส่งที่ต้องการความรวดเร็ว สะดวกและปลอดภัย เหมาะกับการขนส่งสินค้าประเภทที่เปราะบาง เช่น ผัก ผลไม้ เป็นต้น ไม่เหมาะสมกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ น้ำหนักมากและสินค้าราคาถูกๆไม่รับร้อนในการขนส่ง แต่ค่าใช้จ่ายแพงกว่าการขนส่งประเภทอื่นดังนั้นประเภทของการขนส่งนี้ โดยการขนส่งทั่วไปสามารถแบ่งออกได้ เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. การขนส่งทางบก
2. การขนส่งทางน้ำ และ
3. การขนส่งทางอากาศ ดังที่กล่าวมาข้างต้น แต่หากแบ่งตามลักษณะของเส้นทางหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งแล้วสามารถแบ่งออกเป็น 6 ลักษณะ ได้แก่

1. การขนส่งทางถนน
2. การขนส่งทางรถไฟ
3. การขนส่งทางน้ำ
4. การขนส่งทางอากาศ
5. การขนส่งทางท่อ และ
6. การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์

สรุปได้ว่า การขนส่งในปัจจุบันมีการพัฒนาและก้าวหน้าไปอย่างมาก ทำให้มีหลายช่องทางให้ผู้คนและธุรกิจเลือกใช้งานตามความสะดวกและความต้องการ ซึ่งการขนส่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ หากจำแนกตามลักษณะของเส้นทางและอุปกรณ์ที่ใช้แล้ว การขนส่งสามารถแบ่งออกเป็น 6 ประเภทย่อย

ได้แก่ 1.การขนส่งทางถนน 2.การขนส่งทางรถไฟ 3.การขนส่งทางน้ำ 4.การขนส่งทางอากาศ 5.การขนส่งทางท่อ 6.การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ โดยรวมแล้ว การขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนระบบเศรษฐกิจและการดำรงชีวิตในปัจจุบัน ผ่านช่องทางที่หลากหลาย ซึ่งตอบโจทย์การใช้งานที่ต่างกันไปตามลักษณะของสินค้าและพื้นที่ที่ต้องการขนส่ง

2.4.3 ความสำคัญของการคมนาคมขนส่ง

การคมนาคมขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมของประเทศไปสู่ระดับนานาชาติ รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งในอันดับความสำคัญสูงมาก ดังเห็นได้จากการบรรจุแผนพัฒนาการขนส่งระดับชาติไว้ตั้งแต่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 และรวมไปถึงการมีแผนในระดับกระทรวงโดยกระทรวงคมนาคมได้จัดทำสมุดปกขาว แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อการวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ คาดหวังว่าระบบการขนส่งที่ดีจะมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน โดยยึดหลักการสำคัญในการพัฒนาประเทศ เช่น การคำนึงถึงคนเป็นศูนย์กลางและปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

สรุปได้ว่า การคมนาคมขนส่งมีความสำคัญอย่างมากในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและช่วยพัฒนาภาคเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ดีจะช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงตลาดภายในประเทศและกับต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นพื้นฐานในการพัฒนาภาคเศรษฐกิจและสังคมให้สามารถแข่งขันในระดับสากลได้

2.4.4 โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2566) ทางหรือถนน ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 แบ่งทางหลวงออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น

ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

ทางหลวงท้องถิ่น คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น

ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

นอกจากทางหลวง 5 ประเภทแล้ว มีถนนหรือทางตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ดังนี้

ทางพิเศษ คือ ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอน หรือได้รับมอบ ไม่ว่าจะจัดสร้างขึ้นในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ

สรุปได้ว่า ทางหลวงในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 5 ประเภทหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษที่สร้างเพื่อให้การจราจรผ่านได้รวดเร็วและควบคุมการเข้าออกโดยกรมทางหลวง, ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมภาคต่าง ๆ โดยกรมทางหลวง, ทางหลวงชนบทที่ดูแลโดยกรมทางหลวงชนบท, ทางหลวงท้องถิ่นที่ดูแลโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทานที่รัฐบาลสัมปทานให้สร้างและดูแลตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังมีทางพิเศษที่สร้างเพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรพิเศษในรูปแบบต่าง ๆ

2.5 บริบทพื้นที่วิจัย

2.5.1 ประวัติความเป็นมาอำเภอบางละมุง

อำเภอบางละมุงแต่ดั้งเดิมเป็นชุมชนที่มีความสงบสุขประกอบอาชีพทางการเกษตร เช่น การประมง, ทำไร่, ทำสวน เป็นชุมชนเล็กๆ ยึดมั่นในการทำบุญกุศลและการเสียสละเพื่อท้องถิ่น ซึ่งเดิมมีฐานะเป็นเมืองตั้งอยู่บ้านบางละมุง ตำบลบางละมุง จนถึงปี พ.ศ.2444 ได้ยุบเมืองจากบางละมุง เป็นอำเภอขึ้นต่อจังหวัดชลบุรี โดยตั้งที่ว่าการอำเภออยู่บริเวณริมคลองนกยาง ซึ่งในบริเวณดังกล่าวเป็นท่าน้ำที่สำคัญ ทั้งด้านการคมนาคมและเป็นชุมชนของเรือสินค้าต่างๆ ต่อมาคลองนกยางตื่นขึ้นไม่สะดวกแก่การที่เรือสินค้าต่างๆ จะล่องเข้าออก ทั้งสภาพท้องที่ก็ไม่เหมาะสมที่จะขยายชุมชนให้กว้างขวาง นายอำเภอสมัยนั้น คือ นายเจิม (ต่อมาได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระสัตยานุกุล) จึงย้ายที่ว่าการอำเภอไปตั้งที่ทำการใหม่ ในบริเวณตำบลนาเกลือ เมื่อ พ.ศ.2452 ต่อมาในปี พ.ศ.2480 ทางราชการได้แบ่งแยกพื้นที่ตำบลสัตหีบและตำบลนาจอมเทียน ออกไปตั้งเป็นกิ่งอำเภอเรียกว่า กิ่งอำเภอสัตหีบขึ้นอยู่ในความปกครองของอำเภอบางละมุง จนถึงปี พ.ศ. 2496 จึงยกฐานะกิ่งอำเภอสัตหีบขึ้นเป็นอำเภอ สัตหีบแยกออกจากอำเภอบางละมุงโดยเด็ดขาดตั้งแต่นั้นมา วันที่ 21 ตุลาคม 2495 เกิดวาทภัยร้ายแรง ตัวอาคารที่ว่าการอำเภอพังเสียหายจนไม่สามารถจะใช้งานได้ จึงย้ายไปตั้งที่ทำการชั่วคราวอยู่ที่โรงเรียนบางละมุง ซึ่งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ปีต่อมา คือ พ.ศ. 2496 ทางราชการจึงอนุมัติเงินงบประมาณให้สร้างที่ว่าการอำเภอใหม่ขึ้นใกล้ ๆ กับโรงเรียนบางละมุงนั่นเอง และให้ใช้เป็นสถานที่ปฏิบัติราชการมาจนถึงปัจจุบัน การตั้งชื่อบางตำบลมีที่มาจากสภาพแวดล้อม เช่น ตำบลหนองปลาไหล ในอดีตจะเป็นบริเวณที่มีหนองน้ำเป็นที่อาศัยของปลาไหล จำนวนมาก นอกจากนี้อำเภอบางละมุงยังมีการปกครองลักษณะพิเศษ ได้แก่ “เมืองพัทยา”

2.5.2 ข้อมูลทั่วไปของอำเภอบางละมุง

สภาพทั่วไป ที่ตั้งและพื้นที่อำเภอบางละมุง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจังหวัดชลบุรี ที่ว่าการอำเภอตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ในพื้นที่หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ (ปัจจุบันเป็นเขตเมือง

พัทยา) ระยะทางห่างจากจังหวัดชลบุรี ประมาณ 48 กิโลเมตร และห่างจากกรุงเทพฯ 142 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมประมาณ 727 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อเขตอำเภอสรรพยา

ทิศใต้ ติดต่อเขตอำเภอสัตหีบ

ทิศตะวันออก ติดต่อเขตอำเภอสรรพยา และกิ่งอำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง

ทิศตะวันตก ติดต่อทะเลอ่าวไทย

ลักษณะภูมิอากาศ อำเภอบางละมุง ตั้งอยู่บริเวณชายทะเล อากาศไม่หนาวจัดในฤดูหนาว และไม่ร้อนจัดในฤดูร้อน อากาศอบอุ่นตลอดทั้งปี มีลมมรสุมพัดผ่าน โดยพัดจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือในฤดูหนาว และพัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ในฤดูร้อน

เขตการปกครอง อำเภอบางละมุง แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 ตำบล 47 หมู่บ้าน ดังนี้

ลำดับที่	ตำบล	หมู่บ้าน
1	ตำบลบางละมุง	5
2	ตำบลห้วยใหญ่	13
3	ตำบลตะเคียนเตี้ย	5
4	ตำบลโป่ง	10
5	ตำบลเขาไม้แก้ว	5
6	ตำบลหนองปลาไหลตำบลหนองปลาไหล	9
รวมทั้งสิ้น	47	

การปกครองท้องถิ่น ประกอบด้วย

1. เมืองพัทยา 1 แห่ง
2. เทศบาลนคร 1 แห่ง คือ เทศบาลนครแหลมฉบัง (บางส่วน หมู่ที่ 4,6,7,8,9)
3. เทศบาลเมือง 1 แห่ง คือ เทศบาลเมืองหนองปรือ
4. เทศบาลตำบล 5 แห่ง คือ
5. เทศบาลตำบลบางละมุง
6. เทศบาลตำบลห้วยใหญ่
7. เทศบาลตำบลโป่ง
8. เทศบาลตำบลตะเคียนเตี้ย
9. เทศบาลตำบลหนองปลาไหล
10. องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) 1 แห่ง คือ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาไม้แก้ว

ดังนี้

จำนวนประชากร จำนวนประชากรในเขตอำเภอบางละมุง และเมืองพัทยา จำแนกได้

พื้นที่	จำนวนประชากร		รวม
	ชาย	หญิง	
เมืองพัทยา	51,428	59,785	111,231
เทศบาลนครแหลมฉบัง (บางส่วน)	36,148	37,614	73,726
เทศบาลเมืองหนองปรือ	28,400	35,447	63,847
เทศบาลตำบลบางละมุง	4,735	4,987	9,722
เทศบาลตำบลห้วยใหญ่	12,190	13,320	25,510
เทศบาลตำบลตะเคียนเตี้ย	8,697	9,127	17,869
เทศบาลตำบลโปัง	3,936	4,428	8,364
เทศบาลตำบลหนองปลาไหล	6,899	8,050	14,949
องค์การบริหารส่วนตำบลเขาไม้แก้ว	2,963	2,978	5,941
รวมทั้งสิ้น	155,396	175,781	331,177

2.5.3 สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

อำเภอบางละมุง เป็นเมืองท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นเมืองชายทะเล มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลก คือ เมืองพัทยา แต่ยังมีลักษณะของชนบท ในเขตรอบนอก จึงยังคงมีราษฎรประกอบอาชีพทางการเกษตร และเลี้ยงสัตว์ นอกเหนือจากที่อาศัยอยู่ในเมือง และ เป็นลูกจ้างของภาคอุตสาหกรรม และส่วนหนึ่งประกอบกิจการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว จึงมีความหลากหลายของชุมชน มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ทั้งคนไทย และชาวต่างชาติ คนส่วนหนึ่งมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน แต่มีบางส่วนเป็นประชากรแฝง เพียงเข้ามาอยู่และประกอบอาชีพเท่านั้น

ด้านสังคม และแรงงาน อำเภอบางละมุง มีประชากรส่วนใหญ่เป็นชนชาติไทย มีชาวจีน อินเดีย และชนชาติอื่นๆ เป็นส่วนน้อย แต่โดยที่ชนกลุ่มน้อยที่มีอยู่ในพื้นที่อำเภอบางละมุงมานานแล้ว จึงถูกกลืนในด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม ทำให้มีการปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมและสังคม จึงมีปัญหาเกิดจากชนกลุ่มน้อยเหล่านี้

ในด้านการย้ายถิ่นฐานหรือการอพยพจากภาคอื่น จะมีการหลั่งไหลเข้ามาทุกระยะ เนื่องจากสภาพท้องที่เอื้ออำนวยต่อการใช้แรงงาน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม สถานบริการ โรงงานอุตสาหกรรม กิจการท่องเที่ยว และสิ่งก่อสร้างต่างๆ ที่จำเป็นต้องใช้แรงงานจำนวนมาก ทำให้ประชากรที่ใช้แรงงาน และหรือผู้ที่ไม่ประสบผลสำเร็จในด้านการประกอบอาชีพเกษตรกรรม พากันอพยพเข้ามาทำงานด้วยการเป็นลูกจ้างตามโรงแรม โรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ เนื่องจากมีรายได้สูงกว่า ทั้งในเขตเมืองพัทยา และนอกเขตเมืองพัทยา ทำให้เกิดประชากรแฝง ยากต่อการสำรวจจำนวน และติดตามพฤติกรรม ซึ่งเป็นสาเหตุปัญหาหนึ่งในการพัฒนาท้องที่ ทั้งนี้ ไม่รวมประชากรที่อยู่ในลักษณะแฝงเข้ามาพักอาศัยในลักษณะแฝงเข้ามาพักอาศัยในลักษณะท่องเที่ยว หรือชั่วคราว โดยไม่แจ้งย้ายชื่อทางทะเบียนราษฎร ซึ่งมีจำนวนมากมายากแก่การสำรวจให้แน่ชัดได้ การตั้งบ้านเรือนส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ริมถนนตลอดแทบทุกสาย ซึ่งถนนทุกสายสามารถใช้ได้อย่างสะดวก

และตามหมู่บ้านแต่ละหมู่บ้านจะอยู่รวมกลุ่มกัน และใช้ถนนเป็นเส้นทางหลักในการไปมาติดต่อระหว่างหมู่บ้าน

สำหรับแรงงานในพื้นที่เป็นการรับจ้างใช้แรงงานในภาคเกษตรกรรม เพื่อเป็นรายได้เสริม ซึ่งพวกนี้จะเป็นเกษตรกรรายย่อยที่ทำการเกษตรกรรมของตนเองอยู่แล้ว และเมื่อเสร็จงานของตนก็จะรับจ้างเกษตรกรรายข้างเคียงในพื้นที่ และอีกพวกหนึ่งใช้แรงงานไปประกอบอาชีพนอกภาคเกษตรกรรม ซึ่งในขณะนี้ มีถึงร้อยละ 60 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมด เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ภาคเกษตรกรรมขาดแคลนแรงงาน ทำให้ผลทางการเกษตรกรรมลดน้อยลง เกิดการท้อถอยและอยากเปลี่ยนอาชีพ ยอมเสียสละพื้นที่โดยชายที่ดินให้แก่ธุรกิจอื่นๆ ไป สำหรับแรงงานไม่สามารถจำแนกได้เนื่องจากปัญหาประชากรแฝงเป็นจำนวนมาก

การศึกษา อำเภอบางละมุง มีสถานศึกษาระดับต่างๆ จำนวนหลายแห่ง จำแนกตามสังกัด ดังนี้

สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน 35 แห่ง

สำนักงานบริหารงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน 24 แห่ง

สังกัดเมืองพัทยา 11 แห่ง (ระดับประถมศึกษา ถึงมัธยมศึกษา)

ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในมัสยิด 1 แห่ง

ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัด 4 แห่ง

ประเพณี และวัฒนธรรม ประชากรส่วนใหญ่ของอำเภอบางละมุง เป็นพุทธศาสนา จะมีศาสนาอื่นบ้างเป็นกลุ่มย่อย แต่ก็ปรับสภาพและถูกกลืนในด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมยุคใหม่แล้ว กล่าวคือ ยอมรับ ในความก้าวหน้าของสภาพสังคม มีการปรับตัวเองให้เข้ากับสภาพแวดล้อม ตั้งแต่การแต่งตัว การพูด และสำเนียงการพูดสามารถสื่อความหมายเข้าใจกันได้ อีกทั้งสิ่งล่อใจ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกก็มีส่วนที่ทำให้ค่านิยมศิลปวัฒนธรรม และประเพณีของประชากรเปลี่ยนแปลง แต่ถึงอย่างไรก็ตามประชากรก็มีประเพณีเหมือนกับคนไทยภาคกลางทั่วๆ ไป เช่น วันสงกรานต์ วันเข้าพรรษา วันออกพรรษา วันลอยกระทง ประเพณีกินเจ ประเพณีวันไหล กลืนประเพณีกองข้าว จุลกลืน ผ้าป่า เป็นต้น

การสาธารณสุข อำเภอบางละมุง มีหน่วยงานสาธารณสุข ทั้งสังกัดส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคตั้งอยู่หลายหน่วยงานด้วยกัน ดังนี้

1. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ
2. โรงพยาบาลบางละมุง
3. โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม วรมหาวิหาร
4. กองสาธารณสุขเมืองพัทยา
5. หน่วยมาลาเรียที่ 2 อำเภอบางละมุง
6. สถานีอนามัยประจำตำบล มีจำนวน 14 แห่ง

2.5.4 โครงสร้างด้านพื้นฐาน

การคมนาคม และการสื่อสาร

เส้นทางถนน อำเภอบางละมุง มีการคมนาคม ติดต่อกับอำเภออื่น โดยใช้ถนนเป็นเส้นทางหลัก คือถนนสุขุมวิท การเดินทางจากอำเภอถึงจังหวัด ระยะทางประมาณ 48 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

อำเภอบางละมุง มีเส้นทางคมนาคม ที่สามารถติดต่อกับหมู่บ้านต่างๆ ได้สะดวกใน ทุกหมู่บ้าน และทุกฤดูกาล โดยมีทางหลวงแผ่นดินผ่าน 3 สาย คือ

1. สายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) รวมระยะทางในเขตอำเภอบางละมุง ประมาณ 36 กิโลเมตร
2. สายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (36 เดิม) (บางละมุง- ระยอง) รวมระยะทางในเขตอำเภอบางละมุง ประมาณ 36 กิโลเมตร
3. สายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (สัตหีบ-โคราช) รวมระยะทางในเขตอำเภอบางละมุง ประมาณ 35 กิโลเมตร

เส้นทางรถไฟ ท้องที่อำเภอบางละมุง มีเส้นทางรถไฟผ่าน 1 สาย คือ สายกรุงเทพฯ-ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ รวมระยะทางในเขตอำเภอบางละมุง ประมาณ 40 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า จากกรุงเทพฯ ไปท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

การไปรษณีย์ มีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข จำนวน 2 แห่ง คือ

1. ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขอำเภอบางละมุง ตั้งอยู่ถนนตลาดใหม่นาเกลือ
2. ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขเมืองพัทยา ตั้งอยู่บริเวณศูนย์การค้าเมืองพัทยา ซอยไปรษณีย์

การโทรศัพท์ มีชุมสายโทรศัพท์ จำนวน 6 แห่ง คือ

1. ชุมสายโทรศัพท์พัทยา
2. ชุมสายโทรศัพท์นาเกลือ
3. ชุมสายโทรศัพท์หนองปรือ
4. ชุมสายโทรศัพท์โรงโม่
5. ชุมสายโทรศัพท์พัทยาเหนือ
6. ชุมสายโทรศัพท์พัทยาใต้

สถานีวิทยุ

1. สถานีวิทยุองค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย (อ.ส.ม.ท.) พัทยา
2. สถานีวิทยุเสียงจากทหารเรือ (สท.ร.5) พัทยา

การไฟฟ้า

มีสำนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางละมุง จำนวน 1 แห่ง

การประปา

มีสำนักงานการประปาพัทยา- นาเกลือ 2 แห่ง

แหล่งน้ำและการชลประทาน อำเภอบางละมุง ไม่มีแหล่งน้ำตามธรรมชาติ ต้องอาศัยน้ำจากอ่างเก็บน้ำชลประทาน ทั้งอุบะโคก และเพื่อการเกษตรกรรม อ่างเก็บน้ำของอำเภอบางละมุง

1. อ่างเก็บน้ำมาบประชัน ตำบลโป่ง ความจุ 14.80 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 3,000 ไร่
2. อ่างเก็บน้ำห้วยใหญ่ ตำบลห้วยใหญ่ ความจุ 32.80 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 30,000 ไร่
3. อ่างเก็บน้ำชากนอก ตำบลห้วยใหญ่ ความจุ 11.15 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 200 ไร่
4. อ่างเก็บน้ำมาบพิกทอง 1 ตำบลห้วยใหญ่ ความจุ 12.93 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 290 ไร่
5. อ่างเก็บน้ำมาบพิกทอง 2 ตำบลห้วยใหญ่ ความจุ 15.60 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 300 ไร่
6. อ่างเก็บน้ำหนองกลางดง ตำบลตะเคียนเตี้ย ความจุ 7.60 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 1,000 ไร่
7. อ่างเก็บน้ำห้วยขุนจิต ตำบลตะเคียนเตี้ย ความจุ 1.93 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 1,000 ไร่
8. อ่างเก็บน้ำห้วยลึก ตำบลเขาไม้แก้ว ความจุ 0.45 (ล้าน ลบม.) มีเนื้อที่ 10 ไร่

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พระมหานุชา พุทธสโร (อาษากิจ)(2560, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า วิชยานิพนธ์เรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ คือ มีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล ขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด 2) เพื่อเปรียบเทียบการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล ขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด ตามความคิดเห็นของประชาชนที่เพศ อายุ ระดับการศึกษา และการประกอบอาชีพต่างกัน และ3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะของประชาชนในการพัฒนาการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล ขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนที่เป็นหัวหน้าครัวเรือน หรือตัวแทน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 381คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่าห้าระดับ จำนวน 30 ข้อ มีความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .92 สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA : F-test) โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ประกอบการวิเคราะห์ผลการวิจัยเชิงปริมาณ พบว่า : 1) ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล ขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากทั้งหกด้าน เรียงจากด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านหลักความรับผิดชอบ ด้านหลักนิติธรรม ด้านหลักคุณธรรม ด้านหลักความโปร่งใส ด้านหลักการมีส่วนร่วม และด้านหลักความคุ้มค่า 2) ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และการประกอบอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล ขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม ไม่แตกต่างกัน และ 3) ประชาชนมีข้อเสนอแนะของในการพัฒนาการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล ขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ดเรียงลำดับตามความถี่จากสูงไปหาต่ำสามอันดับแรก ได้แก่ ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการ ควรจัดอบรมด้านคุณธรรมให้กับบุคลากรองค์การบริหารส่วนตำบลทุกปี และควรประชาสัมพันธ์ข้อบัญญัติให้ประชาชนทราบทุกครั้งผลการวิจัยเชิงคุณภาพ พบว่าองค์การบริหารส่วนตำบลในเขต

อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด บริหารจัดการ ตามหลักธรรมาภิบาลทั้งหกด้านปรากฏในระดับมาก ทั้งนี้เป็นเพราะเพราะเป็นองค์การและบุคลากรที่มีมาโดยกฎหมาย จึงต้องบริหารจัดการตามที่กฎหมายกำหนด ยึดหลักศาสนาพุทธเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารอย่างพร้อมเพียง การบริหารจัดการ มีความโปร่งใสด้วย มีการเชิญประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจรับงานต่างๆอย่างต่อเนื่อง ผู้บริหารและสมาชิกสภามีความรับผิดชอบสูงเพราะมี ประชาชนคอยติดตามตรวจสอบ การบริหารจัดการงานดำเนินการอย่างคุ้มค่า เพราะมีการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดี

ทองรัก หมอกมัว (2560, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อยอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด 2) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด ของบุคลากรที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน และ3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เป็นบุคลากรองค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 86 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่าห้าระดับ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .86 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าที (t-test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) โดยการทดสอบ F-test ผลการวิจัย พบว่า 1) ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวมทั้งหกด้านอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านหลักคุณธรรม ด้านหลักความรับผิดชอบ ด้านการมีส่วนร่วม ด้านหลักความคุ้มค่า ด้านหลักความโปร่งใส และด้านหลักนิติธรรม 2) ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า บุคลากรที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม ไม่แตกต่างกัน 3) บุคลากรได้เสนอแนะการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ลำดับตามความถี่สูงไปหาต่ำสามอันดับแรก คือ ควรที่จะปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปอย่างยุติธรรม และถูกต้อง เมื่อรับเรื่องไปแล้วก็ควรที่จะดำเนินการทันทีและควรที่จะชี้แจงให้ประชาชนทราบด้วย และควรมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับงานขององค์การบริหารส่วนตำบลให้มากขึ้น

อรนุช จันทรแก้ว (2559, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขต ตำบลกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา ผลการศึกษาพบว่า 1) ครูมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขตตำบลกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา โดยรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย พบว่า ด้านการพัฒนาหลักสูตรสถานศึกษา มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านการนิเทศการศึกษา ส่วนด้านการวัดผลประเมินผลการเรียน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ตามลำดับ 2) ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อการ

บริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขตตำบลคุระ อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา ของครู ที่มี เพศ อายุระดับการศึกษา และประสบการณ์ ต่างกัน พบว่า ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางส่งเสริมการบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขตตำบลคุระ อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา พบว่า ด้านการวัดผลประเมินผลการเรียน คือ ควรสนับสนุนการพัฒนาเครื่องมือวัดและประเมินผลให้ได้มาตรฐานของปีการศึกษา ควรนำผลจากการประเมินทุกครั้งมาแก้ไขปรับปรุงจัดการเรียนรู้ในภาคเรียนต่อไป ควรรายงานผลการเรียนรู้ของผู้เรียนให้ผู้ปกครองได้ทราบเมื่อสิ้นปีการศึกษา ทุกปี รองลงมา ด้านการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ คือ ควรมีการกำหนดเป้าหมายของการนำหลักสูตรมาใช้ในการจัดการเรียนการสอนร่วมกันระหว่างครูกับผู้บริหาร ควรปลูกฝังคุณธรรม ค่านิยมที่ดีงามและคุณลักษณะที่พึงประสงค์ที่สอดคล้องกับเนื้อหาสาระ และด้านการพัฒนาหลักสูตรสถานศึกษา คือ ควรนำผลการนิเทศมาแก้ปัญหาการนำหลักสูตรเพื่อไปใช้ในการเรียนการสอน ควรมีการติดตามประเมินผลการนำหลักสูตรไปใช้ในแต่ละรายวิชา ควรการจัดทำโครงสร้างหลักสูตรและสาระต่างๆให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจ เป้าหมาย คุณลักษณะที่พึงประสงค์ และสอดคล้องในภาพรวมทั้งหมด

พระสีหวัฒน์ ปุณฺณรตโน (บุญรัตน์) (2559, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการศึกษาพบว่า วิชานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช 2) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ของประชาชน ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ต่างกัน และ 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ประชากร ได้แก่ประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 7,017 คน กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตาราง Krejcie และ Morgan ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว One-Way ANOVA (F- test) และเมื่อพบว่าค่า F มีความแตกต่างจะทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD (Least Significant Diffence) ผลการศึกษาพบว่า 1) ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านมุทิตา (ความยินดีเมื่อผู้อื่นได้ดี) มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านอุเบกขา (ความเป็นกลาง) ส่วนด้านเมตตา (ความรัก และความหวังดี) มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ตามลำดับ จำแนกตามเพศ อายุระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน พบว่า อยู่ในระดับมาก 2) ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ของประชาชน ที่มีระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ต่อเดือนต่างกัน พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05, ส่วนที่มีเพศ และอายุต่างกัน พบว่า ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3) ข้อเสนอแนะมี 2 ประเด็น ดังนี้ (1) ปัญหาที่มีข้อเสนอแนะมากที่สุด คือ

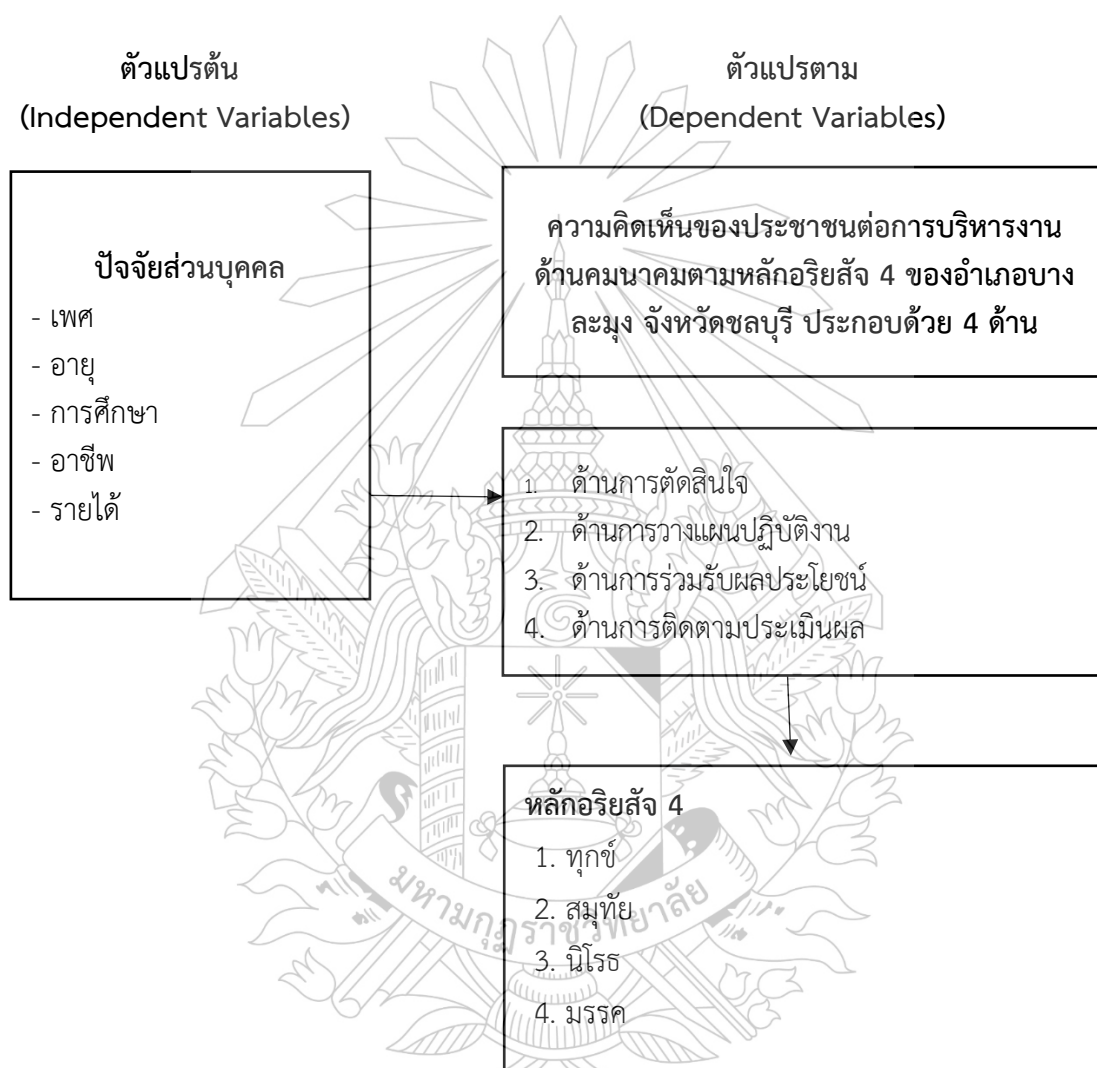
ด้านอุเบกขา (ความเป็นกลาง) ได้แก่ การอนุรักษ์งานประเพณีด้านต่าง ๆ รวมถึงมีการใช้ทรัพยากรสาธารณะในชนมากเกินความจำเป็น จากผลสัมภาษณ์ ได้ข้อเสนอแนะว่า ผู้บริหารไม่ค่อยเป็นกลางไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ไม่เปิดช่องทางให้ประชาชนตรวจสอบการดำเนินงาน และเข้าข้างคนผิด (2) แนวทางแก้ไขปัญหาที่มีข้อเสนอแนะมากที่สุด คือ ด้านอุเบกขา (ความเป็นกลาง) ได้แก่ ควรส่งเสริมสนับสนุนและอนุรักษ์งานประเพณีด้านต่าง ๆ รวมถึงส่งเสริมประชาชนร่วมในการอนุรักษ์และวางแผนทรัพยากรสาธารณะในชุมชน จากผลสัมภาษณ์ ได้ข้อเสนอแนะว่าผู้บริหารควรจะเป็นกลางไม่เอนเอียง ยึดถือกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดตรงไปตรงมา ควรเปิดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนในชุมชน ผู้บริหารที่ดีต้องมีคุณธรรม ไม่เข้าข้างคนผิด

อนุภาส มังสระหุ (2560, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า มีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการ

บริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด 2) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด ของบุคลากรที่มีเพศ อายุและระดับการศึกษา ต่างกันและ 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเทศบาลตำบลทุ่งกุลารอำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 85คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยคำนวณจากสูตรทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ โดยมีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.99 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และสถิติอนุมานหรืออ้างอิง (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิจัยพบว่า 1) ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับมากทุกด้าน เรียงจากด้านที่มีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านหลักนิติธรรม ด้านหลักความคุ้มค่า ด้านหลักความรับผิดชอบ ด้านหลักการมีส่วนร่วม ด้านหลักความโปร่งใส และด้านหลักคุณธรรม ตามลำดับ 2) ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่าบุคลากรซึ่งมีเพศ อายุ และระดับการศึกษา ต่างกัน มีมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานของการวิจัยที่ตั้งไว้และ 3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยลำดับตามความถี่สูงไปหาต่ำ สามอันดับแรก ได้แก่ ควรเปิดโอกาสให้บุคลากรได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบการดำเนินงานเพื่อแสดงให้เห็นถึงความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพของเทศบาล, เทศบาลควรเพิ่มช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารและรายละเอียดเกี่ยวกับงานบริหารของเทศบาลเพิ่มขึ้นโดยเลือกสื่อที่สามารถเข้าถึงตัวของประชาชนได้ เช่น เว็บไซต์ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น หอกระจายข่าว เป็นต้น และเทศบาลควรมีการจัดหน่วยให้บริการประชาชนอย่างสม่ำเสมอและทั่วถึง โดยควรจัดทำตารางในการออกหน่วยให้บริการประชาชนล่วงหน้าและแจ้งให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ทราบโดยทั่วกันตามลำดับ

2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน 4 ด้านประกอบด้วย 1) ด้านการตัดสินใจ 2) ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน 3) ด้านการรับผลประโยชน์ และ 4) ด้านการติดตามและประเมินผล โดยใช้หลักอริยสัจ 4 ประกอบด้วย 1) ทุกข์ 2) สมุทัย 3) นิโรธ และ 4) มรรค ซึ่งผู้วิจัยนำมากำหนดเป็นกรอบแนวความคิดของการวิจัยในครั้งนี้ ดังนี้



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลัก
อริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” เป็นการวิจัยเชิงผสม (Mixed Methods Research)
ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative
Research) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

3.1 วิธีการและขั้นตอนการวิจัย

3.2 ระเบียบวิธีวิจัย

3.2.1 การออกแบบการวิจัย

3.2.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 วิธีการและขั้นตอนการวิจัย

เพื่อให้การวิจัยในครั้งนี้ดำเนินไปตามขั้นตอนและวิธีการ ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขั้นตอนและ
วิธีการ ประกอบด้วยสามขั้นตอน คือ 1) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้าน
คมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นของ
ประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี และ
3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง
จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้าน
คมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ตามวัตถุประสงค์ข้อ 1 โดยผู้วิจัย
ดำเนินการ ดังนี้

1. ศึกษาวิเคราะห์เอกสาร หลักการ แนวคิดเกี่ยวกับ ความคิดเห็นของประชาชนต่อ
การบริหารงานด้านคมนาคม และ หลักอริยสัจ 4
2. ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลัก
อริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ใน 4 ประเด็น ได้แก่ 1) ด้านการ
ตัดสินใจ ตามหลักอริยสัจ 4 2) ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ตามหลักอริยสัจ 4
3) ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ตามหลักอริยสัจ 4 และ 4) ด้านการติดตามผล
และประเมินผล ตามหลักอริยสัจ 4

ขั้นตอนที่ 2 วิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ตามวัตถุประสงค์ข้อ 2 โดยผู้วิจัยดำเนินการ ดังนี้

1. นำผลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล มาประมวลผล ในการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยหาค่าสถิติพื้นฐานคือ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)
2. วิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
3. นำปัจจัยส่วนบุคคลและระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 มาทำการเปรียบเทียบ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 2

ขั้นตอนที่ 3 ศึกษาข้อเสนอแนะ และการสัมภาษณ์ โดยการรวบรวมข้อเสนอแนะจากคำถามปลายเปิด และจากการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 มาสรุปเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 3

3.2 ระเบียบวิธีวิจัย

3.2.1 การออกแบบการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” เป็นการวิจัยเชิงผสม (Mixed Methods Research) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยการแจกแบบสอบถาม และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1.2.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ได้แก่ ด้านการตัดสินใจ ตามหลักอริยสัจ 4, ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ตามหลักอริยสัจ 4, ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ตามหลักอริยสัจ 4, ด้านการติดตามผลและประเมินผล ตามหลักอริยสัจ 4

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 ประชากร

ได้แก่ ประชาชนใน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 331,177 คน

3.3.2 กลุ่มตัวอย่าง

ได้แก่ ประชาชนใน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 400 คน

3.3.3 เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างผู้วิจัยนำจำนวนประชากร มาหาขนาดตัวอย่างจึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยใช้สูตรการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของ ทาโรยามาเน (Taro Yamane) ดังนี้ (ยุทธพงษ์ กัยวรรณ, 2543)

$$\text{สูตร } n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

เมื่อ

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรที่ใช้ในการวิจัย

e = ความคาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ในการวิจัยครั้งนี้กำหนดมีค่าเท่ากับ 0.05)

แทนค่า

$$n = \frac{331,177}{1 + 331,177 \times (0.05)^2}$$

$$= 399.52$$

ดังนั้น จะได้กลุ่มตัวอย่าง 400 คน

3.3.4 ผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัยเชิงคุณภาพ

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ โดยผู้วิจัยเลือกจากผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ จำนวน 5 ท่าน ดังนี้

1. ว่าที่ร้อยตรี จเรวัฒน์ ชินวัฒน์ อดีตนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง
2. นาง ญรัธณีย์ เชิดฉาย อดีตรองนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง
3. นางสาว ทิพย์วิมล หอมขจร อดีตรองนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง
4. นาย บุญเลิศ แก้วจินดา อดีตเลขาธิการนายกเทศมนตรี
5. นาง อภรณ์รัตน์ ไวลีชิต อดีตสมาชิกสภาเทศบาลตำบลบางละมุง

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.4.1 การวิจัยเชิงปริมาณ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ จำนวน 5 ข้อ ลักษณะของคำถามเป็นแบบสำรวจรายชื่อ (Check List)

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ซึ่งประกอบด้วย 4 ด้าน จำนวน 20 ข้อ ดังนี้

คำถาม	จำนวนข้อ
1. ด้านการตัดสินใจ	5 ข้อ
2. ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน	5 ข้อ
3. ด้านการร่วมรับผลประโยชน์	5 ข้อ
4. ด้านการติดตามประเมินผล	5 ข้อ
รวม	20 ข้อ

ลักษณะของแบบสอบถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน 20 ข้อ แบ่งออกเป็น 5 ระดับตามแบบของ ลิเคิร์ท (Likert Scale) โดยกำหนดค่า ดังนี้

- 5 หมายถึง ระดับความคิดเห็น มากที่สุด
- 4 หมายถึง มีระดับความคิดเห็น มาก
- 3 หมายถึง ระดับความคิดเห็น ปานกลาง
- 2 หมายถึง ระดับความคิดเห็น น้อย
- 1 หมายถึง มีระดับความคิดเห็น น้อยที่สุด

ตอนที่ 3 แบบสอบถามลักษณะปลายเปิด (Open-ended) ซึ่งเป็นคำถามที่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ข้อเสนอแนะความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

3.4.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

ในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สร้างแบบสัมภาษณ์เชิงลึก โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 สัมภาษณ์เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ได้แก่ ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ นามสกุล และหน่วยงานที่สังกัด

ตอนที่ 2 สัมภาษณ์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4

3.4.3 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

1. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างแบบสอบถามดังนี้

- 1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ตำรา เอกสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) นำข้อมูลจากการศึกษามารวบรวม สรุป เพื่อกำหนดขอบเขต และเนื้อหาของคำถามเพื่อให้ครอบคลุมเนื้อเรื่องที่ทำการวิจัย และผู้ตอบแบบสอบถาม สามารถตอบข้อเท็จจริงได้
- 3) นำเครื่องมือที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว เสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์แก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้อง และชัดเจนเหมาะสม ทั้งเนื้อหาสาระและการใช้ถ้อยคำสำนวนภาษา แล้วนำมาจัดทำเป็นแบบสอบถาม

4) นำแบบสอบถามที่ร่าง เสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อพิจารณาตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเกี่ยวกับสำนวนภาษา ให้เข้าใจง่าย เพื่อให้ได้ข้อคำถามที่มีข้อความตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ 5 ท่าน

1) ผศ.ดร.กัญจิรา วิจิตรวัชรารักษ์

ตำแหน่ง

อาจารย์ภาควิชารัฐศาสตร์และเศรษฐศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราช
วิทยาลัย

2) ผศ.ดร.สมพงษ์ พิพัฒน์เอกสกุล

ตำแหน่ง

อาจารย์ประจำคณะศิลปศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ

3) พระมหาอรุณ ปญฺญารุโณ, ผศ.ดร.

ตำแหน่ง

อาจารย์ภาควิชารัฐศาสตร์และเศรษฐศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราช
วิทยาลัย

4) รศ.ดร.สัญญา เคนาภูมิ

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

5) พระครูสุตสารบัณฑิต, ดร.

ตำแหน่ง

อาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย
วิทยาเขตหนองคาย

โดยให้ตรวจสอบหรือปรับปรุงแก้ไขความถูกต้องสมบูรณ์ของเนื้อหาเพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ตรงตามเนื้อหา และความเหมาะสมของคำถาม

5) นำแบบสอบถามหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ หรือเนื้อหา (IOC) ตามสูตรดังนี้ (สรชัย พิศาลบุตร, 2549)

$$\text{สูตร} \quad \text{IOC} = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ $\text{IOC} =$ แทนดัชนีความสอดคล้อง

$\sum R =$ แทนผลรวมของคะแนนความคิดเห็นจาก

ผู้เชี่ยวชาญ

$N =$ แทนจำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยที่ $+1 =$ แน่ใจว่าสอดคล้อง

$0 =$ ไม่แน่ใจว่าสอดคล้อง

$-1 =$ แน่ใจว่าไม่สอดคล้อง

IOC แทนดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อความกับวัตถุประสงค์ แทนผลรวมของคะแนนความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ

	N	แทนจำนวนผู้เชี่ยวชาญ
ให้คะแนน	+1	แน่ใจว่าข้อความวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
ให้คะแนน	0	ไม่แน่ใจว่าข้อความวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
ให้คะแนน	-1	แน่ใจว่าข้อความวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์

โดยเลือกข้อความที่มีค่าตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป จากข้อความทั้งหมด จำนวน 20 ข้อ

6) ปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญแล้วเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง

7) นำแบบสอบถามไปใช้กับประชาชนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างแต่มีคุณลักษณะคล้ายกับกลุ่ม จำนวน 30 คน นำข้อมูลที่ได้ไปทดสอบความเชื่อมั่นโดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์อัลฟา (Coefficient Alpha) ของครอนบาช (Cronbach)

8) นำข้อมูลที่สมบูรณ์แล้วไปใช้ในการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยต่อไป

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสัมภาษณ์ (Interview Form) เป็นการสัมภาษณ์ที่มีการกำหนดข้อความไว้ล่วงหน้า และในการสัมภาษณ์ผู้ตอบแต่ละคนจะต้องได้รับการถามเช่นเดียวกัน ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างแบบสอบถามดังนี้

- 1) ศึกษาทฤษฎี หลักการ ตัวแปรหรือประเด็นสำคัญที่ต้องการทราบข้อมูล
- 2) สร้างข้อความให้สัมพันธ์กับประเด็นที่ต้องการทราบข้อมูล เกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- 3) นำเครื่องมือที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว เสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์แก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องและชัดเจนเหมาะสม ทั้งเนื้อหาสาระและการใช้ถ้อยคำสำนวนภาษา ให้เข้าใจง่าย เพื่อให้ได้คำสัมภาษณ์ที่มีข้อความสอดคล้องกับนิยามเชิงปฏิบัติการของการวิจัย เสนอต่อผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน

4) คำนวณด้วยดัชนีความตรงตามเนื้อหา (CVI) ซึ่งผู้เชี่ยวชาญ 5 คนจะพิจารณาและประเมินว่าข้อความแต่ละข้อมีความชัดเจนและสอดคล้อง (Polit & Beck, 2012) มีวิธีการให้คะแนนในช่วง 1- 4

โดย	1 คะแนน หมายถึง	ข้อความไม่สอดคล้องกับนิยามเชิงปฏิบัติการ
	2 คะแนน หมายถึง	ข้อความมีความสอดคล้องกับนิยามเชิงปฏิบัติการเล็กน้อย ควรปรับปรุงอย่างมาก
	3 คะแนน หมายถึง	ข้อความค่อนข้างสอดคล้องกับนิยามเชิงปฏิบัติการ ควรปรับปรุงเล็กน้อย
	4 คะแนน หมายถึง	ข้อความมีความสอดคล้องกับนิยามเชิงปฏิบัติการ

$$CVI = \frac{\text{จำนวนข้อคำถามที่ได้รับความเห็น
คะแนนระดับ 3 หรือ 4}}{\text{จำนวนข้อคำถามทั้งหมด}}$$

โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ 0.8 ขึ้นไป จากข้อคำถามทั้งหมด จำนวน 4 ข้อ

6) เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง

7) นำข้อมูลที่สมบูรณ์แล้วไปใช้ในการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ ในการวิจัยต่อไป

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ ได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

1) ขอนหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูลจาก ประชาชนใน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 1 ฉบับ

2) ส่งแบบสอบถาม จำนวน 400 ชุด ให้กลุ่มตัวอย่างตอบ ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามโดยใช้ Google form

3) เมื่อได้แบบสอบถามกลับคืนมาแล้ว จำนวน 400 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 จึงตรวจสอบความสมบูรณ์และจัดลำดับข้อมูล

4) นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ และประมวลต่อไป

3.5.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

1) ขอนหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ทั้ง 5 ฉบับ

2) ติดต่อประสานงาน เพื่อบันทึกวันเวลาและสถานที่ที่จะสัมภาษณ์

3) วันสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ขออนุญาตบันทึกเสียง และถ่ายภาพ และผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์โดยการบันทึกเทปและถ่ายภาพประกอบการสัมภาษณ์

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยนี้ได้ดำเนินการโดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทางสังคมศาสตร์ มีลำดับขั้นตอน ดังนี้

3.6.1 วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามโดยหาค่าสถิติพื้นฐานคือ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

3.6.2 วิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ

คะแนน	การแปลผล
5	ระดับความคิดเห็น มากที่สุด
4	ระดับความคิดเห็น มาก
3	ระดับความคิดเห็น ปานกลาง
2	ระดับความคิดเห็น น้อย
1	ระดับความคิดเห็น น้อยที่สุด

จากนั้น นำมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมทางสังคมศาสตร์ โดยการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาเทียบกับเกณฑ์การแปลความหมาย โดยการจัดระดับช่วงของการหาค่าเฉลี่ย

สำหรับการแบ่งช่วงคะแนนเฉลี่ยซึ่งใช้เป็นเกณฑ์มาตรฐาน เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าคะแนนที่คำนวณได้ตามขั้นตอนที่ระบุไว้โดยเกณฑ์ (สมชัย วงษ์นาค และ ทวนทอง เขาวงกิตพงศ์, 2551, หน้า 229) ดังนี้

ค่าคะแนนเฉลี่ย 4.51 – 5.00 หมายถึง มีความคิดเห็น ในระดับมากที่สุด

ค่าคะแนนเฉลี่ย 3.51 – 4.50 หมายถึง มีความคิดเห็น ในระดับมาก

ค่าคะแนนเฉลี่ย 2.51 – 3.50 หมายถึง มีความคิดเห็น ในระดับปานกลาง

ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.51 – 2.50 หมายถึง มีความคิดเห็น ในระดับน้อย

ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.50 หมายถึง มีความคิดเห็น ในระดับน้อยที่สุด

สำหรับการแปลค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (บุญส่ง นิลแก้ว, 2550, หน้า 56) ใช้เกณฑ์

ดังนี้

ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.) ความหมาย

ต่ำกว่า 0.50 สอดคล้องกัน มากที่สุด

0.51-0.99 สอดคล้องกัน มาก

1.00-1.49 สอดคล้องกัน ปานกลาง

1.50-1.99 สอดคล้องกัน น้อย

2.00 – ขึ้นไป สอดคล้องกัน น้อยที่สุด

3.6.3 ทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี กับปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างด้าน เพศ โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test) ส่วน อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ใช้การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference)

3.6.4 วิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปตารางประกอบคำบรรยาย

3.6.5 การวิเคราะห์ข้อมูล ที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ทั้งหมด ได้แก่ การจัดกรอบแนวคิด (Conceptualize) การแสดงความคิดเห็น (Commentate) จัดหมวดหมู่ (Category) การจำแนกกลุ่ม (Classify) สารสำคัญ (Content) และ ประเด็น (Concept) จะกระทำไปพร้อมๆ กัน ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการวิจัย โดยผู้วิจัยจะนำ ข้อมูลทั้งที่ได้จากการบันทึกข้อมูล การถอดเทปสัมภาษณ์ รวมไปถึงภาพถ่ายในแต่ละครั้ง จัดหมวดหมู่ตามแต่ละตัวแปร ว่าครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมแก่การนำไปวิเคราะห์สรุปผลว่า สมบูรณ์หรือไม่

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติที่ใช้สำหรับการทำวิจัยเรื่องนี้ ได้แก่

3.7.1 สถิติการบรรยาย (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) สำหรับบรรยายปัจจัยส่วนบุคคล

1. การหาค่าร้อยละ (Percentage) (ธำนิทร์ ศิลป์จารุ, 2553, หน้า 148)

$$P = \frac{X \times 100}{N}$$

$$P = \text{ค่าร้อยละ}$$

$$X = \text{จำนวนข้อมูล (ความถี่) ที่ต้องการนำมาหาค่าร้อยละ}$$

$$N = \text{จำนวนข้อมูลทั้งหมด}$$

2. การหาค่าเฉลี่ย (Mean) (ธำนิทร์ ศิลป์จารุ, 2553, หน้า 148)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{N}$$

$$\bar{X} = \text{ค่าเฉลี่ย}$$

$$\sum X = \text{ผลรวมของข้อมูลทั้งหมด}$$

$$N = \text{จำนวนข้อมูลทั้งหมด}$$

3. หาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) (ธำนิทร์ ศิลป์จารุ, 2553, หน้า 148)

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n-1}}$$

$$\text{เมื่อ } S.D. = \text{ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน}$$

$$X_i = \text{จำนวนคะแนน}$$

$$\bar{X} = \text{ค่าเฉลี่ยมัชฌิมเลขคณิต}$$

$$n = \text{จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด}$$

3.7.2 สถิติเชิงอนุมานหรืออ้างอิง (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference)

1. การทดสอบสมมติฐาน (t-test) (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2553, หน้า 180)

$$\text{สูตร } t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}}$$

เมื่อ t = ค่าที่ใช้พิจารณา t-distribution

$\bar{x}_1, \bar{x}_2$ = คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ตามลำดับ

S_1^2, S_2^2 = ค่าความแปรปรวนของคะแนนกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ตามลำดับ

n_1, n_2 = จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ตามลำดับ

2. การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2553, หน้า 180)

$$\text{สูตร } F = \frac{MS_b}{MS_w}$$

เมื่อ F = ค่าการแจกแจงของ F

MS_b = ความแปรปรวน (Mean square) ระหว่างกลุ่ม

MS_w = ความแปรปรวนภายในกลุ่ม

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ในการวิจัยครั้งนี้ ประชากร ได้แก่ ประชาชนในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 331,177 คน กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ ทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ใช้วิธีสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง และนำผลการตอบแบบสอบถามมาดำเนินการวิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อคำนวณหาค่าสถิติสำหรับตอบวัตถุประสงค์และสมมติฐานการวิจัยให้ครบถ้วนตามลำดับขั้นตอนของการวิเคราะห์ข้อมูล 3 ประการดังนี้

- 4.1 ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- 4.2 ตอนที่ 2 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- 4.3 ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- 4.4 องค์ความรู้จากการวิจัย

4.1 ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

4.1.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

N	แทน	ประชากร
n	แทน	กลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
n	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ t (t-distribution)
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ F (F-distribution)
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of Freedom)
SS	แทน	ผลรวมกำลังสอง (Sum of Square)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมกำลังสอง (Mean Square)
Sig.	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Significance)
*	แทน	นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4.1.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้เสนอขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1.วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ที่ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

2.วิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

4.1.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ในการวิจัยเรื่องนี้ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีคุณลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปรากฏดังตารางต่อไปนี้ ดังปรากฏในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	169	42.25
หญิง	231	57.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นเพศหญิง จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.75 และเพศชาย จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18 - 27 ปี	50	12.50
28 - 37 ปี	74	18.75
38 - 47 ปี	137	34.25
48 - 57 ปี	86	21.50
58 ปี ขึ้นไป	53	13.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีอายุ 38 - 47 ปี จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 รองลงมา มีอายุ 48 - 57 ปี จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 21.50 และน้อยที่สุดมีอายุ 18 - 27 ปี มีจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	177	44.25
ปริญญาตรี	190	47.50
สูงกว่าปริญญาตรี	33	8.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.50 รองลงมา มีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 44.25 และน้อยที่สุดมีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	10.50
พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง	128	32.00
ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	127	31.75
นิสิต / นักศึกษา	34	8.50
อาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน	69	17.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 รองลงมามีอาชีพธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 31.75, อาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25, รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 และน้อยที่สุดนิสิต / นักศึกษา จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 15,000 บาท	109	27.25
15,001 – 20,000 บาท	169	42.25
20,001 - 25,000 บาท	67	16.75
25,001 บาทขึ้นไป	55	13.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีรายได้ 15,001 – 20,000 บาท จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 รองลงมามีรายได้ ต่ำกว่า 15,000 บาท จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.25 และน้อยที่สุดมีรายได้ 25,001 บาทขึ้นไป จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.75 ตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลัก อริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

การศึกษาวเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน

การบริหารงานด้านคมนาคม ตามหลักอริยสัจ 4	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ด้านการตัดสินใจ	3.78	0.86	มาก
ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน	3.78	0.85	มาก
ด้านการร่วมรับผลประโยชน์	3.93	0.83	มาก
ด้านการติดตามประเมินผล	3.75	0.89	มาก
โดยรวม	3.81	0.80	มาก

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.81$, S.D.= 0.80) เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ($\bar{X}=3.93$, S.D.= 0.83) รองลงมาคือ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.85) และด้านการตัดสินใจ ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.86) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการติดตามประเมินผล ($\bar{X}=3.75$, S.D.=0.89) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ

ด้านการตัดสินใจ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ในการบริหารงานด้านคมนาคมมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วน	4.08	0.92	มาก
2. มีการมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทั่วถึง	3.76	0.86	มาก
3. การตัดสินใจจะช่วยลดปัญหาความแออัดและอุบัติเหตุในการเดินทาง	3.70	0.98	มาก
4. ในด้านคมนาคมมีความชัดเจนและทำให้ประชาชนเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้น	3.68	1.08	มาก
5. มีการประเมินผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาว	3.68	1.11	มาก
โดยรวม	3.78	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.86) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ในการบริหารงานด้านคมนาคมมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วน ($\bar{X}=4.08$, S.D.=0.92) รองลงมา คือ มีการมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทั่วถึง ($\bar{X}=3.76$, S.D.=0.86) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ในด้านคมนาคมมีความชัดเจนและทำให้ประชาชนเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้น ($\bar{X}=3.68$, S.D.=1.08), มีการประเมินผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาวตามลำดับ ($\bar{X}=3.68$, S.D.=1.11) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน

ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. การวางแผนในการพัฒนามาตรฐานมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ปัญหา	3.86	0.92	มาก
2. การวางแผนมีการพิจารณาถึงสาเหตุของปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัด	3.72	0.86	มาก
3. การวางแผนมีการคำนึงถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนและไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม	3.75	0.98	มาก
4. ในการวางแผนได้มีการหารือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชน	3.76	1.08	มาก
5. การวางแผนได้กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหามีความเหมาะสมกับสถานการณ์	3.82	1.11	มาก
โดยรวม	3.78	0.85	มาก

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.85) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ การวางแผนในการพัฒนามาตรฐานมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ปัญหา ($\bar{X}=3.86$, S.D.=0.92) รองลงมา คือ การวางแผนได้กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหามีความเหมาะสมกับสถานการณ์ ($\bar{X}=3.82$, S.D.=1.11) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การวางแผนมีการพิจารณาถึงสาเหตุของปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัด ($\bar{X}=3.72$, S.D.=0.86) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์

ด้านการร่วมรับผลประโยชน์	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. การพัฒนาโครงการคมนาคมทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น	3.99	0.91	มาก
2. ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยขึ้น	3.90	0.90	มาก
3. การพัฒนาโครงการคมนาคมช่วยลดปัญหาความแออัดและลดเวลาเดินทาง	3.91	0.95	มาก
4. ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ	3.93	0.94	มาก
5. โครงการคมนาคมที่พัฒนาขึ้นสามารถตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนได้ดี	3.92	0.96	มาก
โดยรวม	3.93	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.93$, S.D.=0.83) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ การพัฒนาโครงการคมนาคมทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น ($\bar{X}=3.99$, S.D.=0.91) รองลงมา คือ ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ($\bar{X}=0.93$, S.D.=0.94) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยขึ้น ($\bar{X}=3.90$, S.D.=0.90) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล

ด้านการติดตามประเมินผล	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1) มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง	3.82	0.99	มาก
2) การประเมินผลมุ่งเน้นการตรวจสอบผลกระทบที่เกิดจากโครงการ	3.74	0.94	มาก
3) การติดตามผลโครงการช่วยให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้ดีขึ้น	3.76	1.00	มาก
4) ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานและการประเมินผลได้	3.75	1.02	มาก
5) มีการเปิดเผยข้อมูลการติดตามผลและการประเมินผลให้ประชาชนเห็นถึงความโปร่งใส	3.70	1.10	มาก
โดยรวม	3.75	0.98	มาก

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.75$, S.D.=0.98) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ($\bar{X}=3.82$, S.D.=0.99) รองลงมา คือ การติดตามผลโครงการช่วยให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้ดีขึ้น ($\bar{X}=3.76$, S.D.=1.00) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ มีการเปิดเผยข้อมูลการติดตามผลและการประเมินผลให้ประชาชนเห็นถึงความโปร่งใส ($\bar{X}=3.70$, S.D.=1.10) ตามลำดับ

4.2 ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการ บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยไว้ว่า ประชาชนที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และ รายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน โดยใช้สถิติ t-test เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย 2 กลุ่ม ในเรื่อง เพศ และ F-test (One-way ANOVA) ในการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม ในเรื่อง อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จะเปรียบเทียบโดยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference)

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

การวิเคราะห์สมมติฐานที่ 1 ใช้สถิติ t-test คือ กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม มีความเป็นอิสระต่อกัน ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น จะเป็นไปตามสมมติฐานต่อเมื่อค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ซึ่งผลการวิเคราะห์ปรากฏดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ชาย	169	3.89	0.75	มาก
หญิง	231	3.75	0.84	มาก
รวม	400	3.81	0.80	มาก

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เพศชาย

ตารางที่ 4.12 แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	t	Sig. (2-tailed)
ชาย	169	3.89	0.75	1.738	0.083
หญิง	231	3.75	0.84		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน ความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ชาย	169	3.89	0.80	มาก
หญิง	231	3.70	0.89	มาก
รวม	400	3.78	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เพศชาย

ตารางที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	t	Sig. (2-tailed)
ชาย	169	3.89	0.80	2.180	0.030*
หญิง	231	3.70	0.89		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.15 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ชาย	169	3.84	0.80	มาก
หญิง	231	3.74	0.88	มาก
รวม	400	3.78	0.85	มาก

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เพศชาย

ตารางที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการ
บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	t	Sig. (2-tailed)
ชาย	169	3.84	0.80	1.182	0.238
หญิง	231	3.74	0.88		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของ
ประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้าน
การวางแผนปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความ
คิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของ
อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ชาย	169	4.01	0.81	มาก
หญิง	231	3.88	0.84	มาก
รวม	400	3.93	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการ
บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับ
ผลประโยชน์ อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เพศชาย

ตารางที่ 4.18 แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	t	Sig. (2-tailed)
ชาย	169	4.01	0.81	1.529	0.127
หญิง	231	3.88	0.84		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ชาย	169	3.84	0.83	มาก
หญิง	231	3.69	0.93	มาก
รวม	400	3.75	0.89	มาก

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เพศชาย

ตารางที่ 4.20 แสดงการเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	t	Sig. (2-tailed)
ชาย	169	3.84	0.83	1.610	0.108
หญิง	231	3.69	0.93		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่าง

กัน

การวิเคราะห์สมมติฐานที่ 2 ใช้สถิติ F-test (One-way ANOVA) ในการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่ม ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ถ้าเป็นไปตามสมมติฐานต่อเมื่อค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จึงทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.21 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
18 - 27 ปี	50	3.90	0.77	มาก
28 - 37 ปี	74	3.77	0.69	มาก
38 - 47 ปี	137	3.76	0.81	มาก
48 - 57 ปี	86	3.83	0.88	มาก
58 ปี ขึ้นไป	53	3.89	0.85	มาก
รวม	400	3.81	0.80	มาก

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอายุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามอายุโดยเรียงตามค่าเฉลี่ย พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 - 27 ปี รองลงมาได้แก่ อายุ 58 ปี ขึ้นไป, อายุ 48 - 57 ปี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 38 - 47 ปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.22 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.208	4	0.302	0.46	0.76
ภายในกลุ่ม	258.827	395	0.657		
รวม	260.035	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4.23 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
18 - 27 ปี	50	3.87	0.81	มาก
28 - 37 ปี	74	3.70	0.77	มาก
38 - 47 ปี	137	3.75	0.86	มาก
48 - 57 ปี	86	3.80	0.93	มาก
58 ปี ขึ้นไป	53	3.85	0.92	มาก
รวม	400	3.78	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอายุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามอายุ โดยเรียงตามค่าเฉลี่ย พบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 - 27 ปี รองลงมาได้แก่อายุ 58 ปี ขึ้นไป, อายุ 48 - 57 ปี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 28 - 37 ปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.24 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.315	4	0.329	0.43	0.78
ภายในกลุ่ม	297.075	395	0.754		
รวม	298.390	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
18 - 27 ปี	50	3.86	0.86	มาก
28 - 37 ปี	74	3.78	0.72	มาก
38 - 47 ปี	137	3.74	0.85	มาก
48 - 57 ปี	86	3.80	0.92	มาก
58 ปี ขึ้นไป	53	3.81	0.89	มาก
รวม	400	3.78	0.85	มาก

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอายุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามอายุโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 28 - 37 ปี รองลงมาได้แก่อายุ 58 ปี ขึ้นไป, อายุ 48 - 57 ปี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 38 - 47 ปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.26 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.640	4	0.160	0.21	0.92
ภายในกลุ่ม	288.707	395	0.733		
รวม	289.347	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.26 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.27 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
18 - 27 ปี	50	4.02	0.81	มาก
28 - 37 ปี	74	3.90	0.69	มาก
38 - 47 ปี	137	3.87	0.85	มาก
48 - 57 ปี	86	3.90	0.89	มาก
58 ปี ขึ้นไป	53	4.10	0.88	มาก
รวม	400	3.93	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอายุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามอายุ โดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 58 ปี ขึ้นไป รองลงมาได้แก่ประชาชนอายุ 18 - 27 ปี, อายุ 28 - 37 ปี, อายุ 48-57 ปี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 38 - 47 ปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.28 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.578	4	0.645	0.92	0.45
ภายในกลุ่ม	275.139	395			
รวม	277.717	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.29 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
18 - 27 ปี	50	3.84	0.86	มาก
28 - 37 ปี	74	3.71	0.77	มาก
38 - 47 ปี	137	3.68	0.90	มาก
48 - 57 ปี	86	3.83	0.98	มาก
58 ปี ขึ้นไป	53	3.80	0.93	มาก
รวม	400	3.75	0.89	มาก

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอายุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามอายุโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 - 27 ปี รองลงมาได้แก่อายุ 48-57 ปี, ประชาชนที่มีอายุ 58 ปี ขึ้นไป, ประชาชนที่มีอายุ 28 - 37 ปี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ อายุ 38 - 47 ปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.30 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.745	4	0.436	0.54	0.70
ภายในกลุ่ม	318.597	395	0.809		
รวม	320.342	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

การวิเคราะห์สมมติฐานที่ 3 ใช้สถิติ F-test (One-way ANOVA) ในการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่ม ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ถ้าเป็นไปตามสมมติฐานต่อเมื่อค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.31 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่าปริญญาตรี	177	3.93	0.70	มาก
ปริญญาตรี	190	3.73	0.86	มาก
สูงกว่าปริญญาตรี	33	3.62	0.92	มาก
รวม	400	3.81	0.80	มาก

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี รองลงมาได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.32 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4.958	2	2.479	3.84	0.02*
ภายในกลุ่ม	255.077	397	0.644		
รวม	260.035	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานการวิจัย จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.33 แสดงการทดสอบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธีของ LSD

การศึกษา	สูงกว่าปริญญาตรี ($\bar{X}$)	ปริญญาตรี	ต่ำกว่าปริญญาตรี
	3.62	3.73	3.93
สูงกว่าปริญญาตรี	3.62	-	0.46
ปริญญาตรี	3.73	-	0.01*
ต่ำกว่าปริญญาตรี	3.93	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี และระดับปริญญาตรี นอกนั้นไม่พบความแตกต่างรายคู่

ตารางที่ 4.34 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่าปริญญาตรี	177	3.91	0.73	มาก
ปริญญาตรี	190	3.68	0.91	มาก
สูงกว่าปริญญาตรี	33	3.62	1.11	มาก
รวม	400	3.78	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามระดับการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี รองลงมาได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.35 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	5.885	2	2.942	3.98	0.01*
ภายในกลุ่ม	292.505	397	0.739		
รวม	298.390	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.35 พบว่า พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานการวิจัย จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.36 แสดงการทดสอบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านตัดสินใจ จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD

การศึกษา	$\bar{X}$	สูงกว่าปริญญาตรี	ปริญญาตรี	ต่ำกว่าปริญญาตรี
		3.62	3.68	3.91
สูงกว่าปริญญาตรี	3.62	-	0.70	0.07
ปริญญาตรี	3.68		-	0.01*
ต่ำกว่าปริญญาตรี	3.91			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกับประชาชน ที่การศึกษาระดับปริญญาตรี นอกนั้นไม่พบความแตกต่างรายคู่

ตารางที่ 4.37 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่าปริญญาตรี	177	3.87	0.78	มาก
ปริญญาตรี	190	3.74	0.88	มาก
สูงกว่าปริญญาตรี	33	3.56	0.96	มาก
รวม	400	3.78	0.85	มาก

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี รองลงมาได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.38 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3.336	2	1.668	2.30	0.10
ภายในกลุ่ม	286.011	397			
รวม	289.347	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.39 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่าปริญญาตรี	177	4.06	0.75	มาก
ปริญญาตรี	190	3.84	0.87	มาก
สูงกว่าปริญญาตรี	33	3.78	0.92	มาก
รวม	400	3.93	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี รองลงมาได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.40 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	5.097	2	2.548	3.70	0.02*
ภายในกลุ่ม	272.621	397	0.688		
รวม	277.717	399			

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.40 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.41 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธีของ LSD

การศึกษา	สูงกว่าปริญญาตรี ($\bar{X}$)	ปริญญาตรี	ต่ำกว่าปริญญาตรี
	3.78	3.84	4.06
สูงกว่าปริญญาตรี	3.78	-	0.08
ปริญญาตรี	3.84	-	0.01*
ต่ำกว่าปริญญาตรี	4.06	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.41 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี นอกนั้นไม่พบความแตกต่างรายคู่

ตารางที่ 4.42 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่าปริญญาตรี	177	3.89	0.78	มาก
ปริญญาตรี	190	3.67	0.97	มาก
สูงกว่าปริญญาตรี	33	3.53	0.90	มาก
รวม	400	3.73	0.89	มาก

จากตารางที่ 4.42 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี รองลงมาได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.43 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	6.293	2	3.146	3.96	0.02*
ภายในกลุ่ม	314.050	397	0.793		
รวม	320.342	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.43 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.44 แสดงการทดสอบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD

การศึกษา	สูงกว่าปริญญาตรี ($\bar{X}$)	สูงกว่าปริญญาตรี 3.53	ปริญญาตรี 3.67	ต่ำกว่าปริญญาตรี 3.89
สูงกว่าปริญญาตรี	3.53	-	0.40	0.03*
ปริญญาตรี	3.67		-	0.01*
ต่ำกว่าปริญญาตรี	3.89			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ประชาชนที่การศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี และระดับปริญญาตรี นอกนั้นไม่พบความแตกต่างรายคู่

สมมติฐานที่ 4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

การวิเคราะห์สมมติฐานที่ 4 ใช้สถิติ F-test (One-way ANOVA) ในการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่ม ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ถ้าเป็นไปตามสมมติฐานต่อเมื่อค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จึงทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.45 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	3.94	0.87	มาก
พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง	128	3.79	0.80	มาก
ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	127	3.78	0.77	มาก
นิสิต / นักศึกษา	34	3.75	0.84	มาก
แม่บ้าน / พ่อบ้าน	69	3.87	0.83	มาก
รวม	400	3.81	0.80	มาก

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอาชีพ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่ประกอบอาชีพ แม่บ้าน / พ่อบ้าน และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่ประกอบอาชีพ นิสิต / นักศึกษา ตามลำดับ

ตารางที่ 4.46 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.241	4	0.310	0.47	0.75
ภายในกลุ่ม	258.794	395	0.657		
รวม	260.035	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.46 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4.47 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	3.90	0.97	มาก
พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง	128	3.72	0.91	มาก
ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	127	3.80	0.77	มาก
นิสิต / นักศึกษา	34	3.67	0.88	มาก
แม่บ้าน / พ่อบ้าน	69	3.83	0.87	มาก
รวม	400	3.78	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.47 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอาชีพ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่ประกอบอาชีพนิสิต / นักศึกษา ตามลำดับ

ตารางที่ 4.48 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.546	4	0.386	0.51	0.72
ภายในกลุ่ม	296.844	395	0.753		
รวม	298.390	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.48 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.49 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	3.99	0.88	มาก
พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง	128	3.79	0.83	มาก
ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	127	3.72	0.83	มาก
นิสิต / นักศึกษา	34	3.72	0.93	มาก
แม่บ้าน / พ่อบ้าน	69	3.80	0.85	มาก
รวม	400	3.78	0.85	มาก

จากตารางที่ 4.49 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอาชีพ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่ประกอบอาชีพนิสิต / นักศึกษา ตามลำดับ

ตารางที่ 4.50 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.512	4	0.628	0.86	0.48
ภายในกลุ่ม	286.835	395	0.728		
รวม	289.347	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.50 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.51 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	4.03	0.84	มาก
พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง	128	3.93	0.82	มาก
ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	127	3.86	0.82	มาก
นิสิต / นักศึกษา	34	3.89	0.84	มาก
แม่บ้าน / พ่อบ้าน	69	4.02	0.87	มาก
รวม	400	3.93	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.51 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่อาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่อาชีพธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย ตามลำดับ

ตารางที่ 4.52 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.762	4	0.440	0.62	0.64
ภายในกลุ่ม	275.956	395	0.700		
รวม	277.717	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.52 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการปรับปรุงคุณภาพน้ำประปาตามหลักอิทธิบาท 4 ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ไม่มีแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.53 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	3.84	0.99	มาก
พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง	128	3.72	0.87	มาก
ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	127	3.72	0.88	มาก
นิสิต / นักศึกษา	34	3.70	0.95	มาก
แม่บ้าน / พ่อบ้าน	69	3.81	0.88	มาก
รวม	400	3.75	0.89	มาก

จากตารางที่ 4.53 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอาชีพ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่อาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่อาชีพนิสิต / นักศึกษา ตามลำดับ

ตารางที่ 4.54 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.832	4	0.208	0.25	0.90
ภายในกลุ่ม	319.511	395	0.811		
รวม	320.342	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.54 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

การวิเคราะห์สมมติฐานที่ 5 ใช้สถิติ F-test (One-way ANOVA) ในการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่ม ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ถ้าเป็นไปตามสมมติฐานต่อเมื่อค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จะเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD (Least Significant Difference) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.55 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามรายได้

รายได้	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่า 15,000 บาท	109	3.69	0.82	มาก
15,001 – 20,000 บาท	169	3.86	0.76	มาก
20,001 - 25,000 บาท	67	3.92	0.77	มาก
25,001 บาทขึ้นไป	55	3.76	0.92	มาก
รวม	400	3.81	0.80	มาก

จากตารางที่ 4.55 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามรายได้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงจามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รายได้ 20,001 - 25,000 บาท รองลงมา ได้แก่ รายได้ 15,001 – 20,000 บาท, 25,001 บาทขึ้นไป และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.56 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามรายได้

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.976	3	0.992	1.52	0.20
ภายในกลุ่ม	257.059	396	0.651		
รวม	260.035	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.56 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.57 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้

รายได้	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่า 15,000 บาท	109	3.64	0.89	มาก
15,001 – 20,000 บาท	169	3.85	0.79	มาก
20,001 - 25,000 บาท	67	3.87	0.84	มาก
25,001 บาทขึ้นไป	55	3.72	1.01	มาก
รวม	400	3.78	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.57 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รายได้ 21,001 – 25,000 บาท รองลงมา ได้แก่ รายได้ 15,001-20,000 บาท และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่ที่รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.58 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3.863	3	1.288	1.72	0.16
ภายในกลุ่ม	294.527	396	0.746		
รวม	298.390	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.58 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.59 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามรายได้

รายได้	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่า 15,000 บาท	109	3.67	0.87	มาก
15,001 – 20,000 บาท	169	3.84	0.80	มาก
20,001 - 25,000 บาท	67	3.88	0.84	มาก
25,001 บาทขึ้นไป	55	3.73	0.95	มาก
รวม	400	3.78	0.85	มาก

จากตารางที่ 4.59 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามรายได้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รายได้ 20,001 - 25,000 บาท รองลงมา ได้แก่ รายได้ 15,001 – 20,000 บาท และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.60 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จำแนกตามรายได้

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.666	3	0.889	1.22	0.30
ภายในกลุ่ม	286.681	396	0.726		
รวม	289.347	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.60 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.61 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้

รายได้	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่า 15,000 บาท	109	3.83	0.86	มาก
15,001 – 20,000 บาท	169	3.96	0.81	มาก
20,001 - 25,000 บาท	67	4.02	0.76	มาก
25,001 บาทขึ้นไป	55	3.93	0.92	มาก
รวม	400	3.93	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.61 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รายได้ 20,001 - 25,000 บาท รองลงมา ได้แก่ รายได้ 15,001 – 20,000 บาท และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.62 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	1.704	3	0.568	0.81	0.48
ภายในกลุ่ม	276.013	396	0.699		
รวม	277.717	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.62 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.63 แสดงค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามรายได้

รายได้	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่า 15,000 บาท	109	3.63	0.88	มาก
15,001 – 20,000 บาท	169	3.81	0.85	มาก
20,001 - 25,000 บาท	67	3.91	0.85	มาก
25,001 บาทขึ้นไป	55	3.65	1.06	มาก
รวม	400	3.75	0.89	มาก

จากตารางที่ 4.63 พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามรายได้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามค่าเฉลี่ยพบว่า ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ รายได้ 20,001 - 25,000 บาท รองลงมา ได้แก่ รายได้ 15,001 – 20,000 บาท และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประชาชนที่รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.64 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนระดับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล จำแนกตามรายได้

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4.503	3	1.501	1.87	0.13
ภายในกลุ่ม	315.839	396	0.800		
รวม	320.342	399			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.64 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.65 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	สถิติทดสอบ	โดยรวม	ด้านการตัดสินใจ	ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน	ด้านการร่วมรับผลประโยชน์	ด้านการติดตามประเมินผล
1. เพศ	t-test	0.083	0.030*	0.238	0.127	0.108
2. อายุ	F-test	0.76	0.78	0.92	0.45	0.70
3. ระดับการศึกษา	F-test	0.02*	0.01*	0.10	0.02*	0.02*
4. อาชีพ	F-test	0.75	0.72	0.48	0.64	0.90
5. รายได้	F-test	0.20	0.16	0.30	0.48	0.13

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.65 สรุปได้ว่า ประชาชนที่เพศ และการศึกษา ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอายุ อาชีพ และรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมไม่แตกต่างกัน

4.3 ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการ บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ผู้วิจัยได้ตั้งคำถามแบบปลายเปิด (Open Ended Questionnaire) สำหรับให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้นำเสนอแนะแนวทางเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปตารางประกอบคำบรรยาย ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.66 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการ
บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ด้านการตัดสินใจ

ข้อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติ	ความถี่
1. ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงระบบคมนาคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง	10
2. ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การปิดถนน หรือโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้	6
รวม	16

จากตารางที่ 4.66 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการตัดสินใจ คือ 1) ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงระบบคมนาคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง จำนวน 10 คน 2) ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การปิดถนน หรือโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้ จำนวน 6 คน

ตารางที่ 4.67 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการ
บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติ	ความถี่
1. ควรวางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้าในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพื่อ ป้องกันปัญหาการติดและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	6
2. ควรมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ทางมืด หรือจุดตัดรถไฟ เพื่อให้สามารถวางแผนติดตั้งไฟสัญญาณ ป้าย เตือน หรือปรับปรุงพื้นผิวถนนได้อย่างเหมาะสม	4
รวม	10

จากตารางที่ 4.67 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็น
ต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการ
วางแผนปฏิบัติงาน คือ 1) ควรวางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้าในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพื่อ
ป้องกันปัญหาการติดและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น จำนวน 6 คน 2) ควรมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจุด
เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ทางมืด หรือจุดตัดรถไฟ เพื่อให้สามารถวางแผนติดตั้ง
ไฟสัญญาณ ป้ายเตือน หรือปรับปรุงพื้นผิวถนนได้อย่างเหมาะสม จำนวน 4 คน

ตารางที่ 4.68 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการ
บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ด้านการร่วมรับผลประโยชน์

ข้อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติ	ความถี่
1. ควรมีการพัฒนาเส้นทางให้สามารถรองรับคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และผู้พิการ ได้อย่างสะดวก เช่น ทางลาด ทางเท้าเรียบและกว้าง พร้อมสัญญาณไฟคน ข้าม	13
2. ควรจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาย่อมเยา และสามารถเข้าถึงได้ ทุกพื้นที่ ไม่ควรจำกัดแค่บางจุด เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มได้รับประโยชน์ อย่างเท่าเทียม	6
รวม	19

จากตารางที่ 4.68 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็น
ต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการร่วม
รับผลประโยชน์ คือ 1) ควรมีการพัฒนาเส้นทางให้สามารถรองรับคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และผู้พิการได้
อย่างสะดวก เช่น ทางลาด ทางเท้าเรียบและกว้าง พร้อมสัญญาณไฟคนข้าม จำนวน 13 คน 2) ควร
จัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาย่อมเยา และสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ไม่ควรจำกัดแค่บางจุด
เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียม จำนวน 6 คน

ตารางที่ 4.69 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการ
 บริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
 ด้านการติดตามประเมินผล

ข้อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติ	ความถี่
1. ควรมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการติดตามและประเมินผลคุณภาพของถนน การจัดการจราจร และบริการขนส่งสาธารณะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง	8
2. เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจต่อบริการคมนาคม เช่น แบบสอบถาม หรือเวทีแสดงความคิดเห็น	6
3. ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรืออาชญากรรม เช่น ทางเปลี่ยว จุดตัดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประเมินผลและเพิ่มความปลอดภัย	4
รวม	18

จากตารางที่ 4.69 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ด้านการติดตามประเมินผล คือ 1) ควรมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการติดตามและประเมินผลคุณภาพของถนน การจัดการจราจร และบริการขนส่งสาธารณะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง จำนวน 8 คน 2) เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจต่อบริการคมนาคม เช่น แบบสอบถาม หรือเวทีแสดงความคิดเห็น จำนวน 6 คน 3) ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรืออาชญากรรม เช่น ทางเปลี่ยว จุดตัดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประเมินผลและเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 4 คน

4.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์เกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

จากการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 5 คน เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการปรับปรุงคุณภาพน้ำประปาตามหลักอริยสัจ 4 ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยสามารถสรุปแต่ละด้าน ได้ดังนี้

1. **ด้านการตัดสินใจ** จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 5 ท่าน สรุปได้ว่า แนวทางการตัดสินใจของเทศบาลในเรื่องการบริหารจัดการปัญหาด้านคมนาคม มีพื้นฐานมาจากความเข้าใจปัญหาที่ประชาชนต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน เช่น การจราจรติดขัด เส้นทางเดินเท้าชำรุด หรือระบบขนส่งที่ไม่เอื้อต่อผู้สูงอายุและนักเรียน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทุกคนระบุว่า ปัญหาเหล่านี้คือ “ทุกข์” ที่เห็นได้ชัด และควรเป็นจุดเริ่มต้นของการตัดสินใจ ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่กล่าวว่า เทศบาลมีการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในหลายช่องทาง ทั้งแบบทางการ เช่น เวทีประชาคม และแบบไม่เป็นทางการ เช่น ชอว์ร้องเรียนทางไลน์ หรือคอมเมนต์บนเพจของเทศบาล ซึ่งเสียงสะท้อนเหล่านี้มักถูกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจ โดยเฉพาะในกรณีที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการเดินทางในชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์บางรายยังให้ข้อมูลว่า การตัดสินใจเชิงนโยบายของเทศบาลในปัจจุบันมักเกิดขึ้นจากการประสานข้อมูลระหว่างหลายฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่าย

ปฏิบัติ สภาเทศบาล หรือแม้แต่ผู้แทนชุมชน ซึ่งช่วยให้การตัดสินใจมีความครอบคลุมและตอบสนองต่อสถานการณ์จริงในพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น

2. ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 5 ท่าน สรุปได้ว่าในการวางแผนพัฒนาและปรับปรุงงานด้านคมนาคม ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่กล่าวว่า การวางแผนของเทศบาลมีความพยายามในการลงลึกถึง “สมุทัย” หรือสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหา โดยการเก็บข้อมูลจากหลากหลายแหล่ง เช่น การสำรวจภาคสนาม การเก็บสถิติจากเจ้าหน้าที่ และการสอบถามความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ หลายรายกล่าวว่า เทศบาลไม่ได้มองปัญหาเพียงจากภาพใหญ่ เช่น การจราจรหนาแน่น แต่พยายามเข้าใจรายละเอียดในจุดย่อย เช่น ทางกลับรถที่ไม่เหมาะสม การจัดการจุดจอดรถที่ส่งผลกระทบต่อการจราจร หรือแม้แต่การขาดแสงสว่างในช่วงกลางคืน ผู้ให้สัมภาษณ์บางรายกล่าวเสริมว่า เทศบาลเริ่มให้ความสำคัญกับการออกแบบแผนงานที่เกิดจากความร่วมมือกับชุมชนมากขึ้น โดยเปิดโอกาสให้ผู้นำชุมชนหรือกลุ่มอาชีพต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ต้น ซึ่งทำให้แผนงานมีความยืดหยุ่นและตรงกับความต้องการของผู้ใช้ถนนจริง ๆ โดยรวมแล้ว การวางแผนปฏิบัติงานของเทศบาลในด้านคมนาคมมีพัฒนาการในทิศทางที่ดีขึ้น โดยเน้นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ และมีการร่วมออกแบบแนวทางแก้ไขร่วมกับชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับหลักของ “สมุทัย” และ “มรรค” ตามแนวทางอริยสัจ 4

3. ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 5 ท่าน สรุปได้ว่าโครงการและนโยบายด้านคมนาคมของเทศบาล ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม ไม่ว่าจะเป็นด้านความสะดวกในการเดินทาง การลดต้นทุนในการใช้ชีวิต หรือแม้แต่ในเรื่องความปลอดภัย ผู้ให้สัมภาษณ์หลายรายกล่าวว่า เมื่อถนนได้รับการปรับปรุง จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข และมีการจัดการจราจรอย่างเป็นระบบมากขึ้น ทำให้ประชาชนรู้สึกว่าการสัญจรปลอดภัยขึ้น ผู้ให้สัมภาษณ์บางรายยังยกตัวอย่างว่า ในบางพื้นที่ที่เคยมีปัญหาการจอดรถกีดขวาง หรือขาดป้ายจราจร ตอนนี้มีการจัดระเบียบอย่างชัดเจน หรือในบางชุมชนที่มีโรงเรียน ก็มีการจัดทำทางม้าลาย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับเด็กนักเรียน โดยรวม ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดเห็นตรงกันว่า โครงการด้านคมนาคม กระจายผลประโยชน์สู่ประชาชนอย่างทั่วถึง ไม่ใช่เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งซึ่งสะท้อนถึงหลัก “นิโรธ” คือการลดทุกข์และสร้างผลลัพธ์เชิงบวกอย่างเป็นรูปธรรม

4. ด้านการติดตามประเมินผล จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 5 ท่าน สรุปได้ว่าเทศบาลมีการติดตามผลที่ค่อนข้างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการสำรวจความพึงพอใจหลังจบโครงการ การรับฟังข้อเสนอแนะจากชุมชน หรือการใช้ช่องทางออนไลน์ในการเปิดรับเรื่องราวร้องเรียนและความคิดเห็น ผู้ให้สัมภาษณ์บางรายให้ข้อมูลว่า เทศบาลมีการประสานกับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการดำเนินโครงการใหม่ ๆ เช่น การขยายถนน การจัดระเบียบจราจร หรือการติดตั้งไฟส่องสว่าง ซึ่งหลังจากดำเนินการแล้ว มักมีการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบซ้ำว่าประชาชนพอใจหรือไม่ และยังมีปัญหาตรงไหนที่ควรปรับปรุงเพิ่มเติม มีรายหนึ่งกล่าวว่า ในบางกรณีที่ประชาชนยังมีข้อกังวล เช่น ไฟทางที่ติดแล้วแต่ยังดับบ่อย ก็จะทำข้อมูลเหล่านั้นกลับมาหารือในที่ประชุม เพื่อแก้ไขให้ทันต่อความต้องการของพื้นที่ นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลบางรายยังเห็นว่าการเปิดเผยผลการดำเนินงานต่อสาธารณะ เช่น ผ่านเว็บไซต์ของเทศบาล หรือเวทีชี้แจงในชุมชน ช่วยสร้างความโปร่งใส และทำให้ประชาชนรู้สึกว่าตนเองมีบทบาทร่วมในการตรวจสอบ โดยสรุป ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่าการติดตามและ

ประเมินผลไม่ใช่แค่การตรวจสอบภายใน แต่มีลักษณะของการไตร่ตรองร่วมระหว่างภาครัฐและประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับหลัก “มรรค” และ “วิมังสา” คือแนวทางแห่งการพัฒนา ปรับปรุง และตรวจสอบเพื่อความยั่งยืน

4.4 องค์ความรู้จากการวิจัย

ความเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ รองลงมาคือ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน และด้านการตัดสินใจ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการติดตามประเมินผล ตามลำดับ

การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนที่เพศ และการศึกษา ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอายุ อาชีพ และรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมไม่แตกต่างกัน

มีข้อเสนอแนะในแต่ละด้าน ดังนี้ **ด้านการตัดสินใจ** คือ ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงระบบคมนาคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การปิดถนน หรือโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้ **ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน** คือ ควรวางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้าในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพื่อป้องกันปัญหาการติดและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ควรมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ทางมืด หรือจุดตัดรถไฟ เพื่อให้สามารถวางแผนติดตั้งไฟสัญญาณ ป้ายเตือน หรือปรับปรุงพื้นผิวถนนได้อย่างเหมาะสม **ด้านการร่วมรับผลประโยชน์** คือ ควรมีการพัฒนาเส้นทางให้สามารถรองรับคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และผู้พิการได้อย่างสะดวก เช่น ทางลาด ทางเท้าเรียบและกว้าง พร้อมสัญญาณไฟคนข้าม ควรจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาย่อมเยา และสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ไม่ควรจำกัดแค่บางจุด เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียม **ด้านการติดตามประเมินผล** คือ ควรมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการติดตามและประเมินผลคุณภาพของถนน การจัดการจราจร และบริการขนส่งสาธารณะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจต่อบริการคมนาคม เช่น แบบสอบถาม หรือเวทีแสดงความคิดเห็น ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรืออาชญากรรม เช่น ทางเปลี่ยว จุดตัดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประเมินผลและเพิ่มความปลอดภัย



คิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 อธิบายได้ว่า

ด้านการตัดสินใจ การบริหารงานด้านคมนาคมควรมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาการคมนาคมอย่างรอบด้าน โดยมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทันท่วงที การตัดสินใจที่ถูกต้องและเหมาะสมช่วยลดปัญหาความแออัดและลดอุบัติเหตุในการเดินทางได้

ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน การวางแผนในการพัฒนาคมนาคมมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหา พร้อมทั้งมีวิธีการแก้ปัญหาที่สอดคล้องกับสถานการณ์จริง และมีการเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผน ส่งผลให้การดำเนินงานมีความเป็นระบบและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ การพัฒนาโครงการคมนาคมก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยตรง ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ โครงการที่พัฒนาขึ้นสามารถตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนได้ และยังช่วยยกระดับความสะดวกในการเดินทาง

ด้านการติดตามประเมินผล มีการติดตามและประเมินผลโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การปรับปรุงและพัฒนาเป็นไปในทิศทางที่เหมาะสมและทันเวลา อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลการดำเนินงานและผลการประเมิน สร้างความโปร่งใสและความเชื่อมั่นในกระบวนการพัฒนา

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี” ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิด ในการศึกษาขอบเขตเนื้อหาในการวิจัย รวมถึงการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ 1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 3. เพื่อเสนอแนะแนวทางบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้บริการสถานีตำรวจภูธรพุทธมณฑล อำเภอฟุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม จำนวน 331,177 คน กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ ทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ผลการวิจัยประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย 4 ด้าน ดังนี้ 1) ด้านการตัดสินใจ 2) ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน 3) ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และ 4) ด้านการติดตามประเมินผล ซึ่งข้อมูลที่ได้จะนำมาวิเคราะห์หาค่าทางสถิติประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติทดสอบค่าที และสถิติทดสอบความแปรปรวนทางเดียว สรุปผลการศึกษาค้นคว้าตามลำดับดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.2 อภิปรายผล

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในครั้งต่อไป

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.75 มีอายุ 38 - 47 ปี จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.50 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และมีรายได้ 15,001 - 20,000 บาท จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ตามลำดับ

5.1.2 ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวม และจำแนกในแต่ละด้าน

พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.81$, S.D.=0.80) เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ($\bar{X}=3.93$, S.D.=0.83) รองลงมาคือ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.85) และด้านการตัดสินใจ ($\bar{X}=3.87$, S.D.=0.86) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการติดตามประเมินผล ($\bar{X}=3.75$, S.D.=0.89) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านและรายข้อ พบว่า

1) **ด้านการตัดสินใจ** พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.86) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ในการบริหารงานด้านคมนาคมมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วน ($\bar{X}=4.08$, S.D.=0.92) รองลงมา คือ มีการมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทั่วถึง ($\bar{X}=3.76$, S.D.=0.86) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ มีการประเมินผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาว ($\bar{X}=3.68$, S.D.=1.11) ตามลำดับ

2) **ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน** พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.78$, S.D.=0.85) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ การวางแผนในการพัฒนามคมนาคมมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ปัญหา ($\bar{X}=3.86$, S.D.=0.92) รองลงมา คือ การวางแผนได้กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหาที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ ($\bar{X}=3.82$, S.D.=1.11) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การวางแผนมีการพิจารณาถึงสาเหตุของปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัด ($\bar{X}=3.72$, S.D.=0.86) ตามลำดับ

3) **ด้านการร่วมรับผลประโยชน์** พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.93$, S.D.=0.83) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ การพัฒนาโครงการคมนาคมทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น ($\bar{X}=3.99$, S.D.=0.91) รองลงมาคือ ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ($\bar{X}=3.93$, S.D.=0.94) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยขึ้น ($\bar{X}=3.90$, S.D.=0.90) ตามลำดับ

4) **ด้านการติดตามประเมินผล** พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.75$, S.D.=0.98) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมากทุกข้อ ดังนี้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ($\bar{X}=3.82$, S.D.=0.99) รองลงมา คือ การติดตามผลโครงการช่วยให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้ดีขึ้น ($\bar{X}=3.76$,

S.D.=1.00) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ มีการเปิดเผยข้อมูลการติดตามผลและการประเมินผล ให้ประชาชนเห็นถึงความโปร่งใส ($\bar{X}=3.70$, S.D.=1.10) ตามลำดับ

5.1.3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนที่เพศ และการศึกษา ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอายุ อาชีพ และรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมไม่แตกต่างกัน ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

จากการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และด้านการติดตามประเมินผล จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

จากการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และด้านการติดตามประเมินผล จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 3 ประชาชนที่มีการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

จากการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และด้านการติดตามประเมินผล แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

จากการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และด้านการติดตามประเมินผล จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 5 ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

จากการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 4 ด้านไม่แตกต่างกัน คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และด้านการติดตามประเมินผล จึงไม่ยอมรับสมมติฐานการวิจัย

5.1.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

1. ข้อเสนอแนะจากกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม ได้เสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ทั้ง 4 ด้าน ดังนี้ คือ

1) **ด้านการตัดสินใจ** พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงระบบคมนาคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง จำนวน 10 คน 2) ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การปิดถนน หรือโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้ จำนวน 6 คน

2) **ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน** พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรวางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้าในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพื่อป้องกันปัญหาการติดขัดและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น จำนวน 6 คน 2) ควรมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ทางมืด หรือจุดตัดรถไฟ เพื่อให้สามารถวางแผนติดตั้งไฟสัญญาณ ป้ายเตือน หรือปรับปรุงพื้นผิวถนนได้อย่างเหมาะสม จำนวน 4 คน

3) **ด้านการร่วมรับผลประโยชน์** พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรมีการพัฒนาเส้นทางให้สามารถรองรับคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และผู้พิการได้อย่างสะดวก เช่น ทางลาด ทางเท้าเรียบและกว้าง พร้อมสัญญาณไฟคนข้าม จำนวน 13 คน 2) ควรจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาย่อมเยา และสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ไม่ควรจำกัดแค่บางจุด เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียม จำนวน 6 คน

4) **ด้านการติดตามประเมินผล** พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนี้ 1) ควรมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการติดตามและประเมินผลคุณภาพของถนน การจัดการจราจร และบริการขนส่งสาธารณะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง จำนวน 8 คน 2) เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจต่อบริการคมนาคม เช่น แบบสอบถาม หรือเวทีแสดงความคิดเห็น จำนวน 6 คน 3) ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดเสี่ยงต่อ

อุบัติเหตุหรืออาชญากรรม เช่น ทางเปลี่ยว จุดตัดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประเมินผลและเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 4 คน

2. ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับความเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ที่ได้จากการสัมภาษณ์ ดังนี้

1) ด้านการตัดสินใจ ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจมากขึ้น ทั้งผ่านเวทีชุมชน การลงพื้นที่ และช่องทางออนไลน์ เพื่อให้สะท้อนปัญหาได้รอบด้าน พร้อมทั้งควรแจ้งข้อมูลล่วงหน้าเมื่อจะมีการดำเนินโครงการที่กระทบประชาชน เช่น การก่อสร้างหรือเปลี่ยนเส้นทางจราจร เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมและลดข้อขัดแย้ง

2) ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน แผนงานควรยึดจากข้อมูลจริงในพื้นที่ โดยเฉพาะสาเหตุของปัญหาที่ชัดเจน เช่น จุรถติด จุดอันตราย หรือการใช้งานที่ไม่เหมาะสม การฟังเสียงจากชุมชน ควรทำควบคู่กับข้อมูลทางเทคนิค เพื่อให้แผนตรงกับความเป็นจริงและแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริง

3) ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ควรออกแบบงานคมนาคมให้เข้าถึงได้ทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ หรือผู้ใช้รถสาธารณะ พร้อมทั้งควรสื่อสารผลลัพธ์จากโครงการอย่างชัดเจน เช่น ความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นหรือการเดินทางที่สะดวกขึ้น เพื่อให้ประชาชนเห็นประโยชน์และรู้สึกมีส่วนร่วม

4) ด้านการติดตามประเมินผล ควรมีระบบติดตามผลหลังดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง เช่น การสำรวจความพึงพอใจ หรือช่องทางให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ข้อมูลเหล่านี้ควรถูกนำมาใช้เพื่อปรับปรุงงานในอนาคตให้ตอบโจทย์มากยิ่งขึ้น

5.2 อภิปรายผล

ผลการวิจัยที่ควรนำมาอภิปรายผลในครั้งนี้มีหลายประเด็นด้วยกัน ผู้วิจัยขอเสนอตามวัตถุประสงค์การวิจัยดังต่อไปนี้

5.2.1 ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า ในการบริหารงานด้านคมนาคมมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วนมีการวางแผนในการพัฒนามคมนาคมมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ปัญหา และการพัฒนาโครงการคมนาคมทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรุณ จันทร์แก้ว (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขต ตำบลกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา” ผลการศึกษาพบว่า ครูมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขตตำบลกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา โดยรวมอยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

1) ด้านการตัดสินใจ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า ในการบริหารงานด้านคมนาคม มีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วน อีกทั้งยังมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ การตัดสินใจที่

เหมาะสมยังช่วยลดปัญหาความแออัดและอุบัติเหตุในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในด้านคมนาคมนั้น มีความชัดเจนและทำให้ประชาชนเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างตรงประเด็น รวมทั้ง มีการประเมินผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาว ซึ่ง ช่วยให้อาจสามารถวางแผนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหานั้นในอนาคตได้อย่างเป็นระบบ อธิบายได้ภายใต้กรอบของหลักอริยสัจ 4 อย่างชัดเจน กล่าวคือ การที่หน่วยงานสามารถระบุปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านคมนาคมได้อย่างครบถ้วน เป็นการตระหนักรู้ถึง “ทุกข์” ที่ประชาชนกำลังเผชิญอยู่ ส่วนการวิเคราะห์ถึงต้นตอของปัญหา ไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพ งบประมาณ หรือการจัดการเชิงระบบ ถือเป็นการเข้าใจ “สมุทัย” ซึ่งเป็นสาเหตุของทุกข์นั้น ขณะเดียวกัน การกำหนดแนวทางแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นในเชิงนโยบายหรือการลงมือปฏิบัติ เช่น การจัดทำโครงการก่อสร้างใหม่หรือการปรับเปลี่ยนระบบบริหารจราจร จัดอยู่ในขั้นของ “นิโรธ” หรือแนวทางที่มุ่งลดหรือขจัดความทุกข์ และสุดท้าย การนำแนวทางดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติจริงอย่างเป็นลำดับขั้น มีการติดตามประเมินผล และปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา คือกระบวนการของ “มรรค” ที่เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรุณ จันทร์แก้ว (2559) เรื่อง “การบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขตตำบลคูระบุรี อำเภอดุสิต จังหวัดปทุมธานี” พบว่า การบริหารตามหลักอริยสัจ 4 ต้องมีการวิเคราะห์ปัญหาอย่างลึกซึ้ง มีเป้าหมายที่ชัดเจน และใช้ข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขอย่างเป็นระบบ และยัง สอดคล้องกับงานวิจัยของ พระมหาอนุชา พุทฺธสโร (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอดุสิต จังหวัดปทุมธานี” พบว่า หน่วยงานภาครัฐควรมีการตัดสินใจที่โปร่งใส รอบคอบ และมีเป้าหมายในการพัฒนาอย่างชัดเจน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง

2) ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า การวางแผนในการพัฒนาคมนาคม มีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหา พร้อมทั้งพิจารณาถึงสาเหตุของปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัดอย่างรอบด้าน นอกจากนี้ ยังคำนึงถึงการพัฒนายั่งยืนโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ในการวางแผนได้มีการหารือร่วมกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชน เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน และสุดท้าย ได้มีการกำหนดวิธีการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อธิบายภายใต้กรอบของ หลักอริยสัจ 4 จะเห็นได้ว่าการวางแผนที่ดีนั้นเริ่มต้นจากการเข้าใจปัญหาอย่างแท้จริง ซึ่งคือ “ทุกข์” ที่ประชาชนเผชิญอยู่ เช่น การจราจรที่ติดขัดหรือการเดินทางที่ไม่ปลอดภัย ต่อมาคือการวิเคราะห์ “สมุทัย” หรือสาเหตุของปัญหา เช่น การขาดระบบการจราจรที่เป็นระบบ การออกแบบเมืองที่ไม่ตอบโจทย์การเดินทาง และพฤติกรรมการใช้รถส่วนบุคคล จากนั้นจึงกำหนด “นิโรธ” คือเป้าหมายของการดับทุกข์ เช่น การสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและปลอดภัย และท้ายที่สุดคือการกำหนดแนวทางหรือ “มรรค” ซึ่งก็คือกระบวนการวางแผนที่เป็นขั้นตอน มีการมีส่วนร่วม และดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ การวางแผนในลักษณะนี้จึงไม่เพียงแต่เป็นกระบวนการทางการบริหารเท่านั้น แต่ยังเป็นแนวทางการแก้ปัญหาตามหลักพุทธธรรมที่เน้นการคิดอย่างมีเหตุผล และรอบคอบ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรุณ จันทร์แก้ว (2559) เรื่อง “การบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาในเขตตำบลคูระบุรี อำเภอดุสิต จังหวัด

พังกา” ที่พบว่า การวางแผนงานตามหลักอริยสัจ 4 จำเป็นต้องเริ่มจากการเข้าใจปัญหาอย่างแท้จริง วิเคราะห์เหตุอย่างตรงจุด และวางแนวทางพัฒนาอย่างมีเป้าหมายและเป็นระบบ พร้อมทั้ง สอดคล้องกับงานวิจัยของ อนุภาส มังสระหุ (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของเทศบาลตำบลทุ่งกุลา อำเภอสุวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด” ที่ระบุว่า การวางแผนการบริหารที่ดีควรมีเป้าหมายชัดเจนและเปิดโอกาสให้บุคลากรและประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทาง เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

3) ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ การพัฒนาโครงการคมนาคม ส่งผลให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยประชาชนได้รับผลประโยชน์จากเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังช่วยลดปัญหาความแออัดและประหยัดเวลาในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งประชาชน ยังได้รับประโยชน์จากระบบขนส่งสาธารณะที่ได้รับการพัฒนาให้มีความสะดวก รวดเร็ว และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้โครงการคมนาคมที่ได้รับการพัฒนา สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้เป็นอย่างดี อธิบายตามหลัก อริยสัจ 4 จะเห็นว่า การได้รับประโยชน์ของประชาชนจากการพัฒนามาคมนาคมนั้น มีจุดเริ่มต้นจากการที่รัฐรับรู้ถึง “ทุกข์” หรือความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชน ไม่ว่าจะเป็นถนนที่ชำรุด การเดินทางที่ล่าช้า หรือระบบขนส่งที่ไม่ทั่วถึง จากนั้นได้มีการวิเคราะห์ “สมุทัย” หรือสาเหตุของปัญหา เช่น การจัดการจราจรที่ไม่มีประสิทธิภาพ โครงสร้างพื้นฐานที่ล้าหลัง หรือการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน เมื่อเข้าใจปัญหาและสาเหตุอย่างชัดเจน จึงสามารถกำหนด “นิโรธ” หรือเป้าหมายที่มุ่งยุติปัญหาเหล่านี้ได้อย่างถูกต้อง เช่น การมุ่งพัฒนาเส้นทางเดินทางที่เชื่อมโยงพื้นที่สำคัญ การลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่ง และสุดท้ายคือ “มรรค” หรือแนวทางการแก้ไขที่เป็นรูปธรรม เช่น การจัดสรรงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินโครงการตามแผน และการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง จนประชาชนสามารถเข้าถึงผลประโยชน์ได้จริง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระสีหวัฒน์ บุญรัตน์ (2559) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสีล จังหวัดนครศรีธรรมราช” ที่พบว่า ประชาชนรับรู้และได้รับผลประโยชน์จากการบริหารงานของรัฐ โดยเฉพาะด้านมูทิตาและอุเบกขา ซึ่งเน้นการพัฒนาเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม และความเป็นธรรมในการกระจายทรัพยากร นอกจากนี้ยัง สอดคล้องกับงานวิจัยของ อนุภาส มังสระหุ (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของเทศบาลตำบลทุ่งกุลา อำเภอสุวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด” ที่ระบุว่า การพัฒนาอย่างคุ้มค่าและทั่วถึง เป็นสิ่งสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของประชาชนต่อการบริหารงานภาครัฐ

4) ด้านการติดตามประเมินผล พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง โดยการประเมินผลมุ่งเน้นไปที่การตรวจสอบผลกระทบที่เกิดจากโครงการอย่างรอบด้าน ทั้งนี้ การติดตามผลอย่างสม่ำเสมอยิ่งช่วยให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ประชาชนยังสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานและการประเมินผลได้อย่างสะดวก และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส ซึ่ง สะท้อนถึงความรับผิดชอบและความชัดเจนในการดำเนินงาน

ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อธิบายตามกรอบของ หลักอริยสัจ 4 การติดตามและประเมินผลในลักษณะนี้ ถือเป็นกระบวนการที่สะท้อนถึงการเข้าใจ “ทุกข์” อย่างลึกซึ้ง เพราะเป็นการตรวจสอบว่าแนวทางแก้ไขที่ดำเนินไปนั้นสามารถจัดหรือบรรเทาปัญหาได้จริงหรือไม่ อีกทั้งยังมีการทบทวน “สมุทัย” หรือสาเหตุของปัญหาอย่างต่อเนื่องในกรณีที่พบว่ายังมีอุปสรรคหรือผลกระทบซ้ำเดิมปรากฏอยู่ การประเมินผลยังทำให้เห็น “นิโรธ” ที่แท้จริงว่าบรรลุผลหรือยัง และหากไม่บรรลุ ก็สามารถปรับปรุง “มรรค” หรือแนวทางการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมและตรงจุดยิ่งขึ้น การประเมินผลจึงไม่ใช่เพียงการรายงานผลลัพธ์เท่านั้น แต่เป็นกระบวนการวิเคราะห์เพื่อพัฒนาการบริหารงานให้มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระมหาอนุชา พุทฺธสโร (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด” ซึ่งพบว่า หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบสูงมักเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามาตรวจสอบและติดตามงานอย่างใกล้ชิด อันเป็นการส่งเสริมความโปร่งใสในภาครัฐ และยัง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ทองรัก หมอมแก้ว (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลน้อย อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด” ที่ระบุว่า การติดตามผลและการเปิดเผยข้อมูลอย่างชัดเจนเป็นกลไกสำคัญในการสร้างความน่าเชื่อถือ ความไว้วางใจ และความร่วมมือจากประชาชนต่อหน่วยงานท้องถิ่น

5.2.3 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยจำแนกตาม เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ ต่างกัน

พบว่า ประชาชนที่เพศ และการศึกษา ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอายุ อาชีพ และรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมไม่แตกต่างกันสามารถอภิปรายได้ดังนี้

1) จากสมมติฐานที่ 1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวม ไม่แตกต่างกัน อภิปรายได้ว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ไม่ได้ขึ้นอยู่กับเพศของบุคคล แต่สะท้อนถึงความรู้และประสบการณ์ร่วมต่อการบริหารงานในพื้นที่ ซึ่งทุกเพศได้รับผลกระทบจากการบริการด้านคมนาคมในลักษณะคล้ายกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระสีหวัฒน์ ปุณฺณรตนโน (บุญรัตน์) (2559) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลลิซัล จังหวัดนครศรีธรรมราช” ซึ่งพบว่า เพศของประชาชนไม่ใช่ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในความคิดเห็นต่อการบริหารงานของรัฐ

2) จากสมมติฐานที่ 2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมไม่แตกต่างกัน อภิปรายได้ว่า ความ

คิดเห็นของประชาชนที่มีอายุต่างกันต่อการบริหารงานด้านคมนาคมไม่แตกต่างกัน อาจเนื่องมาจากทุกช่วงวัยต่างมีประสบการณ์ร่วมในการใช้บริการคมนาคม ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง การใช้ถนน หรือระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตประจำวันของประชาชนทุกกลุ่ม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระมหานูชา พุทฺธสโร (2560) ที่ศึกษา “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด” ซึ่งพบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อการบริหารงานโดยรวมไม่แตกต่างกัน

3) จากสมมติฐานที่ 3 ประชาชนที่มีการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมแตกต่างกัน อภิปรายได้ว่าระดับการศึกษาทำให้คิดต่าง ซึ่งประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีความเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคม ได้ดีว่าประชาชนที่การศึกษาระดับปริญญาตรี และประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี โดยประชาชนที่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ทั้งในด้านการตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และด้านการติดตามประเมินผล ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระสหัสพงศ์ ปุณฺณรตนโน (บุญรัตน์) (2559) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช” ซึ่งพบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4) จากสมมติฐานที่ 4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวม ไม่แตกต่างกัน อภิปรายได้ว่าประชาชนจะมีอาชีพที่แตกต่างกัน แต่ทุกกลุ่มอาชีพต่างก็มีประสบการณ์ร่วมในการใช้บริการด้านคมนาคม เช่น การเดินทางไปทำงาน การขนส่งสินค้า การรับบริการจากหน่วยงานรัฐ หรือแม้แต่การใช้เส้นทางเพื่อกิจกรรมประจำวันอื่น ๆ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจึงมีบทบาทอย่างเท่าเทียมต่อประชาชนในทุกอาชีพ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทองรัก หมอกมัว (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภोजตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด” ซึ่งพบว่า อาชีพไม่เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในความคิดเห็นต่อการบริหารงานของหน่วยงานภาครัฐ และยัง สอดคล้องกับงานวิจัยของ พระสหัสพงศ์ ปุณฺณรตนโน (บุญรัตน์) (2559) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช” ที่ระบุว่า ความคิดเห็นของประชาชนไม่ได้แตกต่างกันตามอาชีพอย่างมีนัยสำคัญ

5) จากสมมติฐานที่ 5 ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวม ไม่แตกต่างกัน อภิปรายได้ว่าระดับรายได้ที่แตกต่างกันสะท้อนให้เห็นว่า ระบบคมนาคมในพื้นที่ที่มีความครอบคลุม และให้บริการแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง ไม่ว่าผู้มีรายได้ต่ำหรือรายได้สูง ก็สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานหรือบริการด้านคมนาคมได้ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ความต้องการพื้นฐานด้านการเดินทาง เช่น ถนนที่ดี ระบบขนส่งที่ปลอดภัย หรือการเข้าถึงสถานที่ต่าง ๆ เป็นสิ่งที่ทุกระดับรายได้ล้วนต้องการอย่างเท่าเทียมกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย พระสีหวัฒน์ ปุณณุตโน (บุญรัตน์) (2559) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช”

5.2.3 จากข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

พบว่า ด้านการตัดสินใจ ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก่อนมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงระบบคมนาคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การปิดถนน หรือโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ควรวางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้าในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพื่อป้องกันปัญหารถติดและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ควรมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ทางมืด หรือจุดตัดรถไฟ เพื่อให้สามารถวางแผนติดตั้งไฟสัญญาณ ป้ายเตือน หรือปรับปรุงพื้นผิวถนนได้อย่างเหมาะสม ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ควรมีการพัฒนาเส้นทางให้สามารถรองรับคนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และผู้พิการได้อย่างสะดวก เช่น ทางลาด ทางเท้าเรียบและกว้าง พร้อมสัญญาณไฟคนข้าม ควรจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาย่อมเยา และสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ไม่ควรจำกัดแค่บางจุด เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียม ด้านการติดตามประเมินผล ควรมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการติดตามและประเมินผลคุณภาพของถนน การจัดการจราจร และบริการขนส่งสาธารณะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจต่อบริการคมนาคม เช่น แบบสอบถาม หรือเวทีแสดงความคิดเห็น ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรืออาชญากรรม เช่น ทางเปลี่ยว จุดตัดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประเมินผลและเพิ่มความปลอดภัย ในการบริหารงานด้านคมนาคมยังมีปัญหาหลายประการที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน ซึ่งสะท้อนถึง “ทุกข์” ที่ประชาชนต้องเผชิญ เช่น ความไม่สะดวกในการเดินทาง ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และการไม่ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ สาเหตุของปัญหาเหล่านี้ หรือ “สมุทัย” มาจากการที่ประชาชนยังไม่มีส่วนร่วมอย่างแท้จริงในกระบวนการตัดสินใจและวางแผน โดยเฉพาะการขาดเวทีรับฟังความคิดเห็น การขาดระบบสำรวจจุดเสี่ยง และการออกแบบระบบขนส่งที่ยังไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มประชาชน ประชาชนจึงแสดงความคาดหวังต่อ “นิโรธ” หรือสภาพที่ดีขึ้น เช่น การเปิดโอกาสให้มีการมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาเส้นทางให้เอื้อต่อผู้สูงอายุและผู้พิการ การให้บริการขนส่งในราคาย่อมเยา และการติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่เสี่ยง ซึ่ง

ทั้งหมดนี้คือ “มรรค” หรือแนวทางปฏิบัติที่ควรดำเนินการ โดยเฉพาะการจัดเวทีประชาคมก่อนตัดสินใจโครงการ การวางแผนจัดการจราจรในช่วงวันหยุด การเก็บข้อมูลจุดอันตรายเพื่อวางมาตรการเชิงรุก และการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามและประเมินผลร่วมกับภาคประชาชน การบริหารงานที่ยึดหลักอริยสัจ 4 จะช่วยให้สามารถวิเคราะห์ปัญหาได้ตรงจุด เข้าใจสาเหตุอย่างแท้จริง เห็นแนวทางการแก้ไขที่ชัดเจน และวางแผนดำเนินการได้อย่างมีระบบ ส่งผลให้การพัฒนาด้านคมนาคมสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โปร่งใส เป็นธรรม และยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พระมหาอนุชา พุทฺธโร (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด” ซึ่งเสนอว่าควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและรับฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึง เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสและตอบสนองต่อความต้องการที่แท้จริงของประชาชน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทองรัก หมอกมัว (2560) เรื่อง “ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลคูน้อย อำเภोजตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด” ที่เสนอให้มีการชี้แจงข้อมูลต่อประชาชน เพิ่มการประชาสัมพันธ์ และเปิดช่องทางให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น รวมถึงติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงานของภาครัฐ

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยและการอภิปรายผลแล้วสามารถสรุปผล ดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี นั้นผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติการ ดังนี้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

1) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 1 คือ ด้านการตัดสินใจ ซึ่งมีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก ดังนั้น ควรมีการตัดสินใจเชิงนโยบายที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง โดยควรเปิดรับความคิดเห็นจากภาคประชาชน เพื่อให้การดำเนินงานตอบสนองต่อปัญหาได้ตรงจุด และกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน โปร่งใส และตรวจสอบได้ พร้อมทั้งควรมีเวทีประชาคมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในขั้นตอนการกำหนดนโยบาย

2) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 2 คือ ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน ซึ่งมีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก ดังนั้น ควรจัดทำแผนปฏิบัติงานที่เป็นระบบ มีความยืดหยุ่น และมีการประเมินผลล่วงหน้าอย่างรอบคอบ โดยควรเน้นการวางแผนที่มุ่งจัดการสาเหตุแห่งปัญหาเช่น การวางระบบขนส่งที่ลดความแออัด การบริหารเวลาเดินทางให้มีประสิทธิภาพ และควรร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิผลในการดำเนินงาน

3) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 3 คือ ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ ซึ่งมีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก ดังนั้น ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบที่เป็นธรรม เช่น การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนหรือชุมชนมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ หรือเข้าถึงบริการด้านคมนาคมได้อย่างเท่าเทียม เพื่อให้การแบ่งปันผลประโยชน์สาธารณะเป็นไปอย่างโปร่งใส

4) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ 4 คือ ด้านการติดตามประเมินผล ซึ่งมีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก ดังนั้น ควรจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง มีการเปิดเผยข้อมูลให้ประชาชนเข้าถึง และรับฟังข้อเสนอแนะจากชุมชน เพื่อให้สามารถปรับปรุงการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

จากการการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ดังนั้นผู้วิจัยจึงเสนอแนะให้ทำการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. ควรศึกษาเรื่อง “การส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนโครงการคมนาคมในระดับท้องถิ่น”
2. ควรศึกษาเรื่อง “ผลกระทบของโครงการคมนาคมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน”
3. ควรศึกษาเรื่อง “บทบาทของเทศบาลในการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนตามหลักอริยสัจ 4”
4. ควรศึกษาเรื่อง “การประเมินความพึงพอใจของประชาชนต่อระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่อำเภอบางละมุง”



บรรณานุกรม

หนังสือ

ดิณ ปรัชญพฤทธิ. (2548). *หลักการจัดการ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ธนจรัส พูนสิทธิ์. (2550). *การจัดการองค์การและการบริหาร*. กรุงเทพฯ: สหธรรมิก.

ธีรวุฒิ บุญยโสภณ. (2554). *องค์การและการจัดการ*. กรุงเทพฯ: อักษรปริทรรศน์

พยอม วงศ์สารศรี. (2548). *การบริหารทรัพยากรมนุษย์*. กรุงเทพฯ: คณะวิทยาการจัดการสถาบัน
ราชภัฏสวนดุสิต.

พระธรรมโกศาจารย์ (ประยูรธมมจิตโต). (2549). *พุทธวิธีบริหาร*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหา
จุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย.

พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตโต). (2538). *พจนานุกรมพุทธศาสตร์ฉบับประมวลศัพท์* (พิมพ์ครั้งที่ 8).
กรุงเทพฯ: มหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย.

พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตโต). (2544). *พุทธวิธีในการสอน* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: สหธรรมิก.

พระพรหมคุณาภรณ์ (ป.อ.ปยุตโต). (2559). *พจนานุกรมพุทธศาสตร์ฉบับประมวลธรรม* (พิมพ์ครั้งที่
34). กรุงเทพฯ: เอส.อาร์.พรินติ้งแมสโปรดักส์.

พระราชญาณวิสิฐ (เสริมชัยขยมงคล). (2550). *การบริหารวัด* (พิมพ์ครั้งที่ 8). ราชบุรี: เพชรเกษการ
พิมพ์.

พระราชวรมณี. (2528). *พจนานุกรมพุทธศาสตร์ฉบับประมวลธรรม*. กรุงเทพฯ: มหาจุฬาลงกรณ์ราช
วิทยาลัย.

พระราชวรมณี. (2529). *ธรรมบุญชีวิต พุทธจริยเพื่อชีวิตที่ดีงาม*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์การพิมพ์.

พิมลจรรย นามวัฒน์. (2544). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการบริหารธุรกิจ* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: เท็กซ์
แอนด์ เจนรัล.

ภิญโญ สาธร. (2546). *หลักการบริหารการศึกษา* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: วัฒนาพานิช.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542*. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2551). *พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ*. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.

วศิน อินทสระ. (2548). *อริยสัจ 4* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: ธรรมดา.

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. (2549). *การบริหารพัฒนาชนบท*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

วิโรจน์สารรัตน์. (2542). *การบริหารหลักการทฤษฎีและประเด็นทางการศึกษา*. กรุงเทพฯ: ทิพย์วิสุทธิ์.

วีระ ไชยธรรม. (2549). *เอกสารประกอบการบรรยาย หลักการบริหารบ้านเมืองและสังคมที่ดี (Good Governance)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานข้าราชการพลเรือน.

ศิริวรรณ เสรีรัตน์และคณะ. (2541). *การวิจัยธุรกิจ*. กรุงเทพฯ: เพชรจรัสแสงแห่งโลก.

สมคิด บางโม. (2545). *องค์การและการจัดการ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.

สมพงศ์ เกษมสิน. (2546). *การบริหาร*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

สมยศ นาวิการ. (2543). *การบริหารและพฤติกรรมองค์การ*. กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานคร.

สมาน รังสิโยภักษ์. (2547). *การบริหาร*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

สุพิน เกษาคุปต์. (2544). *รัฐศาสตร์-การบริหาร: รวมบทความวิชาการ*. กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิทยานิพนธ์/ สารนิพนธ์/ รายงานการวิจัย/ บทความ

กาญจนา साไซยันต์. (2556). *ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการเลือกตั้งนายกเทศมนตรีตำบลพรสวรรค์อำเภอเสลภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด*. สารนิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

กิตติ สุทธิสัมพันธ์. (2542). *ความคิดเห็นของตัวแทนออกของต่อวิธีการศุลกากรในการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ: ศึกษากรณีการนำเข้าทางสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยาน*

กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

จันทร์มงคล พันธุ์พาณิชย์. (2553). การบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วน
ตำบลลิ้นฟ้า อำเภोजตุรพักตรพิมานจังหวัดร้อยเอ็ด. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตร
มหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.

อัญชลี พิมพ์เวิน. (2553). ความคิดเห็นของนิสิตเกี่ยวกับปัญหาการบริหารงานขององค์การบริหาร
ส่วนตำบลในจังหวัดร้อยเอ็ด. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิต
วิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.

ทองรัก หมอกมัว. (2560). ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของ
องค์การบริหารส่วนตำบลน้อย อำเภोजตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด. สารนิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย
มหาภูมิราชวิทยาลัย.

บังอร มาลาศรี. (2540). ความคิดเห็นของข้าราชการรัฐสภาสามัญที่มีต่อบทบาทและความรับผิดชอบ
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิต
วิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กฤษณี มหาวิรุฬห์. (2531). ทศนะในการดำเนินงานเบื้องต้นของประธานกรรมการหมู่บ้านตาม
โครงการปี หนึ่งรุ่งศุภภาพชีวิตและความนำคุณธรรมเป็นพื้นฐาน: ศึกษาเฉพาะกรณี
จังหวัดชัยนาท. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พระครูใบฎีกาสุนันท์ สุวิชาโน (สอนเล็ก). (2553). ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการการศึกษา
ตามแนววิถีพุทธ : กรณีศึกษา โรงเรียนวัดขมิ้นมิตร อำเภอพระประแดง จังหวัด
สมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหา
จุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.

พระมหาอนุชา พุทฺธสโร (อาชากิจ). (2560). *ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตร้อยเอ็ด.

พระสืหวัดม์ ปุณฺณรัตน์ (บุญรัตน์). (2559). *ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักพรหมวิหาร 4 ของเทศบาลตำบลลิขิต จังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตร้อยเอ็ด.

ละมัย วงศ์อมตย์. (2555). *ปัญหาการบริหารงบประมาณของเทศบาลตำบลในจังหวัดร้อยเอ็ด*. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.

สมชาย ประเสริฐผล. (2538). *ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สาธารณะระดับตำบลต่อการดำเนินงาน*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สรธร ศุภัญญ์ และอำพล การุณสุนทวงษ์. (2565). *การพัฒนาแบบจำลองการเดินทางและการกระจายการเดินทางสำหรับอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี*. ในการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 27. (หน้าTRL12-1-TRL12-2). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

สุภาพร เย็นทรัพย์. (2554). *ความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาขององค์การบริหารส่วนตำบล โนนสวรรค์ อำเภอปทุมรัตน์ จังหวัดร้อยเอ็ด*. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.

อนุภาส มังสระคู. (2560). *ความคิดเห็นของบุคลากรที่มีต่อการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของเทศบาลตำบลทุ่งกุลาร้องไห้ อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดร้อยเอ็ด*. สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตร้อยเอ็ด.

อรนุช จันท์แก้ว. (2559). *การบริหารงานวิชาการตามหลักอริยสัจ 4 ของผู้บริหารโรงเรียน
ประถมศึกษาในเขต ตำบลกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดพังงา*. สารนิพนธ์ปริญญา
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย
มหาม ภูมราชวิทยาลัย.

อุทิศ แก้วขาว. (2543). *ความคิดเห็นของผู้มีสิทธิเลือกตั้งเกี่ยวกับคุณลักษณะและบทบาทของ
นายกเทศมนตรี: กรณีศึกษาเทศบาลตำบลโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

เว็บไซต์

การตลาดการท่องเที่ยว, “การคมนาคมขนส่ง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2562, จาก

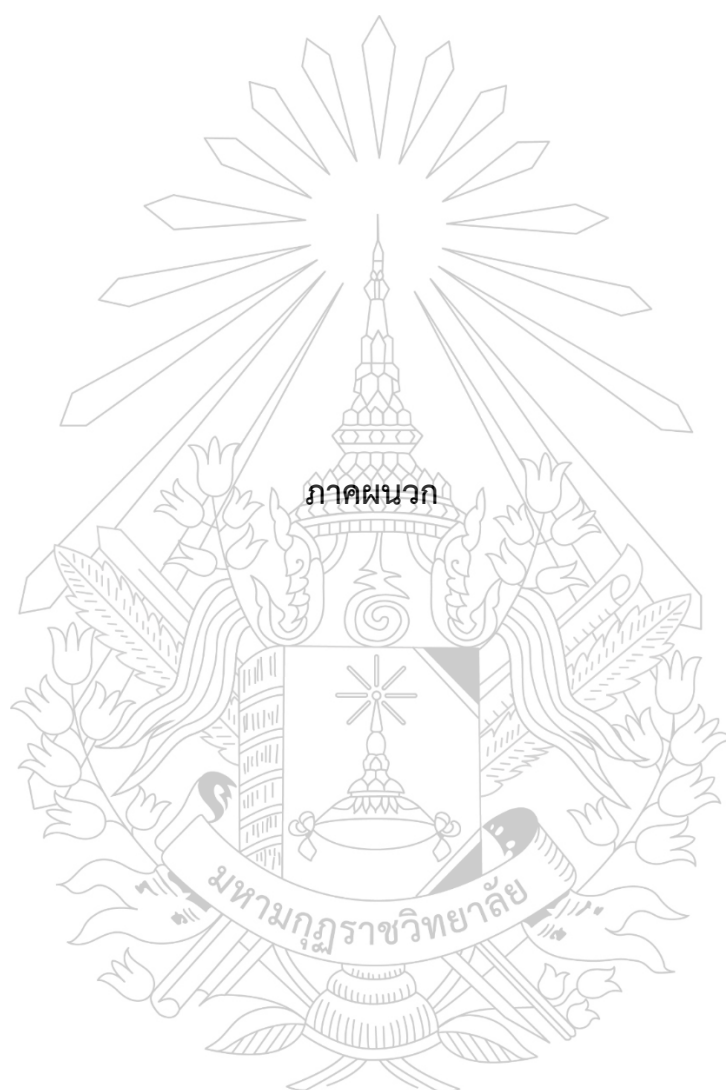
<https://sites.google.com/site/fhdfh656/kar-khnsng>.

ที่ว่าการอำเภอบางละมุง. ข้อมูลอำเภอ. สืบค้นเมื่อ 17 มกราคม 2568. จาก

<https://www.banglamungdistrict.go.th/?page=information&subpage=tourism>

อรชума ปานยิ้ม และ วราภรณ์ ไฉ่ฉายมี, “รูปแบบการขนส่งในงานโลจิสติกส์,” สืบค้นเมื่อวันที่ 2
ตุลาคม 2562, จาก

<https://sites.google.com/site/rupbaebkarkhnsngninganlocis/prapheth-khxng-kar-khnsng>.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
รายนามผู้ตรวจเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

รายนามผู้ตรวจเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1) ผศ.ดร.กัญจิรา วิจิตรวัชรารักษ์

ตำแหน่ง

อาจารย์ภาควิชารัฐศาสตร์และเศรษฐศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราช
วิทยาลัย

2) ผศ.ดร.สมพงษ์ พิพัฒน์เอกสกุล

ตำแหน่ง

อาจารย์ประคณะศิลปศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ

3) พระมหาอรุณ ปญฺญารุโณ, ผศ.ดร.

ตำแหน่ง

อาจารย์ภาควิชารัฐศาสตร์และเศรษฐศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราช
วิทยาลัย

4) รศ.ดร.สัณญา เคนาภูมิ

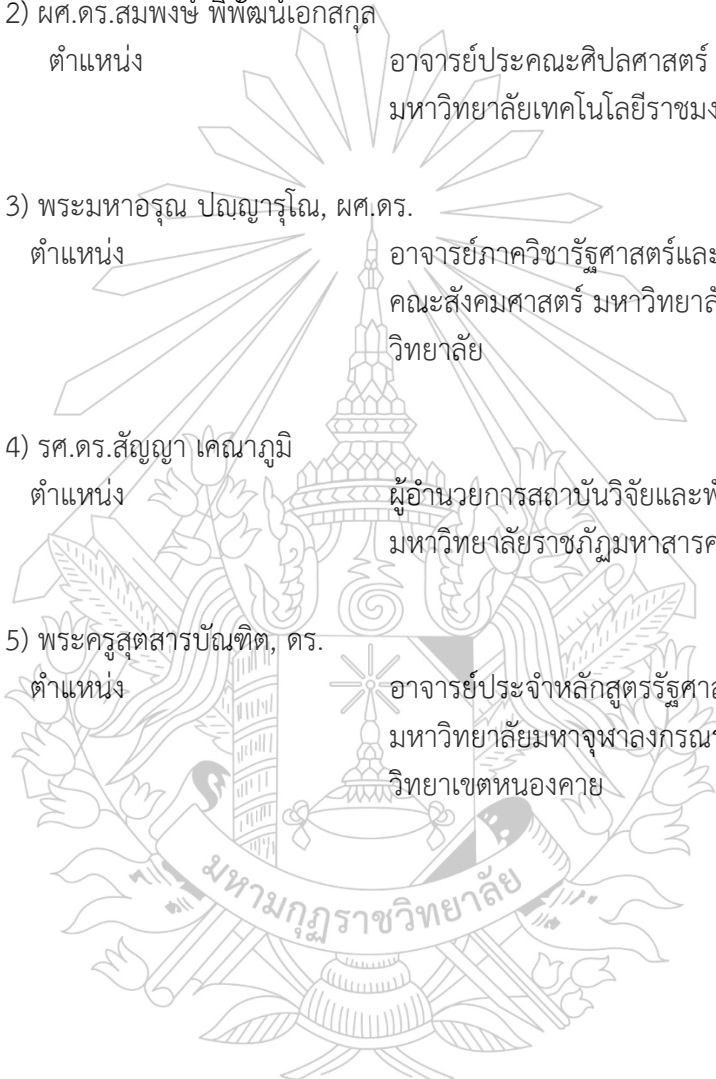
ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

5) พระครูสุตสารบัณฑิต, ดร.

ตำแหน่ง

อาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย
วิทยาเขตหนองคาย





บันทึกข้อความ

ส่วนงาน คณะสังคมศาสตร์ (บัณฑิตศึกษา) โทร. ๑๑๕๖

ที่ อว ๗๙๐๘/๖๐๗๘๘

วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC)

เจริญพร ผศ.ดร.กัญจรา วิจิตรวรารักษ์

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๓๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province)" มีความประสงค์จะขอให้ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) เพื่อเก็บข้อมูลการเขียนวิทยานิพนธ์

ในการนี้ คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมหาเพื่อขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) แก่นักศึกษาเพื่อการเก็บข้อมูลงานเขียนวิทยานิพนธ์ต่อไป ซึ่งกำหนดวันและเวลาในการดำเนินการนั้น นักศึกษาจะเป็นผู้ติดต่อด้วยตนเองในภายหลังอีกครั้ง

จึงเจริญพรมหาเพื่อโปรดพิจารณาอนุเคราะห์

(พระมหาสุรกร ชินพุทธสิริ, ผศ.)
คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิราวุธวิทยาลัย

พร้อมใจแล้ว
กนก
(ผศ.ดร.กัญจรา วิจิตรวรารักษ์)

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๗๘๘



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถ.ศาลายา-นครชัยศรี

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๓๑๐

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC)

เจริญพร ผศ.ดร.สมพงษ์ พัฒนโสภณ อาจารย์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๓๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province)" มีความประสงค์จะขอให้ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) เพื่อเก็บข้อมูลการเขียนวิทยานิพนธ์

ดังนั้น บัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมายังท่าน เพื่อขอความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) ดังกล่าว ให้แก่นักศึกษาเพื่อเก็บข้อมูลเขียนงานวิทยานิพนธ์ต่อไป

จึงเจริญพรมาเพื่อขอความอนุเคราะห์

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพหุธิสโร, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นายพิทักษ์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๘-๖๘๒๑-๑๕๖๒

สมพงษ์
(ผศ.ดร.สมพงษ์ พัฒนโสภณ)



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน คณะสังคมศาสตร์ (บัณฑิตศึกษา) โทร. ๑๑๕๖

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๗๘๘

วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC)

เรียน พระมหาอรุณ ปญฺญารุโณ, ผศ.ดร.

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province) มีความประสงค์จะขอให้ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) เพื่อเก็บข้อมูลการเขียนวิทยานิพนธ์

ในการนี้ คณะสังคมศาสตร์ จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) แก่นักศึกษาเพื่อการเก็บข้อมูลงานเขียนวิทยานิพนธ์ต่อไป ซึ่งกำหนดวันและเวลาในการดำเนินการนั้น นักศึกษาจะเป็นผู้ติดต่อด้วยตนเองในภายหลังอีกครั้ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุเคราะห์

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธิสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

๕๕๕๕๕๕

๗ ๘๘๘ ๙

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรวิทยาดิบ



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
๒๔๘ ถนนวิสุทธิกษัตริย์
ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๓๑๐
โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๖๐
www.mbu.ac.th

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๗๘๘

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC)

เจริญพร รศ.ดร.สัญญา เคนาภูมิ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๓๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province) มีความประสงค์จะขอให้ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) เพื่อเก็บข้อมูลการเขียนวิทยานิพนธ์

ดังนั้น บัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมายังท่าน เพื่อขอความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) ดังกล่าว ให้แก่นักศึกษาเพื่อเก็บข้อมูลเขียนงานวิทยานิพนธ์ต่อไป

จึงเจริญพรมมาเพื่อขอความอนุเคราะห์

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพหุสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

มหาวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นายพิทักษ์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๘-๖๘๒๑-๑๕๖๒

รศ.ดร.สัญญา เคนาภูมิ



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถ.ศาลายา นครชัยศรี

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๓๑๐

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๗๘๘

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC)

เรียน พระครูสุตสารบัณฑิต, ดร. อาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๓๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province)" มีความประสงค์จะขอให้ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) เพื่อเก็บข้อมูลการเขียนวิทยานิพนธ์

ดังนั้น บัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์ จึงเรียนมายังท่าน เพื่อขอความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (IOC) ดังกล่าว ให้แก่นักศึกษาเพื่อเก็บข้อมูลเขียนงานวิทยานิพนธ์ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นายพิทักษ์ ม่วงนิม

โทร. ๐๘-๖๘๒๑-๑๕๖๒

(ดร.สุร.ม.สารบัณฑิต, ดร.)



ภาคผนวก ข
แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์



แบบสอบถามการวิจัย
ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4
ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อเก็บข้อมูลทางการวิจัย และการศึกษาเพื่อประกอบการศึกษา ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ในด้านการวิเคราะห์ ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังนั้น จึงใคร่ขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง เพื่อประโยชน์ในการนำข้อมูล ดังกล่าวมาวิเคราะห์ในเชิงสถิติต่อไป และผู้จัดทำขอขอบพระคุณทุกท่านที่ สละเวลาในการตอบแบบสอบถามนี้

คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นแบบสอบถามชุดที่ 1 ซึ่งมีข้อความเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 4 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านการตัดสินใจ 2) ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน 3) ด้านการร่วมรับผลประโยชน์ และ 4) ด้านการติดตามประเมินผล ตามหลักอิทธิบาท 4 ประกอบด้วย 1.ทุกข์ 2.สมุทัย 3.นิโรธ 4.มรรค

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดกรอกเครื่องหมาย ✓ ในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพความจริงของท่าน

1. เพศ

() ชาย

() หญิง

2. อายุ

() 18 - 27 ปี

() 28 - 37 ปี

() 38 - 47 ปี

() 48 - 57 ปี

() 58 ปี ขึ้นไป

3. วุฒิการศึกษา

- () ต่ำกว่าปริญญาตรี () ปริญญาตรี
() สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพ

- () รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ () พนักงานบริษัทเอกชน / รับจ้าง
() ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย () นิสิต / นักศึกษา
() อาชีพแม่บ้าน / พ่อบ้าน

5. รายได้ต่อเดือน

- () ต่ำกว่า 15,000 บาท () 15,001 – 20,000 บาท
() 20,001 – 25,000 บาท () 25,001 บาทขึ้นไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง โปรดกรอกเครื่องหมาย ✓ ในช่องระดับความคิดเห็นที่ตรงกับสภาพความเป็นจริง

ข้อที่	ความคิดเห็นของประชาชนต่อการ บริหารงานด้านคมนาคม ตามหลักอริยสัจ 4	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
ด้านการตัดสินใจ						
1	ในการบริหารงานด้านคมนาคมมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วน					
2	มีการมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทั่วถึง					
3	การตัดสินใจจะช่วยลดปัญหาความแออัดและอุบัติเหตุในการเดินทาง					
4	ในด้านคมนาคมมีความชัดเจนและทำให้ประชาชนเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้น					
5	มีการประเมินผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาว					
ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน						
1	การวางแผนในการพัฒนาด้านคมนาคมมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ปัญหา					

ข้อที่	ความคิดเห็นของประชาชนต่อการ บริหารงานด้านคมนาคม ตามหลักอริยสัจ 4	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2	การวางแผนมีการพิจารณาถึงสาเหตุของ ปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัด					
3	การวางแผนมีการคำนึงถึงการพัฒนาอย่าง ยั่งยืนและไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม					
4	ในการวางแผนได้มีการหารือกับผู้มีส่วน เกี่ยวข้องและประชาชน					
5	การวางแผนได้กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหาที่ มีความเหมาะสมกับสถานการณ์					
ด้านการร่วมรับผลประโยชน์						
1	การพัฒนาโครงการคมนาคมทำให้ชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น					
2	ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการ พัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและ ปลอดภัยขึ้น					
3	การพัฒนาโครงการคมนาคมช่วยลดปัญหา ความแออัดและลดเวลาเดินทาง					
4	ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ					
5	โครงการคมนาคมที่พัฒนาขึ้นสามารถตอบ โจทย์ความต้องการของประชาชนได้ดี					
การติดตามประเมินผล						
1	มีการติดตามและประเมินผลดำเนินงาน โครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง					
2	การประเมินผลมุ่งเน้นการตรวจสอบ ผลกระทบที่เกิดจากโครงการ					
3	การติดตามผลโครงการช่วยให้สามารถ ปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้ดีขึ้น					
4	ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับผล การดำเนินงานและการประเมินผลได้					
5	มีการเปิดเผยข้อมูลการติดตามผลและการ ประเมินผลให้ประชาชนเห็นถึงความ โปร่งใส					

ตอนที่ 3 เสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลัก
อริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ข้อเสนอแนะ

.....

.....



แบบสัมภาษณ์



แบบสัมภาษณ์

เรื่อง

ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4
ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
2. แบบสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 2 ตอน โดยแบ่งเป็น
 - ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้สัมภาษณ์
 - ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
 ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบคุณในความร่วมมือมา ณ โอกาสนี้ด้วย

นายพิทักษ์ ม่วงนิยม

นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาการปกครอง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

ตอนที่ ๑ ข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ :

อายุ :

วุฒิทางการศึกษา :

ตำแหน่ง :

วันเดือนปีที่สัมภาษณ์ :

เวลา :

ตอนที่ 2 ข้อมูลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคม ตามหลักอริยสัจ 4 ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

หลักอริยสัจ 4 ประกอบด้วย 1. ทุกข์ คือ สภาวะที่ทำให้เกิดทุกข์ 2. สมุทัย คือ เหตุที่ทำให้เกิดทุกข์ 3. นิโรธ คือ การดับทุกข์ 4. มรรค คือ แนวทาง หรือวิธีปฏิบัติที่นำไปสู่การดับทุกข์

คำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์

ความคิดเห็นต่อการบริหารงานด้านคมนาคม 4 ด้าน ประกอบด้วย

ด้านการตัดสินใจ

1) ในการบริหารงานด้านคมนาคมของอำเภอบางละมุง ท่านคิดว่าแนวทางการตัดสินใจเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรและความสะดวกในการเดินทางมีการพิจารณาปัญหาอย่างรอบคอบและมีความเหมาะสมตามสถานการณ์หรือไม่

.....

.....

ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน

2) การวางแผนการพัฒนาคมนาคมในอำเภอบางละมุง ท่านคิดว่าได้มองเห็นถึงสาเหตุของปัญหาจราจรและการคมนาคมติดขัดอย่างไร และแผนที่วางไว้ สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสมหรือไม่

.....

.....

ด้านการร่วมรับผลประโยชน์

3) ท่านคิดว่าโครงการหรือการพัฒนาระบบคมนาคมในอำเภอบางละมุงสามารถช่วยลดปัญหาความแออัดและทำให้การเดินทางของประชาชนสะดวกและปลอดภัยมากขึ้นได้และประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาดังกล่าวอย่างแท้จริงหรือไม่

.....

.....

ด้านการติดตามประเมินผล

4) ท่านเห็นว่าการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านคมนาคมในอำเภอบางละมุงอย่างต่อเนื่องและโปร่งใสหรือไม่ และท่านคิดว่าการประเมินผลช่วยให้โครงการหรือมาตรการต่างๆ สามารถพัฒนาและปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นตามความต้องการของประชาชนได้อย่างไร

.....

.....





ภาคผนวก ค

ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC)

ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์เป็นรายข้อ (IOC) ของแบบสอบถาม
เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4
ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ประเด็นความคิดเห็นต่อการบริหารงาน ด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4	ผู้เชี่ยวชาญคนที่					สรุปและแปลผล		
	1	2	3	4	5	รวม	ค่า IOC	แปลผล
1. ด้านการตัดสินใจ								
1.ในการบริหารงานด้านคมนาคมมีการพิจารณาปัญหาจราจรและปัญหาคมนาคมอย่างครบถ้วน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
2.มีการมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกของประชาชนอย่างทั่วถึง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
3.การตัดสินใจจะช่วยลดปัญหาความแออัดและอุบัติเหตุในการเดินทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
4.ในด้านคมนาคมมีความชัดเจนและทำให้ประชาชนเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
5.มีการประเมินผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาว	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
2. ด้านการวางแผนปฏิบัติงาน								
1.การวางแผนในการพัฒนาคมนาคมมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการแก้ปัญหา	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
2.การวางแผนมีการพิจารณาถึงสาเหตุของปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัด	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
3.การวางแผนมีการคำนึงถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนและไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
4.ในการวางแผนได้มีการหารือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
5.การวางแผนได้กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหาที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
3. ด้านการร่วมรับผลประโยชน์								
1.การพัฒนาโครงการคมนาคมทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้

ประเด็นความคิดเห็นต่อการบริหารงาน ด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4	ผู้เชี่ยวชาญคนที่					สรุปและแปลผล		
	1	2	3	4	5	รวม	ค่า IOC	แปลผล
2.ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยขึ้น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
3.การพัฒนาโครงการคมนาคมช่วยลดปัญหาความแออัดและลดเวลาเดินทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
4.ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
5.โครงการคมนาคมที่พัฒนาขึ้นสามารถตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนได้ดี	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
4. ด้านการติดตามประเมินผล								
1.มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
2.การประเมินผลมุ่งเน้นการตรวจสอบผลกระทบที่เกิดจากโครงการ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
3.การติดตามผลโครงการช่วยให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้ดีขึ้น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
4.ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานและการประเมินผลได้	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้
5.มีการเปิดเผยข้อมูลการติดตามผลและการประเมินผลให้ประชาชนเห็นถึงความโปร่งใส	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.00	ใช้ได้

ผลการหาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา

(CVI: Content Validity Index)

เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ 4
ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ประเด็นสัมภาษณ์	ผู้เชี่ยวชาญคนที่				
	1	2	3	4	5
ในการบริหารงานด้านคมนาคมของอำเภอบางละมุง ท่านคิดว่าแนวทางการตัดสินใจเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรและความสะดวกในการเดินทางมีการพิจารณาปัญหาอย่างรอบคอบและมีความเหมาะสมตามสถานการณ์หรือไม่	4	4	4	4	4
การวางแผนการพัฒนาด้านคมนาคมในอำเภอบางละมุง ท่านคิดว่าได้มองเห็นถึงสาเหตุของปัญหาจราจรและการคมนาคมติดขัดอย่างไร และแผนที่วางไว้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสมหรือไม่	4	4	4	4	4
ท่านคิดว่าโครงการหรือการพัฒนาระบบคมนาคมในอำเภอบางละมุงสามารถช่วยลดปัญหาความแออัดและทำให้การเดินทางของประชาชนสะดวกและปลอดภัยมากขึ้นได้และประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาดังกล่าวอย่างแท้จริงหรือไม่	4	4	4	4	4
ท่านเห็นว่ามี การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านคมนาคมในอำเภอบางละมุงอย่างต่อเนื่องและโปร่งใสหรือไม่ และท่านคิดว่าการประเมินผลช่วยให้โครงการหรือมาตรการต่างๆ สามารถพัฒนาและปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นตามความต้องการของประชาชนได้อย่างไร	4	4	4	4	4
CVI = 4/4 = 1.00					

จำนวนข้อคำถามที่ได้รับความเห็น

$$CVI = \frac{\text{คะแนนระดับ 3 หรือ 4}}{\text{จำนวนข้อคำถามทั้งหมด}}$$

ภาคผนวก ง
ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม



Cronbach's Alpha

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.892	20

Item-Total Statistics

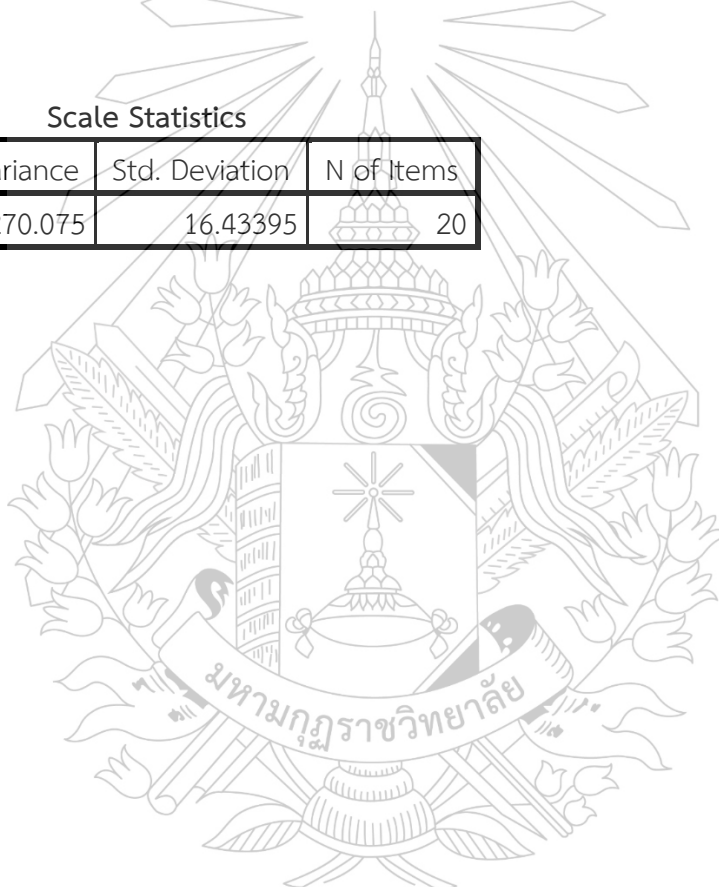
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
A1	65.3667	248.102	.825	.883
A2	65.6333	242.171	.837	.880
A3	65.4333	245.564	.777	.882
A4	65.5000	244.466	.792	.881
A5	65.4667	245.085	.868	.881
B1	65.4667	247.154	.830	.882
B2	65.3667	246.033	.788	.882
B3	65.5667	249.151	.820	.883
B4	65.7333	245.926	.742	.882
B5	65.5667	249.633	.799	.883
C1	65.0333	246.378	.700	.883
C2	65.0667	244.340	.733	.882
C3	65.1667	243.868	.690	.882

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
C4	65.2333	243.495	.716	.882
C5	64.3333	234.368	.076	.978
D1	65.5000	247.431	.872	.882
D2	65.5667	247.151	.855	.882
D3	65.3667	247.206	.862	.882
D4	65.7667	242.599	.837	.880
D5	65.7000	242.562	.844	.880

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
68.8333	270.075	16.43395	20





ภาคผนวก จ

หนังสือขอความอนุเคราะห์ข้อมูล

ที่ อว ๗๔๐๘/๐๘๓๐



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๔ ถนนนครชัยศรี

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๓๗๐

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุญาตเข้าพื้นที่ในการทดลองเครื่องมือ (Try out)

เจริญพร นางสาวจามจุรี นิมาชา ผู้ใหญ่อำเภอ ๗ ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยภูมิ

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิมม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province)” มีความประสงค์ขออนุญาตเพื่อเข้าพื้นที่ในการทดลองเครื่องมือ (Try out) สำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนงานวิทยานิพนธ์ จำนวน ๓๐ ตัวอย่าง ระหว่างวันที่ ๑-๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

ดังนั้น ทางหลักสูตรระดับบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมายังท่านเพื่อขออนุญาตเข้าพื้นที่ในการทดลองเครื่องมือ (Try out) ดังกล่าว ให้แก่นักศึกษาเพื่อเก็บข้อมูลเขียนงานวิทยานิพนธ์ต่อไป

จึงเจริญพรมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาต จักขอบคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นายพิทักษ์ ม่วงนิมม

โทร. ๐๘-๖๘๒๑-๑๕๖๖

ให้ลงนามและประทับ

๑๗/๗

นางสาวจามจุรี นิมาชา

ผู้ใหญ่อำเภอ ๗ ตำบลสุรศักดิ์

ที่ อว ๗๙๐๘/๐๙๕๒



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถ.ศาลายา-นครชัยศรี

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุญาตเข้าพื้นที่แจกแบบสอบถามเก็บข้อมูล

เจริญพร นางสาวนุชชา พรจำเริญรัตน์ ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ ๕ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province)” มีความประสงค์เข้าพื้นที่แจกแบบสอบถามเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการงานเขียนวิทยานิพนธ์

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของนักศึกษาเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมายังท่านเพื่อขออนุญาตเข้าพื้นที่แจกแบบสอบถามเก็บข้อมูล สำหรับใช้ในการงานวิทยานิพนธ์ให้สมบูรณ์ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาต จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

อนุญาติ

สุรชาติ มงคลวิจิตรตัน
(น.ส. สุรชาติ มงคลวิจิตรตัน)
ผู้ใหญ่นาน น.อ. ต.นางละมุง

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นายพิทักษ์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๘-๖๘๒๑-๑๕๖๒



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถ.ศาลาบา-นครชัยศรี

ค.ศาลาชา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

ที่ อว ๗๔๐๘/๖๐๔๕๓

๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์

เจริญพร ว่าที่ร้อยตรี จเรวัฒน์ ชินวัจน์ อดีตนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตร
มหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความ
คิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
(Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung
District, Chonburi Province)” มีความประสงค์เข้าสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิสำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนงาน
วิทยานิพนธ์

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรา
เพื่อขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์สำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา
ให้สมบูรณ์ต่อไป

จึงเจริญพรามาเพื่อโปรดอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธิสิริ, ผศ.)

คณิตศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นายพิทักษ์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๘-๖๘๒๑-๑๕๖๒

ให้คนมาดูแล
ทำให้มีของใช้ในบ้าน

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๙๕๓



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถนนวิสุทธิกษัตริย์

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์
เจริญพร นางณัฐธินีย์ เชิดฉาย อดีตรองนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung District, Chonburi Province)” มีความประสงค์เข้าสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิสำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนงานวิทยานิพนธ์

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์สำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาให้สมบูรณ์ต่อไป

จึงเจริญพรมมาเพื่อโปรดอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

ดิฉันขอแนะนำ

นางอ.จุฬาลักษณ์ เชิดฉาย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นางสาวพิมพ์กานต์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๙-๙๒๔๐-๓๒๗๗

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๙๕๓



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

 ๒๔๘ ถ.ศาลายา-นครชัยศรี
 ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐
 โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๖๐
 www.mbu.ac.th

๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์
 เจริญพร นางสาวทิพย์วิมล หอมขจร อดีตรองนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตร
 มหบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความ
 คิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
 (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung
 District, Chonburi Province)” มีความประสงค์เข้าสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิสำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนงาน
 วิทยานิพนธ์

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมมา
 เพื่อขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์สำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา
 ให้สมบูรณ์ต่อไป

จึงเจริญพรมมาเพื่อโปรดอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๔๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นางสาวพิมพ์กานต์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๙-๙๒๔๐-๓๒๗๗

ผ.ศ. ศิริวิมล นอว ๖๖

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๙๕๓



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถ.ศาลายา-นครชัยศรี

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์
 เจริญพร นางอารณรัตน์ ไวลิจิต อดีตสมาชิกสภาเทศบาลตำบลบางละมุง

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิม เลขาธิการนักเรียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๓๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตร
 มหบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความ
 คิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
 (Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung
 District, Chonburi Province)” มีความประสงค์เข้าสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิสำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนงาน
 วิทยานิพนธ์

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะสังคมศาสตร์ จังเจริญพรมมา
 เพื่อขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์สำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา
 ให้สมบูรณ์ต่อไป

จึงเจริญพรมมาเพื่อโปรดอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุรไกร ชินพุทธิสิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นางสาวพิมพ์กานต์ ม่วงนิม

โทร. ๐๙-๕๒๔๐-๓๒๗๗

ให้ความอนุเคราะห์
นางอารณรัตน์ ไวลิจิต

ที่ อว ๗๙๐๘/ว๐๙๕๓



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

๒๔๘ ถนนวิภาวดีรังสิต

ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ โทรสาร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๖๐

www.mbu.ac.th

๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์
เจริญพร นายบุญเลิศ แก้วจินดา อดีตเลขาธิการนายกเทศมนตรี

ด้วย นายพิทักษ์ ม่วงนิยม เลขทะเบียนนักศึกษา ๖๖๒๐๑๓๑๐๓๒๐๑๑ หลักสูตรรัฐศาสตร
มหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ได้รับอนุมัติหัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความ
คิดเห็นของประชาชนต่อการบริหารงานด้านคมนาคมตามหลักอริยสัจ ๔ ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
(Public opinion on transportation management according to the 4 noble truths of Bang Lamung
District, Chonburi Province)” มีความประสงค์เข้าสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิสำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนงาน
วิทยานิพนธ์

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะสังคมศาสตร์ จึงเจริญพรมมา
เพื่อขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการให้สัมภาษณ์สำหรับเก็บข้อมูลในการเขียนวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา
ให้สมบูรณ์ต่อไป

จึงเจริญพรมมาเพื่อโปรดอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอเจริญพร

(พระมหาสุวโร ชื่นบุญศิริ, ผศ.)

คณบดีคณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะสังคมศาสตร์

โทร. ๐๒-๕๔๔-๖๐๐๐ ต่อ ๑๑๕๖

ผู้ประสานงาน นางสาวพิมพ์กานต์ ม่วงนิยม

โทร. ๐๙-๕๒๔๐-๓๒๗๗

ในความหมาย
นายบุญเลิศ แก้วจินดา
นายบุญเลิศ แก้วจินดา

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ	นายพิทักษ์ ม่วงนิยม
วัน เดือน ปี เกิด	7 มีนาคม 2516
สถานที่เกิด	179/16 หมู่ 5 ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
ประวัติการศึกษา	พ. ศ. 2566 : รัฐศาสตรบัณฑิต (ร.บ.) มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
ที่อยู่ปัจจุบัน	-
ผลงานตีพิมพ์	-
รางวัลที่ได้รับ	-

