

ภาคผนวก ข

การวิเคราะห์การถดถอยพหุจำแนกตามพื้นที่และกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์การถดถอยพหุจำแนกตามพื้นที่และกลุ่มตัวอย่าง

แบ่งตามพื้นที่เขต 1

ตารางผนวก 4 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง กับความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.262	-0.604	0.546
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.860	9.865	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.241	2.979	0.003

$$R^2 = 0.548 \quad F = 149.637$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-0.262 + 0.860(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.241(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 4 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 54.8 ($R^2=0.548$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 86 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 24.1

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

ตารางผนวก 5 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพล เรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	1.118	1.901	0.059
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.932	10.457	0.000

$$R^2 = 0.306 \quad F = 109.343$$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = 1.118 + 0.932(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 5 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 30.6 ($R^2=0.306$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 93.2

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

ตารางผนวก 6 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	1.257	2.572	0.011
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.888	11.989	0.000

$R^2 = 0.367$ $F = 143.748$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = $1.257 + 0.888$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 6 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 36.7 ($R^2=0.367$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 88.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 7 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.992	-4.504	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.071	12.810	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.275	4.161	0.000

$$R^2 = 0.622 \quad F = 203.157$$

ความปลอดภัย = $-1.992 + 1.071(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.275(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร})$

จากตารางผนวก 7 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 62.2 ($R^2=0.622$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 107.1 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 27.5

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหารจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 8 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพล โดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.494	-1.052	0.294
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.791	8.906	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.354	5.044	0.000

$$R^2 = 0.516 \quad F = 131.769$$

ความเป็นธรรม = $-0.494 + 0.791(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.354(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร})$

จากตารางผนวก 8 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 51.6 ($R^2=0.516$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้

ส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 79.1 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 35.4

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 1 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหารจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามพื้นที่เขต 2

ตารางผนวก 9 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.395	-2.375	0.019
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.293	14.343	0.000

$$R^2 = 0.549 \quad F = 205.717$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ $= -1.395 + 1.293$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 9 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ ร้อยละ 54.9 ($R^2=0.549$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ กล่าวคือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติเปลี่ยนแปลงไป 1 หน่วย จะส่งผลทำให้ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติเปลี่ยนแปลง 1.293 หน่วย

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 10-13 ดังนี้

ตารางผนวก 10 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-3.191	-4.127	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.581	13.313	0.000

$$R^2 = 0.515 \quad F = 177.239$$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-3.191 + 1.581(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 10 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 51.5 ($R^2=0.515$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 158.1

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

ตารางผนวก 11 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.624	-2.515	0.013
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.301	13.123	0.000

$$R^2 = 0.505 \quad F = 172.220$$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = $-1.624 + 1.301(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 11 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 50.5 ($R^2=0.505$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 130.1

สรุปได้ว่า ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2 มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 12 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.238	-1.959	0.052
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.279	13.188	0.000

$$R^2 = 0.507 \quad F = 173.933$$

ความปลอดภัย = $-1.238 + 1.279(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 12 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 50.7 ($R^2=0.507$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 127.9

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2 มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 13 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	0.237	0.292	0.771
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.922	6.414	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.479	3.313	0.001
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	-0.331	-2.331	0.021

$R^2 = 0.621$ $F = 34.950$

ความเป็นธรรม = $0.237 + 0.922(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.479(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) - 0.331(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 13 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 62.1 ($R^2=0.621$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 92.2

ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 47.9 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 33.1

สรุปได้ว่า ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 2 มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามพื้นที่เขต 3

ตารางผนวก 14 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.671	-1.456	0.147
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.731	8.305	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.239	3.249	0.001
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.196	2.184	0.030

$$R^2 = 0.609 \quad F = 105.920$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-0.671 + 0.731$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) $+0.239$ (ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร) $+0.196$ (การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากตารางผนวก 14 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 60.9 ($R^2=0.609$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 73.1 ด้านความพร้อมด้าน

ทรัพยากรการบริหารส่งอิทธิพลร้อยละ 23.9 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบ
รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 19.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3 มีความคิดเห็นว่าการร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 15-18 ดังนี้

ตารางผนวก 15 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.676	-2.529	0.012
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ	0.769	6.116	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.546	5.559	0.000

$R^2 = 0.492$ $F = 99.336$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-1.676 + 0.769(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.546(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 15 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 49.2 ($R^2=0.492$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 76.9 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 54.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3 มีความคิดเห็นว่าการร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกผลประโยชน์

ตารางผนวก 16 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	1.539	2.717	0.007
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.435	5.181	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.384	3.570	0.000

$$R^2 = 0.595 \quad F = 56.167$$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = 1.539 + 0.434(การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง) + 0.348(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 16 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 50.5 ($R^2=0.505$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 43.5 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 38.4

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3 มีความคิดเห็นว่าการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 17 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.653	-2.707	0.007
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.817	7.605	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.496	6.638	0.000

$R^2 = 0.536$ $F = 118.269$

ความปลอดภัย = $-1.653 + 0.817(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.496(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร})$

จากตารางผนวก 17 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 53.6 ($R^2=0.536$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 81.7 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 49.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหารจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรณานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 18 การวิเคราะห์หาคถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.701	-1.111	0.268
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ	0.966	8.680	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.410	4.519	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง	-0.179	-1.975	0.050

$$R^2 = 0.487 \quad F = 64.626$$

ความเป็นธรรม = $-0.701 + 0.966(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ}) + 0.410(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) - 0.179(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 18 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 48.7 ($R^2=0.487$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 96.6 ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 41.0 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 17.9

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 3 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และลักษณะของนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามพื้นที่เขต 4

ตารางผนวก 19 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-2.794	-5.126	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.923	9.505	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.522	6.263	0.000

$$R^2 = 0.666 \quad F = 164.718$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-2.794 + 0.923$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) $+ 0.522$ (การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากตารางผนวก 19 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 66.6 ($R^2 = 0.666$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 92.3 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 52.2

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้าน

ความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 20-23 ดังนี้

ตารางผนวก 20 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-6.097	-7.009	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.343	8.661	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.548	4.125	0.000

$$R^2 = 0.572 \quad F = 110.399$$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-6.069 + 1.343(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.548(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 20 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 57.2 ($R^2=0.572$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4 มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

ตารางผนวก 21 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-2.390	-3.587	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.827	6.966	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.521	5.112	0.000

$R^2 = 0.538$ $F = 96.219$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = $-2.390 + 0.827(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.521(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 21 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 53.8 ($R^2=0.538$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 82.7 และ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 52.1

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4 มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 22 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.771	-2.436	0.016
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ	0.919	7.093	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.406	3.655	0.000

$$R^2 = 0.485 \quad F = 77.600$$

ความปลอดภัย = $-1.771 + 0.919(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.406(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 22 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 53.6 ($R^2=0.536$) และสมการถดถอยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัยของพื้นที่เขต 4 พบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 91.9 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 40.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4 มีความคิดเห็นว่าการร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 23 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.916	-1.406	0.162
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.612	6.143	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.604	5.199	0.000

$$R^2 = 0.509 \quad F = 84.519$$

ความเป็นธรรม = $-0.916 + 0.612(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.604(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 23 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 50.9 ($R^2=0.509$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 61.2 และด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 60.4

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 4 มีความคิดเห็นว่า การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามพื้นที่เขต 5

ตารางผนวก 24 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.212	-0.750	0.453
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.791	14.128	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.152	3.121	0.002
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.139	2.983	0.003

$$R^2 = 0.553 \quad F = 243.943$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-0.212 + 0.791(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.152(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.139(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 24 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 66.6 ($R^2=0.666$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 79.1 ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 15.2 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 13.9

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางที่ 25-28 ดังนี้

ตารางผนวก 25 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.858	-1.980	0.048
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.656	8.511	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.488	8.491	0.000

$R^2 = 0.370$ $F = 173.526$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-0.858 + 0.656(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.488(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 25 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 30.7 ($R^2=0.370$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติส่งอิทธิพลร้อยละ 65.6 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง 48.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5 มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ

รถจักรยานยนต์รับจ้างส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

ตารางผนวก 26 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	0.162	0.455	0.649
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.863	12.247	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.203	3.444	0.001
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	-0.283	-5.019	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.248	2.899	0.004

$R^2 = 0.417$ $F = 105.425$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = $0.162 + 0.863(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.203(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) - 0.283(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) + 0.248(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 26 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 41.7 ($R^2=0.417$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 86.3 ด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 20.3 ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 28.3 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 24.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5 มีความคิดเห็นว่าการร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 27 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.991	-2.929	0.004
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.029	16.392	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.367	9.546	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	-0.173	-3.466	0.001

$R^2 = 0.567$ $F = 257.951$

ความปลอดภัย = $-0.991 + 1.029$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.367 (ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร) - 0.173 (ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากตารางผนวก 27 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 56.7 ($R^2=0.567$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 102.9 ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 36.7 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ -17.3

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5 มีความคิดเห็นว่าการร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร

และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 28 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	0.745	2.157	0.031
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.698	10.885	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.122	3.118	0.002
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.128	2.519	0.012

$$R^2 = 0.390 \quad F = 126.188$$

ความเป็นธรรม = $0.745 + 0.698(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.122(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) + 0.128(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 28 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 50.9 ($R^2=0.509$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 69.8 ด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 12.2 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 12.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างพื้นที่เขต 5 มีความคิดเห็นว่า ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก

ตารางผนวก 29 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.930	-2.514	0.012
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.837	10.752	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.318	5.149	0.000

$$R^2 = 0.615 \quad F = 237.576$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-0.930 + 0.837(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.318(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 29 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 61.5 ($R^2=0.615$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 83.7 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง 31.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้าน

ความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 30-33 ดังนี้

ตารางผนวก 30 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.785	-3.698	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.846	8.335	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.413	5.134	0.000

$$R^2 = 0.531 \quad F = 168.659$$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-1.758 + 0.846(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.413(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 30 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 53.1 ($R^2=0.531$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 84.6 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างส่งอิทธิพลร้อยละ 41.3

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

ตารางผนวก 31 การวิเคราะห์หาคถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.461	-3.189	0.002
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.004	10.278	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.528	4.017	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	-0.283	-3.187	0.002

$$R^2 = 0.553 \quad F = 122.497$$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = $-1.461 + 1.004(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.528(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) - 0.283(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร})$

จากตารางผนวก 31 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 55.3 ($R^2=0.553$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 100.4 ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 52.8 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบกมีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 32 การวิเคราะห์หาคถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-2.117	-4.655	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	1.007	10.526	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.308	4.060	0.000

$R^2 = 0.576$ $F = 202.126$

ความปลอดภัย = $-2.117 + 1.007(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.308(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 32 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 57.6 ($R^2=0.576$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 100.7 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 30.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก มีความคิดเห็นว่าด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 33 การวิเคราะห์หาคถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	1.509	3.344	0.001
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.364	4.833	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.435	4.580	0.000

$R^2 = 0.354$ $F = 81.670$

ความเป็นธรรม = 1.509 + 0.364 (การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง) + 0.435(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 33 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 35.4 ($R^2=0.354$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 36.4 และด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 43.5

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบกมีความคิดเห็นว่า การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร

ตารางผนวก 34 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหาร นโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของ กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.327	-4.210	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้าง	0.436	5.385	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.563	7.046	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.146	2.590	0.010

$$R^2 = 0.661 \quad F = 170.280$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-1.327 + 0.436$ (การบริหารนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้าง) + 0.563 (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.146 (ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร)

จากตารางผนวก 34 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 66.1 ($R^2=0.661$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 43.6 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 53.6 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 14.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร มีความคิดเห็นว่าด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้าง ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณารักษ์ยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 35-38 ดังนี้

ตารางผนวก 35 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.686	-3.141	0.002
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.973	7.051	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.357	2.620	0.009
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	-0.199	-2.071	0.039

$$R^2 = 0.446 \quad F = 70.382$$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-1.686 + 0.943(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.357(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) - 0.199(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร})$

จากตารางผนวก 35 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 44.6 ($R^2=0.446$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 97.3 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 35.7 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ -19.9

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร มีความคิดเห็นว่า การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำ

นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บผลประโยชน์

ตารางผนวก 36 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.845	-4.446	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.605	6.433	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.632	5.903	0.000

$$R^2 = 0.566 \quad F = 171.656$$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = $-1.845 + 0.605(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.632(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 36 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 56.6 ($R^2=0.566$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 60.5 และด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ 63.2

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร มีความคิดเห็นว่าการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 37 การวิเคราะห์หาคถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-1.797	-5.680	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.575	11.696	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.666	10.796	0.000

$$R^2 = 0.695 \quad F = 299.611$$

ความปลอดภัย = $-1.797 + 0.575(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) + 0.666(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 37 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 69.5 ($R^2=0.695$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 57.5 และด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ 66.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร มีความคิดเห็นว่า ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 38 การวิเคราะห์หาคถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.076	-0.197	0.844
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.644	8.512	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.349	5.796	0.000

$$R^2 = 0.482 \quad F = 122.352$$

ความเป็นธรรม = $-0.076 + 0.644$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.346 (ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร)

จากตารางผนวก 38 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 48.2 ($R^2=0.482$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 64.4 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 34.9

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร มีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตารางผนวก 39 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหาร นโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	0.946	3.445	0.001
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.488	7.764	0.000
การบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.214	4.430	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.202	4.380	0.000

$$R^2 = 0.556 \quad F = 171.291$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = 0.946 + 0.488(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.214 (การบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง) + 0.202(ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากตารางผนวก 39 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 55.6 ($R^2=0.556$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 48.8 ด้านการบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 21.4 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 20.2

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีความคิดเห็นว่าความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการบริหาร นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 40-43 ดังนี้

ตารางผนวก 40 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	2.052	4.875	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.346	5.484	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.423	4.937	0.000

$R^2 = 0.281$ $F = 80.527$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $2.052 + 0.346(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.423(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ})$

จากตารางผนวก 40 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 28.1 ($R^2=0.281$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 34.6 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 42.3

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีความคิดเห็นว่า ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างและด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บผลประโยชน์

ตารางผนวก 41 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	1.814	4.902	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.332	5.294	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.555	6.606	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	-0.366	-5.409	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.271	2.633	0.009

$$R^2 = 0.373 \quad F = 61.018$$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = 1.814 + 0.332 (ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง) + 0.555 (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) - 0.366(ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร) + 0.271(การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากตารางผนวก 41 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 37.3 ($R^2=0.373$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ ด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 33.2 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีความคิดเห็นว่า ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 42 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	-0.573	-1.678	0.094
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.199	2.280	0.023
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.561	7.511	0.000
ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร	0.348	5.581	0.000

$R^2 = 0.596$ $F = 202.294$

ความปลอดภัย = $-0.573 + 0.199(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.561(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.348(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร})$

จากตารางผนวก 42 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 59.6 ($R^2=0.596$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 19.9 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 56.1 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหารส่งอิทธิพลร้อยละ 34.8

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีความคิดเห็นว่าการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตารางผนวก 43 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	0.431	1.253	0.211
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.320	5.298	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.452	5.744	0.000
ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.177	3.070	0.002

$$R^2 = 0.480 \quad F = 126.299$$

ความเป็นธรรม = $0.431 + 0.320(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) + 0.452(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.177(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 43 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 48.0 ($R^2=0.480$) และสมการถดถอยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรมของกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง อิทธิพลร้อยละ 32.0 ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อิทธิพลร้อยละ 45.2 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง อิทธิพลร้อยละ 17.7

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีความคิดเห็นว่า ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

แบ่งตามกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางผนวก 44 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของตัวแปร ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริหารนโยบายจัดระเบียบ และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	4.412	9.616	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.391	5.749	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.135	2.695	0.007

$$R^2 = 0.143 \quad F = 33.860$$

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $4.412 + 0.391(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.135(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

จากตารางผนวก 44 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 14.3 ($R^2=0.143$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อิทธิพลร้อยละ 39.1 และ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง อิทธิพลร้อยละ 13.5

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการ

บริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่า ตัวแปรอิสระมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม ผลการทดสอบปรากฏดังตารางผนวก 45-48 ดังนี้

ตารางผนวก 45 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	1.550	1.904	0.058
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.539	4.461	0.000
การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.391	4.397	0.000

$$R^2 = 0.149 \quad F = 35.493$$

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = 1.550 + 0.539(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.391(การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากตารางผนวก 45 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 14.9 ($R^2=0.149$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อิทธิพลร้อยละ 53.9 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง อิทธิพลร้อยละ 39.1

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกผลประโยชน์

ตารางผนวก 46 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	5.452	10.124	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.317	4.219	0.000

$$R^2 = 0.042 \quad F = 17.797$$

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย = 5.452 + 0.317 (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 46 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 4.2 ($R^2=0.042$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อิทธิพลร้อยละ 31.7

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความคิดเห็น ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตารางผนวก 47 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	5.530	11.531	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.404	6.043	0.000

$$R^2 = 0.082 \quad F = 36.520$$

ความปลอดภัย = 5.530 + 0.404(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 47 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 8.2 ($R^2=0.082$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อิทธิพลร้อยละ 40.4

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความปลอดภัย

ตารางผนวก 48 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติด้านความเป็นธรรมของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (b)	ค่า t	ค่า p
ค่าคงที่	5.541	9.521	0.000
ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบบรรณกิจรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ	0.396	4.881	0.000

$$R^2 = 0.055 \quad F = 23.824$$

ความเป็นธรรม = $5.541 + 0.396$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ)

จากตารางผนวก 48 พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 5.5 ($R^2=0.055$) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อิทธิพลร้อยละ 39.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม