

การพัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบ เพื่อสะท้อนอัตลักษณ์ของคลองแสนแสบ

THE DEVELOPMENT OF SIGNAGE SYSTEM OF THE SAEN SAEP CANAL BOAT TRANSPORTATION TO SHOW THE IDENTITY OF THE SAEN SAEP CANAL

ณพงศ์ หอมแย้ม / NAPHOONG HORMYAM*

สาขาวิชาการออกแบบสื่อสาร คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

DEPARTMENT OF COMMUNICATION DESIGN, FACULTY OF FINE ARTS, SRINAKHARINWIROT UNIVERSITY.

Received : September 9, 2025

Revised : October 29, 2025

Accepted : October 31, 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบ ซึ่งเป็นระบบขนส่งทางน้ำที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ให้สามารถแสดงอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำของคลองแสนแสบ ให้ระบบป้ายสัญลักษณ์มีความร่วมสมัยไปพร้อมกับการสื่อสารข้อมูลการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยมีกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มที่ 1 ได้แก่ กลุ่มประชากรคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ริมคลองแสนแสบ ตั้งแต่ท่าเรือ ผ่านฟ้าลีลาศจนถึงท่าเรือวัดศรีบุญเรือง จำนวน 50 คน ด้วยการสุ่มแบบบังเอิญโดยใช้เครื่องมือในการวิจัยคือ แบบสอบถามความคิดเห็นต่ออัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ และกลุ่มที่ 2 ได้แก่ กลุ่มประชากรผู้ใช้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบ จำนวน 100 คน ด้วยการสุ่มแบบบังเอิญโดยใช้เครื่องมือในการวิจัย คือแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจต่อต้นแบบระบบป้ายสัญลักษณ์ที่พัฒนาสร้างสรรค์ในการวิจัยครั้งนี้ โดยผลวิจัยสามารถสรุปอัตลักษณ์วัฒนธรรมของคลองแสนแสบที่ชัดเจน อันดับที่ 1 คือ ความเป็นวัฒนธรรมผสมผสานของศาสนา ระหว่างศาสนาอิสลามกับศาสนาพุทธ อันดับที่ 2 คือ มีความหลากหลายของชาติพันธุ์ของคนริมคลองแสนแสบ และอันดับที่ 3 คือความยาวของคลองแสนแสบที่มีความยาวมาก โดยการพัฒนาสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์ได้นำโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของศาสนสถานจากศาสนาอิสลามคือ สุเหร่าบ้านดอน และศาสนาพุทธคือ วัดศรีบุญเรือง มาวิเคราะห์เป็นแนวทางในการออกแบบ เนื่องจากเป็นท่าเรือของเรือโดยสารคลองแสนแสบ โดยได้องค์ประกอบในการออกแบบคือ เส้นตรง เส้นโค้ง รูปทรงสามเหลี่ยม เส้นมีจุดตัดและแสดงทิศทางในการนำสายตาอย่างชัดเจน มีการจัดวางแบบสมดุล สมมาตรด้วยองค์ประกอบและสมมาตรทางสายตา มีการเน้นและลดหลั่นในการวางองค์ประกอบอย่างชัดเจน ได้พัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์จำนวน 5 ประเภท ได้แก่ ป้ายบอกชื่อท่าเรือ ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือสำหรับผู้โดยสาร บอกชื่อท่าเรือถัดไป ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางการเดินเรือ ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสารและอัตราค่าโดยสาร และสัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือ ผลการประเมินโดยรวมทุกด้านของทั้งระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบรวมทุกประเภทป้าย ได้รับคะแนนความพึงพอใจมากที่สุดอยู่ที่คะแนน 4.55 และเมื่อพิจารณาจากแต่ละด้านโดยเรียงลำดับคะแนนความพึงพอใจ จากมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด ได้ดังนี้ อันดับที่ 1 มี 2 ด้านเท่ากัน คือด้านการส่งเสริมภาพลักษณ์เรือโดยสาร

* ผู้นิพนธ์หลัก E-mail : bestbaults@gmail.com

คลองแสนแสบ และด้านการสื่อสารข้อมูลการเดินทางเรือ ได้อยู่ที่คะแนน 4.69 อันดับที่ 2 ด้านแสดงอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ พฤติกรรมด้านศาสนา ระหว่างศาสนาอิสลาม (มัสยิด) กับศาสนาพุทธ (วัด) ได้อยู่ที่คะแนน 4.46 และอันดับที่ 3 ด้านความสวยงาม ป้ายสัญลักษณ์มีลักษณะเฉพาะตัว ได้อยู่ที่คะแนน 4.35

คำสำคัญ: ระบบป้ายสัญลักษณ์, เรือโดยสารคลองแสนแสบ, คลองแสนแสบ, อัตลักษณ์

Abstract

This research aimed to develop a signage system for Bangkok's Saen Saep Canal passenger boats, which serve as a vital water transportation network in the city. The objectives were threefold: first, to develop a signage system that reflects the cultural identity of the Saen Saep Canal; second, to improve the public perception of this water transportation network; and third, to communicate travel information to users through contemporary, effective design. The research sample was divided into 2 groups as follows: Group 1 consisted of 50 participants residing in the area along the Saen Saep Canal, specifically between Phan Fa Lilat Pier and Wat Sri Bunruang Pier. Data were gathered using a questionnaire that assessed participants' perceptions of the canal's cultural identity. Group 2 consisted of 100 passengers of the Saen Saep Canal boat service. Participants assessed the prototype signage system using a satisfaction questionnaire to evaluate the design developed in this study. The research findings revealed three key elements of the Saen Saep Canal's cultural identity. The cultural blend of Islam and Buddhism ranked first, followed by the ethnic diversity of residents living along the canal, and the canal's extensive length. Architectural elements from two religious sites located at Saen Saep Canal piers informed the signage system design: Ban Don Mosque, representing Islamic architecture, and Wat Sri Bunruang, representing Buddhist architecture. These structures were analyzed to establish design guidelines that reflect the canal's cultural identity. The design elements were straight lines, curves, triangles, lines with intersections and clear directions for leading the eye. The layout was balanced and symmetrical with composition and visual symmetry. There were a clear emphasis and gradation in the layout of the elements. Five types of signage systems have been developed: pier name signs, pier notification signs for passengers indicating the name of the next pier, signs showing information about boat routes, signs showing information and fares, and port image symbols. The overall evaluation results of all aspects of the entire signage system for passenger boats on the Saen Saep Canal, including all types of signs, received the highest satisfaction score of 4.55. Three key aspects were evaluated in order of satisfaction scores. The highest-rated aspects (mean = 4.69) were promoting the passenger boat service's image and communicating travel information. Representation of the canal's multicultural identity, specifically the Islamic-Buddhist blend, scored moderately high (mean = 4.46). Aesthetic appeal and design uniqueness received the lowest satisfaction rating (mean = 4.35).

Keywords: Signage System, Boat Transportation, Saen Saep Canal, Identity

บทนำ

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่ที่สุดและมีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย ประมาณการจำนวนประชากรทั้งหมดอยู่ที่ 10.156 ล้านคน และมีสถิติผู้เยี่ยมเยือนจากทั้งในประเทศและนอกประเทศเฉลี่ยปีละ 62 ล้านคน ทำให้กรุงเทพมหานครต้องพัฒนาการขนส่งมวลชน เพื่อให้สามารถรองรับต่อการสัญจรภายในเมืองผ่านทุกช่องทางและครอบคลุมประชาชนทุกคน การบริการขนส่งสาธารณะทางน้ำแห่งแรกบนคลองของกรุงเทพมหานคร คือ เรือโดยสารคลองแสนแสบ เปิดให้บริการในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2533 จากแนวคิดของจำลอง ศรีเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในสมัยนั้น (กฤติกา สายณะวัตรชัย, 2565, น. 101) เพื่อหาการสัญจรผ่านช่องทางอื่นที่สามารถเข้ามาช่วยปัญหาการจราจรติดขัดบนการสัญจรทางบก โดยมีบริษัท ครอบครัวขนส่ง 2002 จำกัด ถูกเลือกมาเป็นผู้ประกอบการและเดินเรือโดยสารในคลองแสนแสบ จนถึงปัจจุบัน ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่า และ กรุงเทพมหานคร เรือโดยสารคลองแสนแสบให้บริการผ่านท่าเรือทั้งหมดปัจจุบันจำนวน 27 ท่า บนเส้นทางการเดินเรือสองสาย ได้แก่ สายภูเขาทอง (สายตะวันตก) และสายนิด้า (สายตะวันออก) เรือโดยสารเริ่มต้นเดินเรือจากสายนิด้า ท่าต้นทางใกล้กับสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หรือนิด้าในเขตบางกะปิ ที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง มุ่งหน้าสู่ท่าเรือบางกะปิ ท่าเรือเดอะมอลล์ บางกะปิ ท่าเรือวัดกลางท่าเรือสะพานมิตรมทไทย ท่าเรือ ม.รามคำแหง ท่าเรือวัดเทพศิลา ท่าเรือรามคำแหง 29 ท่าเรือเดอะมอลล์ รามท่าเรือรามหนึ่ง ท่าเรือสะพานคลองตัน ท่าเรือ ร.ร.วิจิตรท่าเรือชาวนิสรุสท่าเรือซอยทองหล่อ ท่าเรือสุเหร่าบ้านดอน ท่าเรืออิศราไทย ท่าเรือ มศว ประสานมิตร ท่าเรือโศกท่าเรือนานาชาติ ท่าเรือนานาเหนือ ท่าเรือสะพานวิทย์ท่าเรือสะพานซิดลม และท่าเรือประตูนํ้า ที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างสองสาย ก่อนเข้าสู่สายภูเขาทองที่ท่าสะพานหัวช้างและท่าสะพานเจริญผล เข้าสู่คลองมหานาคที่สะพานเจริญราษฎร์ผ่านท่าตลาดโบ๊เบ๊ และสิ้นสุดที่ท่าปลายทางตรงข้ามกับวัดสระเกศราชวรมหาวิหาร หรือวัดภูเขาทอง ในเขตพระนครที่ท่าผ่านฟ้าลีลาศ รวมเป็นระยะทางทั้งหมดประมาณ 18 กิโลเมตร และใช้ระยะเวลาในการเดินเรืออย่างน้อยประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที ต่อหนึ่งรอบตลอดเส้นทาง การเดินเรือของเรือโดยสารคลองแสนแสบผ่าน

สถานที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร ทั้งโรงเรียน มหาวิทยาลัย สถานที่ของหน่วยงานราชการและเอกชน ตลาด ห้างสรรพสินค้า และย่านที่มีชื่อเสียง

ในปีงบประมาณ 2566 กรมเจ้าท่าได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้ที่ใช้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบต่อการให้บริการของเรือและท่าเรือ เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงการให้บริการ พบว่าภาพรวมผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจอยู่ระดับปานกลาง โดยประเด็นที่มีความพึงพอใจต่อท่าเรือมากที่สุด คือ การมีป้ายแนะนำการให้บริการบนท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 68.24 เนื่องมาจากการพัฒนาด้วยการติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งและจอแสดงพิกัดในเรือและท่าเรือ แต่ยังคงมีผู้ใช้บริการได้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อความไม่พึงพอใจในประเด็นของป้ายบอกท่าเรือไม่ชัดเจน และป้ายตารางเวลา เทียวเรือ และป้ายอัตราค่าโดยสารไม่ชัดเจน (กรมเจ้าท่า กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน, 2566, น. 25) ซึ่งสอดคล้องกับผลวิจัยของศรัณย์ ดันสถิต และณรงค์พงศ์ เพิ่มผล เรื่องการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารคลองแสนแสบ ในประเด็นของการรับรู้ความปลอดภัย ผู้โดยสารรับรู้ว่าจะตัวเองควรต้องอ่านป้ายคำแนะนำในบริเวณท่าเรือในระดับมากที่สุด (ศรัณย์ ดันสถิต และ ณรงค์พงศ์ เพิ่มผล, 2562, น. 175) จึงเห็นได้ว่าระบบป้ายสัญลักษณ์มีความสำคัญกับผู้ใช้โดยสารมาก

จากความสำคัญของคลองแสนแสบดังที่กล่าวเบื้องต้นจะเห็นได้ว่าเป็นคลองที่เชื่อมโยงหลายวัฒนธรรมและเป็นคลองที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นคลองหนึ่งของประเทศไทย เป็นเส้นทางของการคมนาคมและเส้นทางของการท่องเที่ยวผสมผสานกัน ซึ่งอัตลักษณ์คือกระบวนการสร้างรูปลักษณ์ให้สะท้อนตัวตนให้คนอื่นรับรู้ในแบบที่ตนเป็น โดยอาจแตกต่างหรือคล้ายกับบุคคลอื่น แต่ในเชิงลึกอัตลักษณ์ต้องไม่มีใครเหมือนใครได้และการที่บุคคลหนึ่งต้องการแสดงตนกับบุคคลอื่น เป็นกระบวนการของการเลือกแสดงออกผ่านระบบของการออกแบบการแทนค่า (Representation) ผ่านสัญลักษณ์ (Symbol) เพื่อระบุตัวตนและสร้างความแตกต่างให้โดดเด่น ที่เกิดจากความตั้งใจออกแบบการแทนค่านั้น อัตลักษณ์ไม่ใช่สิ่งที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ แต่อัตลักษณ์ที่ดีต้องเริ่มจากธรรมชาติในตัวตนก่อน อัตลักษณ์เป็นสิ่งที่เกิดจากการสร้างของวัฒนธรรม มีกระบวนการผลิตให้เกิดขึ้นสามารถถูกบริโภคและถูกควบคุม

จัดการได้ ซึ่งการสร้างสัญลักษณ์แทนค่าอัตลักษณ์นั้นมีได้หลายรูปแบบ

แต่ระบบป้ายสัญลักษณ์ของเรือโดยสารคลองแสนแสบในปัจจุบัน ใช้รูปแบบมาตรฐานของการสื่อสาร ยังไม่มีการผสมผสานอัตลักษณ์ของคลองแสนแสบลงไป ทำให้อัตลักษณ์ของคลองแสนแสบถูกลดทอนและค่าสำคัญลงไปเป็นแค่คลองหนึ่งในกรุงเทพฯ ที่มีเรือโดยสารเท่านั้น การนำอัตลักษณ์มาสังกัดเป็นระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบจำเป็นต้องมีการออกแบบนำเสนออย่างเหมาะสมและคิดรอบด้าน จึงเป็นที่มาของการวิจัยในครั้งนี้เพื่อผลิตผลงานวิจัยพัฒนาและสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบ เพื่อสะท้อนอัตลักษณ์ของคลองแสนแสบและสามารถสื่อสารข้อมูลการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ เพิ่มความสำคัญให้แก่คลองแสนแสบและส่งเสริมให้ชุมชนริมคลองแสนแสบและผู้ที่เกี่ยวข้องภาคภูมิใจในวิถีวัฒนธรรมคลองแสนแสบมากขึ้น

วัตถุประสงค์

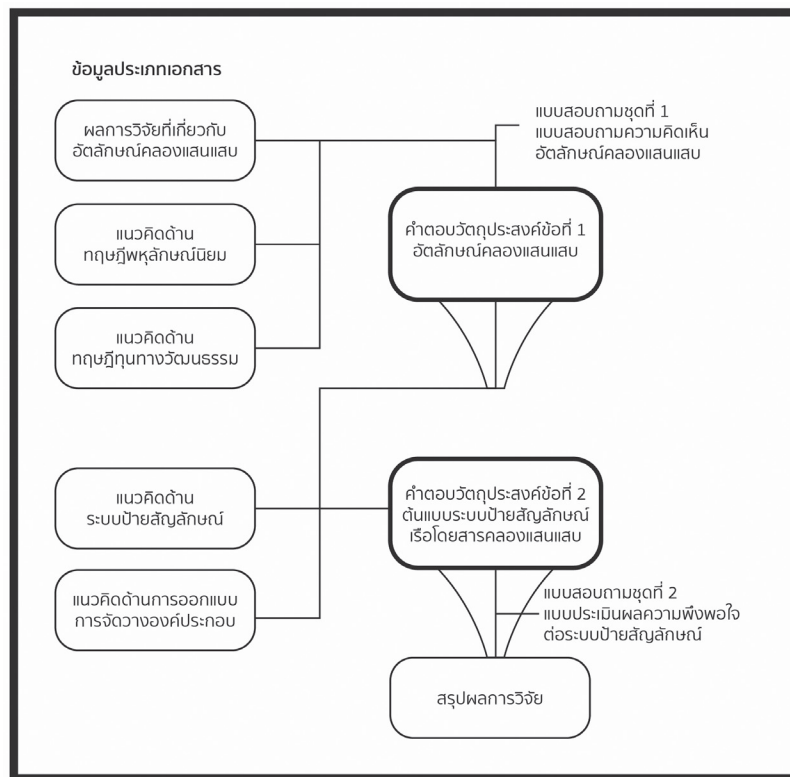
1. เพื่อศึกษาอัตลักษณ์วัฒนธรรมของคลองแสนแสบ
2. เพื่อพัฒนาและสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบให้ร่วมสมัย สามารถแสดงอัตลักษณ์ของคลองแสนแสบไปพร้อมกับการสื่อสารข้อมูลการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการได้อย่างเหมาะสม

อุปกรณ์และวิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นวิจัยเชิงประยุกต์เพื่อพัฒนาและสร้างสรรค์ภายใต้ขอบเขตของการวิจัย ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรต้น คือ อัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ ตัวแปรตาม คือข้อมูลของท่าเรือโดยสารคลองแสนแสบทั้ง 27 ท่าเรือ กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม โดยกลุ่มที่ 1 คือคนในพื้นที่อาศัยอยู่ริมฝั่งคลองแสนแสบ ตั้งแต่ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศจนถึงท่าเรือวัดศรีบุญเรือง และกลุ่มที่ 2 คือกลุ่มบุคคลทั่วไปที่เป็นผู้ใช้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบ โดยทั้งสองกลุ่ม

ที่ได้รับการสุ่มแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือแบบสอบถามความคิดเห็น และแบบประเมินความพึงพอใจ ใช้สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ความถี่ร้อยละ ค่าเฉลี่ยมาตรฐาน และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยได้ดำเนินการวิจัยดังนี้

1. รวบรวมและศึกษาข้อมูลภาคเอกสาร จากบทความ งานวิจัย ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และข้อมูลจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในที่นี้คือ กรมเจ้าท่า ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับคลองแสนแสบ ระบบป้ายสัญลักษณ์ และ อัตลักษณ์วัฒนธรรม
2. สรุปอัตลักษณ์วัฒนธรรมที่สำคัญของคลองแสนแสบที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลภาคเอกสาร และนำคำตอบไปสำรวจความคิดเห็นกับกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1 จำนวน 50 คน ด้วยแบบสอบถามชุดที่ 1 เพื่อให้ได้คำตอบที่เชื่อถือได้ในเรื่องอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ
3. นำผลสรุปอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบมาวิเคราะห์หาแนวทางการออกแบบระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ ทั้งองค์ประกอบและการจัดวาง
4. สร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ 5 ประเภท ได้แก่
 - 1) ป้ายบอกชื่อท่าเรือ 1 แบบ จำนวน 27 ป้าย
 - 2) ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือสำหรับผู้โดยสารบอกชื่อท่าเรือถัดไป 1 แบบ จำนวน 27 ป้าย
 - 3) ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางการเดินเรือ 1 แบบ จำนวน 27 ป้าย
 - 4) ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสารและอัตราค่าโดยสาร 1 แบบ
 - 5) สัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือ จำนวน 27 ภาพ
5. ประเมินความพึงพอใจต่อระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบที่สร้างสรรค์ในการวิจัยครั้งนี้โดยกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 2 จำนวน 100 คน ใช้แบบสอบถามชุดที่ 2 เป็นเครื่องมือในการวิจัย
6. รายงานผลวิจัย สรุปผลการพัฒนาและสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ



ภาพที่ 1 ภาพกรอบในการดำเนินการวิจัย
ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

ผลการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยที่มุ่งเน้นพัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบให้ร่วมสมัยขึ้น แสดงอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบไปพร้อมกับการสื่อสารข้อมูลการเดินทางอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การวิเคราะห์ข้อมูลจึงเน้นการวิเคราะห์เพื่อให้ได้แนวทางการออกแบบที่เป็นรูปธรรม ใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณจากเครื่องมือดำเนินการวิจัย ประเภทแบบสอบถามชนิดเลือกตอบ วัดค่าเป็นตัวเลขด้วยการหาค่าร้อยละ และเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย หาค่าเฉลี่ยเลขคณิตและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มาสรุปวิเคราะห์ผลข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของแบบสอบถาม และนำผลที่ได้มานำมาวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพเพื่อหาแนวทางการออกแบบพัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ เน้นความเป็นรูปธรรมในการแสดงออกที่เหมาะสมกับการใช้งานและสื่อสารข้อมูลสำหรับผู้ใช้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบ โดยแบ่งการวิเคราะห์ 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เพื่อวิเคราะห์อัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ โดยผู้วิจัยศึกษาต่อยอดจากงานวิจัยที่

เกี่ยวข้องกับคลองแสนแสบ นำผลจากการวิจัยนั้นไปถามความเห็นด้วยแบบสอบถาม ชุดที่ 1 โดยมีกลุ่มตัวอย่างเป็นคนในพื้นที่อาศัยอยู่ริมฝั่งคลองแสนแสบ ตั้งแต่ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาจนถึงท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ จำนวน 50 คน โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบจากระดับความเห็นด้วยซึ่งใช้เกณฑ์ 3 ระดับคือ เห็นด้วยมาก เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ใช้การแปลความหมายของค่าคะแนนร้อยละ เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย โดยคำตอบที่เชื่อถือได้ ต้องมีค่าร้อยละมากกว่า 50 ขึ้นไป จึงถือเป็นอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบได้

ขั้นตอนที่ 2 เพื่อวิเคราะห์ความพึงพอใจต่อระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบที่พัฒนาขึ้นในการวิจัยครั้งนี้ โดยเก็บข้อมูลจากแบบประเมินความพึงพอใจด้วยแบบสอบถาม ชุดที่ 2 โดยมีกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มบุคคลทั่วไปที่เป็นผู้ใช้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบ ด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ จำนวน 50 คน วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยเลขคณิตและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมาสรุปวิเคราะห์ผลข้อมูล

โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบจากระดับความพึงพอใจซึ่งใช้เกณฑ์ 5 ระดับคือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด ใช้การแปลความหมายของค่าคะแนนเฉลี่ย เกณฑ์ในการวิเคราะห์พิจารณาช่วงของค่าเฉลี่ย เลขคณิตของแบบสอบถามแบบลิเคิร์ตสเกล (Weigel & Newman, 1976, น. 796) ดังนี้

ระดับคะแนน 4.50 - 5.00 หมายความว่า มีระดับการรับรู้และความพึงพอใจมากที่สุด

ระดับคะแนน 3.50 - 4.49 หมายความว่า มีระดับการรับรู้และความพึงพอใจมาก

ระดับคะแนน 2.50 - 3.49 หมายความว่า มีระดับการรับรู้และความพึงพอใจปานกลาง

ระดับคะแนน 1.50 - 2.49 หมายความว่า มีระดับการรับรู้และความพึงพอใจน้อย

ระดับคะแนน 1.00 - 1.49 หมายความว่า มีระดับการรับรู้และความพึงพอใจน้อยที่สุด

จากการเก็บข้อมูลสามารถวิเคราะห์ผลได้ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์อัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ

ผู้วิจัยได้รวบรวมคำตอบและแนวคิดเชิงอัตลักษณ์วัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับคลองแสนแสบจากงานวิจัย จำนวน 4 แหล่งข้อมูลได้แก่

1. บทความวิจัยเรื่อง คลองแสนแสบ : ความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลง ของ วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์ (วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์, 2556, น. 1 - 2)

ตารางที่ 1 ตารางผลสรุปอัตลักษณ์คลองแสนแสบ

อัตลักษณ์คลองแสนแสบ	ความถี่	ค่าร้อยละ
คลองแสนแสบมีความยาวมาก	43	86
คลองแสนแสบมีความหลากหลายทางศาสนา	46	92
คลองแสนแสบเป็นแหล่งรวมหลายชุมชน	42	84

ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

จากตารางที่ 1 สามารถสรุปได้ว่าอัตลักษณ์คลองแสนแสบ ทั้ง 3 อย่างน่าเชื่อถือทั้งหมดเพราะกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับทั้ง 3 อัตลักษณ์ สามารถเรียงลำดับความเห็นด้วย โดยเรียงลำดับจากค่าร้อยละมากไปหาน้อย ดังนี้

อัตลักษณ์อันดับที่ 1 ได้แก่ คลองแสนแสบมีความหลากหลายทางศาสนา

2. บทความวิจัยเรื่อง การอนุรักษ์มรดกทางด้านศิลปกรรม สถาปัตยกรรม และภูมิทัศน์ริมคลองแสนแสบของ เสนีย์ เวชพัฒน์พงษ์, อนุสรณ์ จวงพานิช, ณัฐวัตร จินรัตน์ และ อริยะ ทรงประไพ (เสนีย์ เวชพัฒน์พงษ์ และคณะ, 2562, น. 56 - 57)

3. บทความวิจัยเรื่อง ย่านและชุมชนดั้งเดิมริมคลองแสนแสบในเขตกรุงเทพมหานคร ของนราธิป ทับทัน, อารี เลาะเหม็ง และ ศศิธร คล้ายชม (นราธิป ทับทัน และคณะ, 2563, น. 615 - 616)

4. บทความวิจัยเรื่อง วัดกับมัสยิดริมคลองแสนแสบ : ความเป็นมาและการดำรงอยู่ ของรุ่งอรุณ กุลธำรง (รุ่งอรุณ กุลธำรง, 2556, น. 59 - 90)

จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพของคำตอบงานวิจัยทั้ง 4 ชิ้น สามารถสรุปได้ว่าอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ มี 3 ประการที่สำคัญ ดังนี้

1. คลองแสนแสบมีความยาวมาก

2. คลองแสนแสบมีความหลากหลายทางศาสนา ที่เด่นคือ ศาสนาอิสลามและศาสนาพุทธ

3. คลองแสนแสบเป็นแหล่งรวมหลายชุมชน รวมหลายเชื้อชาติ ทั้ง ไทย เขมร ลาว มอญ และ จีน

จึงนำ 3 อัตลักษณ์ที่สรุปได้นี้ ไปเก็บข้อมูลแบบสอบถามความคิดเห็นเพื่อเป็นการหาค่าความน่าเชื่อถือของคำตอบที่ผู้วิจัยสรุปได้ผลจากแบบสอบถามชุดที่ 1 ดังนี้

คลองแสนแสบ มีศาสนสถานของแต่ละศาสนา อยู่ริมคลองให้เห็นโดยทั่วไป โดยมีศาสนสถานในศาสนาพุทธ 16 แห่ง มีศาสนสถานในศาสนาอิสลาม 28 แห่ง มีศาสนสถานในศาสนาคริสต์ 1 แห่ง และศาลเจ้าจีน 8 แห่ง และหากพิจารณาจากท่าเรือโดยสารคลองแสนแสบ 1 ใน 27 ท่า คือ ท่าเรือสุเหร่าบ้านดอน เป็นศาสนสถานในศาสนาอิสลาม

และ 3 ใน 27 ทำคือ วัดศรีบุญเรือง วัดกลาง และวัดเทพธิดา เป็นศาสนสถานในศาสนาพุทธ

อัตลักษณ์อันดับที่ 2 ได้แก่ คลองแสนแสบมีความยาวมาก

คลองแสนแสบ เป็นคลองสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่าง คลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งตะวันออก กรุงเทพมหานคร กับ แม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในปัจจุบันมีความยาว 72 กิโลเมตร ไหลผ่าน 21 เขตของกรุงเทพมหานครและ เชื่อมต่อกับคลองสายย่อยมากกว่า 100 คลอง เฉพาะการ ให้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบรวมเป็นระยะทาง ทั้งหมด 17.24 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางเดินเรือโดยสาร

อัตลักษณ์อันดับที่ 3 คลองแสนแสบเป็นแหล่งรวมหลายชุมชน

คลองแสนแสบ มีย่านชุมชนอาศัยอยู่ในแนวคลอง ทั้ง 2 ฝั่ง รวม 13 แห่ง คือ ย่านค้าไม้ซอยบรมบรรพต ชุมชนมัสยิดมหานาค ชุมชนวัดบรมนิวาส ชุมชนบ้านครัว ย่านตลาดเฉลิมโลก ชุมชนสุเหร่าบ้านดอน ชุมชนนวนน้อย ชุมชนสุเหร่าแดง ย่านตลาดพลูแหลม ชุมชนมินบุรีอุปถัมภ์

ชุมชนทรายกองดิน ชุมชนบ้านคู และย่านตลาดเก่า หนองจอก เป็นแหล่งรวมคนหลายเชื้อชาติที่มาอาศัยอยู่รวมกันตั้งแต่ครั้งขุดคลอง มีทั้งคนไทย คนมุสลิม คนมอญ และคนจีน

2. ผลการวิเคราะห์อัตลักษณ์เพื่อหาแนวทางในการออกแบบระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ

จากผลสรุปอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ อัตลักษณ์อันดับที่ 1 ได้แก่ คลองแสนแสบมีความหลากหลายทางศาสนา และศาสนาที่มีบทบาทมากที่สุดของคลองแสนแสบ คือ ศาสนาพุทธและศาสนาอิสลาม เป็นลักษณะของความเป็นพหุวัฒนธรรม ทางผู้วิจัยจึงนำตัวแทนของศาสนา นั่นคือ ศาสนสถานของแต่ละศาสนา มาเป็นกรอบในการวิเคราะห์องค์ประกอบและการจัดวางองค์ประกอบ โดยนำวัดของศาสนาพุทธและสุเหร่าของศาสนาอิสลามที่เป็นท่าเรือของเรือโดยสารคลองแสนแสบ ได้แก่ วัดเทพธิดา และสุเหร่าบ้านดอน มาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ ได้ผลสรุปดังนี้

ตารางที่ 2 ตารางวิเคราะห์แสดงแนวทางการออกแบบจากอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ

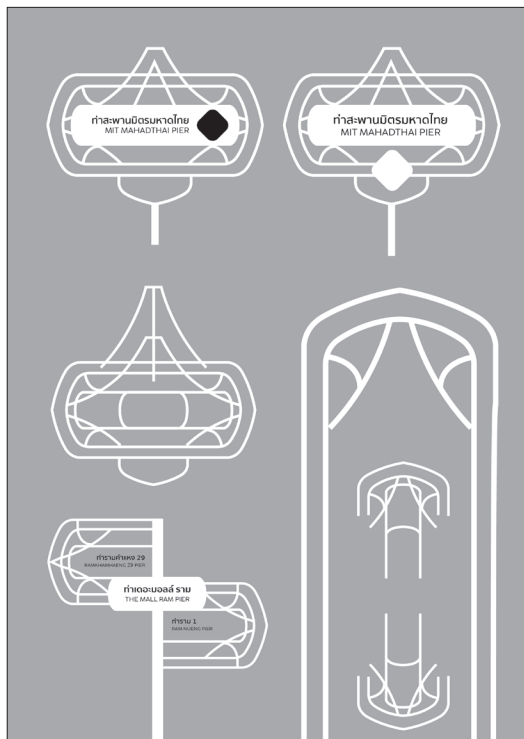
ศาสนสถาน	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม	องค์ประกอบ	การจัดวาง
วัดเทพธิดา	 	เส้นตรง เส้นโค้ง เส้นเฉียง รูปทรงสามเหลี่ยม มุมแหลม	จัดวางสมดุล เน้นสมมาตร มีการเน้น มีการใช้จังหวะใน การซ้ำองค์ประกอบ ต่อเนื่อง และลดหลั่น
สุเหร่าบ้านดอน	 	เส้นโค้ง เส้นตรง เน้นแนวตั้ง กับ แนวนอน	จัดวางสมดุลสมมาตร มีการ เน้น ด้วยขนาดและสัดส่วน มี การใช้จังหวะในการซ้ำ องค์ประกอบ มีจุดตัดของเส้นในการวาง องค์ประกอบ

จากตารางที่ 2 สามารถวิเคราะห์และสรุปแนวทางในการออกแบบระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบจากอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบได้ ดังนี้

องค์ประกอบ ได้แก่ เส้นตรง เส้นโค้ง ทั้งแนวตั้ง แนวนอน แนวเฉียง การใช้รูปทรงสามเหลี่ยม

การจัดวางองค์ประกอบ ได้แก่ เน้นความสมดุล ทั้งแบบสมมาตรและอสมมาตร ทิศทางในการจัดวาง มีจุดนำทางสายตาที่ชัดเจน มีการเน้นที่ชัดเจน ทั้งจากสัดส่วน ขนาด ทิศทาง มีความถี่ จังหวะในการวางองค์ประกอบ และการลดหลั่นเพื่อให้เกิดการเคลื่อนที่ทางสายตา

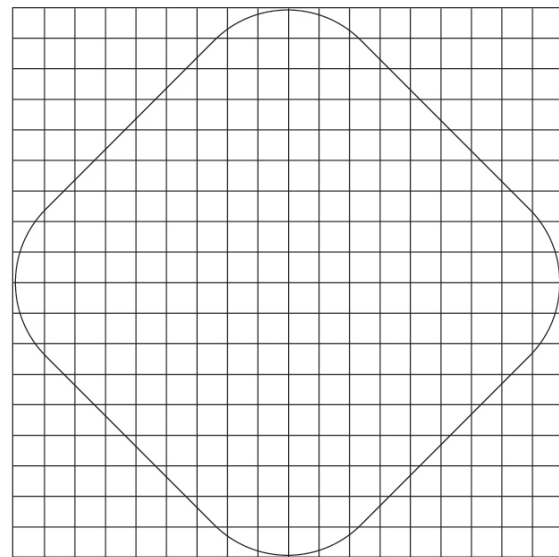
โดยการสร้างสรรค์นี้ ได้นำโครงสร้างจากกรอบหน้าต่างของสุเหร่าบ้านดอนมาเป็นโครงสร้างเบื้องต้นของการออกแบบ ปรับสัดส่วนและจัดวางแบบสมมาตรตั้งแนวตั้งและแนวนอน



ภาพที่ 2 ภาพตัวอย่างแบบร่างโครงสร้างป้าย
พร้อมลวดลาย

ที่มา : ณพงศ หอมแย้ม, (2568).

โดยท่าเรือทั้งหมดปัจจุบัน มีทั้งหมด 27 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง, ท่าเรือบางกะปิ, ท่าเรือเดอะมอลล์ บางกะปิ, ท่าเรือวัดกลาง, ท่าเรือสะพานมิตรมาไทย, ท่าเรือ ม.รามคำแหง, ท่าเรือวัดเทพศิลา, ท่าเรือรามคำแหง 29, ท่าเรือเดอะมอลล์ ราม, ท่าเรือรามหนึ่ง, ท่าเรือสะพานคลองตัน, ท่าเรือ ร.ร.วิจิตร, ท่าเรือชาญอิสสระ, ท่าเรือซอยทองหล่อ, ท่าเรือสุเหร่าบ้านดอน, ท่าเรืออิตาลีไทย, ท่าเรือ มศว ประสานมิตร, ท่าเรืออโศก, ท่าเรื่อนานาชาติ, ท่าเรื่อนานาเหนือ, ท่าเรือสะพานวิทย์, ท่าเรือสะพานชิดลม และท่าเรือประตูน้ำ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างสองสาย ท่าเรือสะพานหัวช้าง, ท่าเรือสะพานเจริญผล, ท่าเรือตลาดโบ๊เบ๊ และท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ ได้เป็น แบบร่างและกำหนดโครงสร้างตารางกริดสำหรับการออกแบบสัญลักษณ์ภาพ ในสัดส่วน 18 x 18 ช่อง โดยได้แรงบันดาลใจในการออกแบบจาก ระยะของเส้นทางในการให้บริการของเรือโดยสาร รวม 18 กิโลเมตร ดังนี้



ภาพที่ 3 ภาพตารางกริดสำหรับออกแบบ
สัญลักษณ์ภาพ

ที่มา : ณพงศ หอมแย้ม, (2568).

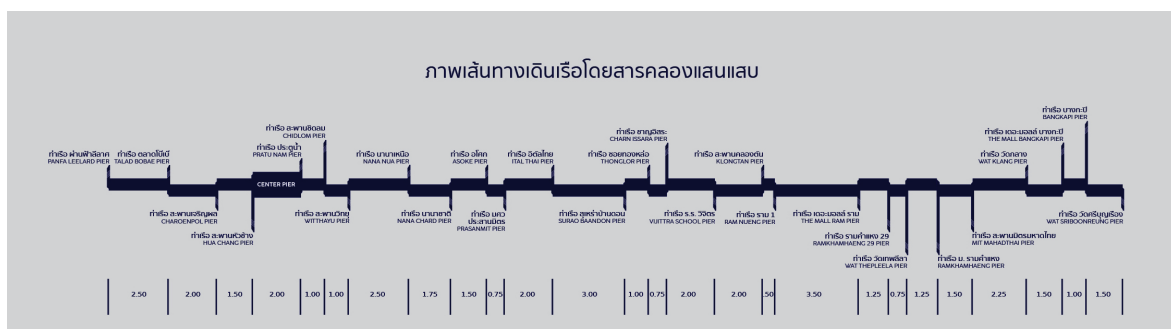
ตารางที่ 3 ตารางเทียบหน่วยวัด แปลงจากระยะเวลาเป็นระยะห่าง

อันดับ	ทำเรือ	ไป ยัง	ทำเรือ	ระยะเวลา	ระยะห่าง
1	ทำเรือ วัดศรีบุญเรือง		ทำเรือ บางกะปิ	01.34.21	1.50
2	ทำเรือ บางกะปิ		ทำเรือ เดอะมอลล์ บางกะปิ	01.00.36	1.00
3	ทำเรือ เดอะมอลล์ บางกะปิ		ทำเรือ วัดกลาง	01.27.33	1.50
4	ทำเรือ วัดกลาง		ทำเรือ สะพานมิตรภาพไทย	02.14.42	2.25
5	ทำเรือ สะพานมิตรภาพไทย		ทำเรือ ม. รามคำแหง	01.21.17	1.50
6	ทำเรือ ม. รามคำแหง		ทำเรือ วัดเทพศิลา	01.15.17	1.25
7	ทำเรือ วัดเทพศิลา		ทำเรือ รามคำแหง 29	00.44.93	0.75
8	ทำเรือ รามคำแหง 29		ทำเรือ เดอะมอลล์ ราม	01.15.47	1.25
9	ทำเรือ เดอะมอลล์ ราม		ทำเรือ ราม 1	03.29.88	3.50
10	ทำเรือ ราม 1		ทำเรือ คลองตัน	00.33.97	0.50
11	ทำเรือ คลองตัน		ทำเรือ ร.ร. วิจิตร	01.57.53	2.00
12	ทำเรือ ร.ร. วิจิตร		ทำเรือ ชาญอิสระ	02.05.27	2.00
13	ทำเรือ ชาญอิสระ		ทำเรือ ขอยทองหล่อ	00.45.60	0.75
14	ทำเรือ ขอยทองหล่อ		ทำเรือ สุเหร่าบ้านดอน	01.04.12	1.00
15	ทำเรือ สุเหร่าบ้านดอน		ทำเรือ อีตลไทย	03.04.47	3.00
16	ทำเรือ อีตลไทย		ทำเรือ มศว ประสานมิตร	01.56.10	2.00
17	ทำเรือ มศว ประสานมิตร		ทำเรือ อโศก	00.50.62	0.75
18	ทำเรือ อโศก		ทำเรือ นานาชาติ	01.38.77	1.50
19	ทำเรือ นานาชาติ		ทำเรือ นานาเหนือ	01.44.61	1.75
20	ทำเรือ นานาเหนือ		ทำเรือ สะพานวิทยุ	02.37.32	2.50
21	ทำเรือ สะพานวิทยุ		ทำเรือ สะพานชิดลม	01.09.28	1.00
22	ทำเรือ สะพานชิดลม		ทำเรือ ประตูนํ้า	01.10.22	1.00
23	ทำเรือ ประตูนํ้า		ทำเรือ สะพานหัวช้าง	01.56.12	2.00
24	ทำเรือ สะพานหัวช้าง		ทำเรือ สะพานเจริญผล	01.24.16	1.50
25	ทำเรือ สะพานเจริญผล		ทำเรือ ตลาดโบ้เบ้	02.02.89	2.00
26	ทำเรือ ตลาดโบ้เบ้		ทำเรือ ผ่านฟ้าลีลาศ	02.29.99	2.50

หน่วยวัด	ระยะเวลา เทียบกับ ระยะห่าง			
เวลา (วินาที)	60	45	30	15
ระยะห่าง (เซนติเมตร)	1.00	0.75	0.50	0.25

ที่มา : ณพงศ หอมแย้ม, (2568).

ตามตารางที่ 3 ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลจับเวลาของการเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบจากทำเรือหนึ่งไปยังอีกทำเรือหนึ่ง แล้วนำผลเวลาหน่วยวินาทีนั้นมาเทียบกับมาตรวัดระยะห่างเป็นหน่วยเซนติเมตร เพื่อใช้ในการออกแบบเส้นทางเดินเรือใหม่ว่าแต่ละทำเรือควรห่างกันเท่าไร ได้ผลงานตามภาพที่ 4



ภาพที่ 4 ภาพแบบเส้นทางการเดินเรือ

ที่มา : ณพงศ หอมแย้ม, (2568).

3. ผลงานสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ

ในการวิจัยครั้งนี้ได้มุ่งพัฒนารูปแบบของระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ 5 ประเภท ได้แก่

- 1) ป้ายบอกชื่อท่าเรือ
- 2) ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือสำหรับผู้โดยสารบอกชื่อท่าเรือถัดไป

3) ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางการเดินเรือ

4) ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสารและอัตราค่าโดยสาร

5) สัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือ

โดยนำองค์ประกอบและหลักการจัดวางที่ได้แนวทางมาจากอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบพัฒนาจากแบบร่างเป็นผลงานสร้างสรรค์สำเร็จของระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ โดยองค์ประกอบหลักของป้ายสัญลักษณ์ มีทั้งหมด 4 อย่างคือ รูปร่าง วัสดุ การ

ใช้สี และตัวอักษร (รัฐพงษ์ ศิลากุล, 2560, น. 12 - 13) ทั้งนี้การสร้างสรรค์มุ่งเน้นที่รูปแบบโครงสร้างป้าย ลวดลายเป็นหลัก องค์ประกอบอื่นของป้าย เช่น รูปแบบตัวอักษรและการใช้สี ทางผู้สร้างสรรค์ได้เลือกใช้ตามความเหมาะสมต่อการใช้งาน โดยเลือกใช้ชุดตัวอักษรประเภทไม่มีเชิง (San Serif) เพื่อให้มีความทันสมัยและการใช้งานที่สะดวก และการใช้สี ได้เลือกใช้สีกรมท่า (Navy Blue) ตามเจ้าของหน่วยงานคือ กรมเจ้าท่า เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่งานหน่วยงานได้อีกทางหนึ่ง ได้ผลงานดังนี้

3.1 ป้ายบอกชื่อท่าเรือ 1 แบบ มีขนาด 200 x 80 เซนติเมตร เป็นโครงสร้างแบบเสาเดี่ยววัสดุทำจากเหล็กติดตั้ง 2 เสา ทั้งซ้ายและขวาบนโป๊ะท่าเรือ ในหนึ่งเสาติดป้ายพลาสติกแสดงข้อมูลชื่อท่าเรือพร้อมสัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือทั้งสองด้าน ดังภาพที่ 5

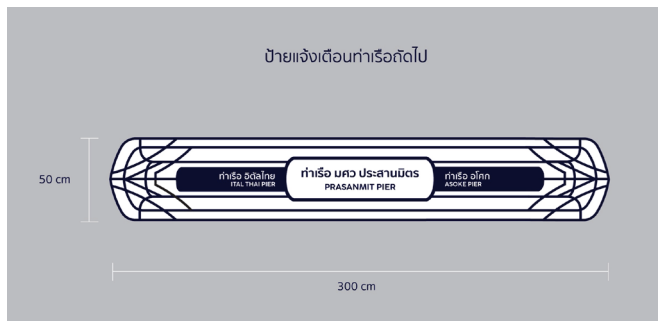


ภาพที่ 5 ภาพผลงานสร้างสรรค์ป้ายบอกชื่อท่าเรือ พร้อมแสดงพื้นที่ติดตั้ง

ที่มา : ณพศ หอมแย้ม, (2568).

3.2 ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือสำหรับผู้โดยสารบอกชื่อท่าเรือถัดไป 1 แบบ มีขนาด 50 x 300 เซนติเมตร วัสดุเป็นแผ่นพลาสติกแสดงข้อมูลชื่อท่าเรือปัจจุบัน และท่าเรือ

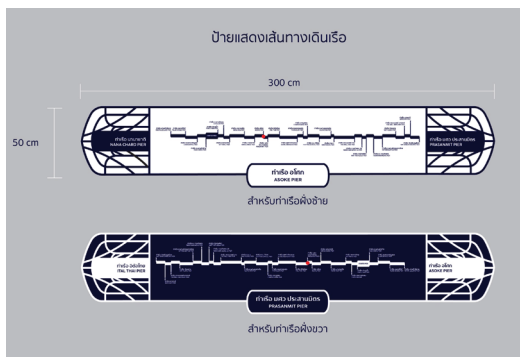
ถัดไปทั้งซ้ายและขวา ติดที่ด้านหน้าท่าเรือหันข้อมูลออกฝั่งคลองเพื่อให้ผู้ใช้บริการที่อยู่บนเรือโดยสารได้เห็น ดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 ภาพผลงานสร้างสรรค์ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือถัดไป พร้อมแสดงพื้นที่ติดตั้ง
ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

3.3 ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางการเดินเรือ 1 แบบ มีขนาด 50 x 300 เซนติเมตร วัสดุเป็นแผ่นพลาสติกแสดงข้อมูลชื่อท่าเรือปัจจุบัน ท่าเรือถัดไปทั้งซ้ายและขวา และ

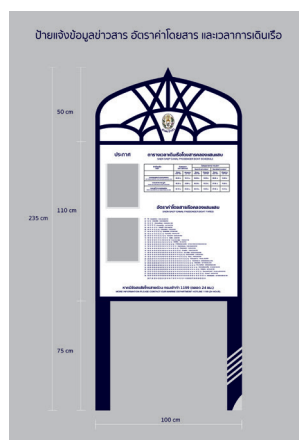
แสดงเส้นทางการเดินเรือโดยสารตลอดสาย พร้อมจุดแวะระบุตำแหน่งท่าเรือปัจจุบัน ติดที่ด้านในท่าเรือเพื่อให้ผู้ใช้บริการที่อยู่บนท่าเรือได้เห็น ดังภาพที่ 7



ภาพที่ 7 ภาพผลงานสร้างสรรค์ป้ายแสดงเส้นทางเดินเรือ พร้อมแสดงพื้นที่ติดตั้ง
ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

3.4 ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสารและอัตราค่าโดยสาร 1 แบบ มีขนาด 235 x 100 เซนติเมตร เป็นโครงสร้างแบบเสาควัสดุทำจากเหล็กและติดป้ายพลาสติกหน้าแสดงข้อมูล

อัตราค่าโดยสาร ตารางเวลาในการให้บริการ และช่องใส่ประกาศขนาด เอ สี่ สำหรับประกาศแจ้งต่าง ๆ สามารถเปลี่ยนข้อมูลได้ จำนวน 2 ช่องประกาศ ดังภาพที่ 8



ภาพที่ 8 ภาพผลงานสร้างสรรค์ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสารและอัตราโดยสาร พร้อมแสดงพื้นที่ติดตั้ง
ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

3.5 สัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือจำนวน 27 แบบ โดยได้ตัดทอนจากลักษณะโครงสร้างและรูปแบบทางสิ่ง

ก่อสร้าง ทั้งตึกอาคาร สะพาน ให้สอดคล้องและสื่อสารกับ ชื่อท่าเรือเป็นสำคัญ ดังภาพที่ 9



ภาพที่ 9 ภาพผลงานสร้างสรรค์สัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือรวมทั้ง 27 ท่าเรือ
ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

4. ผลการประเมินความพึงพอใจต่อระบบป้ายสัญลักษณ์คลองแสนแสบที่สร้างสรรค์ขึ้นใหม่

ระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบของการสร้างสรรค์ในการวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ป้ายบอกชื่อท่าเรือ ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือสำหรับผู้โดยสารบอกชื่อท่าเรือถัดไป ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทาง

เดินเรือ ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสารและอัตราค่าโดยสาร และสัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือ

และเมื่อนำผลการประเมินทั้งหมดมารวมกัน ได้ผลการประเมินความพึงพอใจต่อผลงานสร้างสรรค์ทั้งระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ

ตารางที่ 4 ตารางแสดงผลการประเมินความพึงพอใจต่อผลงานสร้างสรรค์ระบบป้ายสัญลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ

รายการประเมิน	ระดับค่าคะแนน		ระดับความพึงพอใจ
	ค่าเฉลี่ยเลขคณิต	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
1. ด้านแสดงอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ	4.46	0.33	มาก
2. ด้านการสื่อสารข้อมูลการเดินทางเรือ	4.69	0.32	มากที่สุด
3. ด้านความสวยงาม ป้ายสัญลักษณ์มีลักษณะเฉพาะตัว	4.35	0.31	มาก
4. ด้านการส่งเสริมภาพลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ	4.69	0.32	มากที่สุด
รวม	4.55	0.33	มากที่สุด

ที่มา : ณพศ หอมแยม, (2568).

สรุปผลและอภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์แรกในการหา
อัตลักษณ์ของคลองแสนแสบ โดยผลวิจัยสามารถสรุป
อัตลักษณ์วัฒนธรรมของคลองแสนแสบที่ชัดเจน มี 3 อย่าง
ดังนี้ อันดับที่ 1 คือมีความเป็นวัฒนธรรมผสมผสานของ
ศาสนาระหว่างศาสนาอิสลามกับศาสนาพุทธ อันดับที่ 2 คือ
มีความหลากหลายของชาติพันธุ์ของคนริมคลองแสนแสบ
และอันดับ 3 คือความยาวของคลองแสนแสบที่มีความยาว
มาก มีวัตถุประสงค์ที่สองในการวิจัยครั้งนี้ คือเพื่อออกแบบ
พัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์ของการเดินเรือโดยสารคลอง
แสนแสบให้ร่วมสมัย โดยการออกแบบสร้างสรรค์นี้ได้นำ
โครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของศาสนสถานจากศาสนา
อิสลามคือ สุเหร่าบ้านดอน และจากศาสนาพุทธคือ
วัดศรีบุญเรือง มาวิเคราะห์เป็นแนวทางในการออกแบบ โดย
ได้อัปเดตประกอบในการออกแบบคือ เส้นตรง เส้นโค้ง รูปทรง
สามเหลี่ยม เส้นมีจุดตัดและแสดงทิศทางในการนำสายตา
อย่างชัดเจน มีการจัดวางแบบสมดุล สมมาตรด้วย
องค์ประกอบและสมมาตรทางสายตา มีการเน้นและลดหลั่น
ในการวางองค์ประกอบอย่างชัดเจน ได้พัฒนาระบบป้าย
สัญลักษณ์จำนวน 5 ประเภท ได้แก่ ป้ายบอกชื่อท่าเรือ
ป้ายแจ้งเตือนท่าเรือสำหรับผู้โดยสารบอกชื่อท่าเรือถัดไป
ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางเดินเรือ ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสาร
และอัตราค่าโดยสาร และสัญลักษณ์ภาพประจำท่าเรือ โดย
ทั้งหมดของระบบป้ายสัญลักษณ์ที่พัฒนาขึ้นในโครงการวิจัยนี้
สามารถนำอัตลักษณ์ของคลองแสนแสบมาแสดงออกเชิง
รูปธรรมให้เห็นได้อย่างเป็นผลสัมฤทธิ์ ดังเห็นได้จากผลการ
ประเมินโดยรวมทุกด้าน จากตารางที่ 4 ได้รับคะแนนความ
พึงพอใจมากที่สุดอยู่ที่คะแนน 4.55 และเมื่อพิจารณาจาก
แต่ละด้านโดยเรียงลำดับคะแนนความพึงพอใจ จากมาก
ที่สุดไปหาน้อยที่สุด ได้ดังนี้ อันดับที่ 1 มี 2 ด้านเท่ากัน

เอกสารอ้างอิง

- กฤติกา สายณะรัตรชัย. (2565). การจัดการเรือโดยสารคลองแสนแสบเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือในคลองแสนแสบ.
วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม, 12(1), น. 96 - 108.
- กรมเจ้าท่า กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน. (2566). รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจการให้บริการ
เรือคลองแสนแสบ ประจำปีงบประมาณ 2566. Marine department. [https://md.go.th/wp-content/
uploads/2023/02/รายงานพึงพอใจไม่พึงพอใจเรือแสนแสบ - ปี- 2566.pdf?93](https://md.go.th/wp-content/uploads/2023/02/รายงานพึงพอใจไม่พึงพอใจเรือแสนแสบ - ปี- 2566.pdf?93)
- นราธิป ทับทัน, อารี เลาะเหม้ง และ ศศิธร คล้ายชม. (2563). ย่านและชุมชนดั้งเดิมริมคลองแสนแสบในเขตกรุงเทพมหานคร.
วารสารการพัฒนาชุมชนและคุณภาพชีวิต, 8(3), น. 615 - 627.

คือด้านการส่งเสริมภาพลักษณ์เรือโดยสารคลองแสนแสบ
และด้านการสื่อสารข้อมูลการเดินทางเรือ ได้อยู่ที่คะแนน 4.69
อันดับที่ 2 ด้านแสดงอัตลักษณ์วัฒนธรรมคลองแสนแสบ
พหุวัฒนธรรมด้านศาสนา ระหว่างศาสนาอิสลาม (มัสยิด)
กับศาสนาพุทธ (วัด) ได้อยู่ที่คะแนน 4.46 และอันดับที่ 3
ด้านความสวยงาม ป้ายสัญลักษณ์มีลักษณะเฉพาะตัว ได้อยู่
ที่คะแนน 4.35

ข้อเสนอแนะ

1. การพัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์ของเรือโดยสาร
คลองแสนแสบ ยังมีกรอบและแนวทางในการสร้างสรรค์ได้
อีกหลายทางให้ทดลองสร้างสรรค์ เช่น แร่งบันดาลใจจาก
ชาติพันธุ์ หรือลักษณะทางกายภาพของคลองแสนแสบ ซึ่ง
ทั้งหมดนี้สามารถปรับปรุงประยุกต์ใช้กับการวิจัยสร้างสรรค์ที่
เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้ ทั้งทางน้ำและ
ทางบก
2. จากผลการประเมินทำให้ทราบว่า การ
สร้างสรรค์ที่เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการ
จำนวนมาก ผู้ใช้บริการคาดหวังกับข้อมูลข่าวสารมากกว่า
รูปแบบการนำเสนอ ดังนั้น การวิจัยครั้งต่อไปอาจวิจัย
เกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลจากกลุ่มผู้ใช้บริการที่ต่างกัน
3. การวิจัยที่เกี่ยวกับระบบป้ายสัญลักษณ์ที่แสดง
อัตลักษณ์ของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือองค์กรใดองค์กรหนึ่ง อาจ
เพิ่มการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบอื่นๆ ที่อยู่ใน
ระบบป้ายสัญลักษณ์ เช่น ตัวอักษร การใช้สี หรือวัสดุของ
ป้ายสัญลักษณ์ ที่เกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ขององค์กรนั้นๆ
4. การพัฒนาสัญลักษณ์ภาพในระบบป้าย
สัญลักษณ์ อาจต้องมีการวิจัยต่างหากและลงลึกเพื่อการ
วิเคราะห์แนวทางการออกแบบ การรับรู้ และการตีความ
จากกลุ่มตัวอย่างที่หลากหลาย

- รุ่งอรุณ กุลธารง. (2556). วัดกับมัสยิดริมคลองแสนแสบ:ความเป็นมาและการดำรงอยู่. *วารสารไทยศึกษา*, 8(2), น. 59 - 86.
- รัฐพงษ์ ศีลากุล. (2560). *การออกแบบและพัฒนาระบบป้ายสัญลักษณ์ กรณีศึกษาสำนักวิทยบริการ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี*. [ศิลปนิพนธ์ปริญญาศิลปประยุกต์บัณฑิต]. มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.
- วรารณ จิวชัยศักดิ์. (2556). คลองแสนแสบ : ความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลง. *วารสารไทยศึกษา*, 8(2), น. 1 - 23.
- ศรัณย์ ดันสถิต และ ณรงค์พงศ์ เพิ่มผล. (2562). *การรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารคลองแสนแสบ*. *วารสารวิชาการศรีปทุม*, 15(3), น. 171-182.
- เสนีย์ เวชพัฒน์พงษ์, อนุสรณ์ จ่วงพานิช, ณัฐวัตร จินรัตน์ และ อริยะ ทรงประไพ. (2562). การอนุรักษ์มรดกทางด้านศิลปกรรม สถาปัตยกรรม และภูมิทัศน์ริมคลองแสนแสบ. [ฉบับพิเศษ]. *วารสารเกษมบัณฑิต*, 20, น. 56 - 71.
- Weigel, R. H. & Newman, L. S. (1976). Increasing attitude - behavior correspondence by broadening the scope of the behavioral measure. *Journal of Personality and Social Psychology*, 33, 793 - 802.