

### บทที่ 3

#### ผลการวิจัย

ในบทนี้จะเป็นผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษาถึงการขับขีของคนขับรถไมโครบัสที่มีผลต่อปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 5 ตอน คือ

1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถไมโครบัส
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร มี อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ อัตราค่าเช่าบ้าน หลักประกันคุ้มครองชีวิต ระยะเวลาในการขับรถไมโครบัส ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี จำนวนชั่วโมงของการขับรถ
5. การพิสูจน์สมมติฐาน

ผลที่ได้จากการวิจัยมีดังนี้

1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถไมโครบัสที่ทำการศึกษา

ข้อมูลส่วนตัวทั่วไปนับว่ามีความสำคัญที่จะบอกภาพกว้างๆ ของคนขับรถไมโครบัส ซึ่งผลจากการศึกษาสรุปรายละเอียดดังต่อไปนี้

แสดงจำนวน และคำร้อยละลักษณะทั่วไปของประชากรที่อยู่ในข่ายศึกษา

ตารางที่ 3.1 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

| ลักษณะข้อมูล | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|--------------|-------|------------|
| อายุ         |       |            |
| 20 - 25 ปี   | 13    | 10.8       |
| 26 - 30 ปี   | 35    | 29.2       |
| 31 - 35 ปี   | 43    | 35.8       |
| 36 ปีขึ้นไป  | 29    | 24.2       |
| รวม          | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.1 แสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรที่มีมากที่สุดคือกลุ่ม อายุ 31- 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.8 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 26 - 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.2 ส่วนประชากรที่มีมีน้อยที่สุดคือ กลุ่มอายุ 20- 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.8

ตารางที่ 3.2 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

| ลักษณะข้อมูล | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|--------------|-------|------------|
| สถานภาพสมรส  |       |            |
| โสด          | 37    | 30.8       |
| สมรส         | 68    | 56.7       |
| อยู่ร้าง     | 10    | 8.3        |
| หม้าย        | 5     | 4.2        |
| รวม          | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.2 แสดงให้เห็นถึงสถานภาพทางการสมรส พบว่ากลุ่มประชากรที่มีสถานภาพสมรสแล้วมีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.7 รองลงมาคือโสด คิดเป็นร้อยละ 30.8 และกลุ่มประชากรที่มีสถานภาพทางการสมรส เป็นหม้ายมีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 4.2

ตารางที่ 3.3 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

| ลักษณะข้อมูล  | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|---------------|-------|------------|
| ระดับการศึกษา |       |            |
| ประถมศึกษา    | 19    | 15.8       |
| มัธยมศึกษา    | 80    | 66.7       |
| อาชีวศึกษา    | 7     | 5.8        |
| อนุปริญญา     | 9     | 7.5        |
| ปริญญาตรี     | 5     | 4.2        |
| รวม           | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.3 แสดงให้เห็นถึงระดับการศึกษา พบว่ากลุ่มประชากรที่มีการศึกษาระดับมัศึกษามีมากที่สุดคือ 80 คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาคือระดับประถมศึกษาประมาณ 19 คิดเป็นร้อยละ 15.8 ส่วนระดับการศึกษาที่มีน้อยที่สุดคือระดับปริญญาตรีมี 5 คิดเป็นร้อยละ 4.2

ตารางที่ 3.4 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

| ลักษณะข้อมูล       | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|--------------------|-------|------------|
| ประเภทที่อยู่อาศัย |       |            |
| บ้านเช่า           | 64    | 53.3       |
| อพาร์ทเมนต์        | 28    | 23.3       |
| บ้านของตนเอง       | 23    | 19.2       |
| บ้านพักของบริษัท   | 5     | 4.2        |
| รวม                | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.4 แสดงให้เห็นถึงสถานที่พักอาศัย พบว่ากลุ่มประชากรที่มีสถานที่พักอาศัยอยู่ที่บ้านเช่า คิดเป็นร้อยละ 53.3 รองลงมาคืออพาร์ทเมนต์ คิดเป็นร้อยละ 23.3 รองลงมาคือบ้านของตนเองคิดเป็นร้อยละ 19.2 ส่วนที่พักอาศัยที่มีน้อยที่สุดคือบ้านพักของบริษัทคิดเป็นร้อยละ 4.2

ตารางที่ 3.5 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ประจำเดือน

| ลักษณะข้อมูล                          | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|---------------------------------------|-------|------------|
| รายได้ประจำเดือน<br>ต่ำกว่า 7,000 บาท | 7     | 5.8        |
| 7,000 - 8,500 บาท                     | 37    | 30.8       |
| 8,500 - 9,000 บาท                     | 34    | 28.3       |
| 9,000 -10,000 บาท                     | 31    | 25.8       |
| 10,000 บาทขึ้นไป                      | 11    | 9.2        |
| รวม                                   | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.5 แสดงในส่วนของรายได้ พบว่ากลุ่มประชากรที่มีเงินเดือน 7,000-8,500 มีมากที่สุดคือ 37 คน คิดเป็นร้อยละ 30.8 รองลงมาคือ 8,500-9,000 มีจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 28.3 รองลงมาคือ 9,000 - 10,000 บาท มีจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 25.8 รองลงมาคือ 10,000 บาทขึ้นไป มีจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 9.2 ส่วนรายได้ที่น้อยที่สุดคือ ต่ำกว่า 7,000 บาท มีเพียง 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5.8

ตารางที่ 3.6 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู

| ลักษณะข้อมูล         | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|----------------------|-------|------------|
| บุคคลที่ต้องเลี้ยงดู |       |            |
| - ไม่มี              | 32    | 26.7       |
| - 1 - 2 คน           | 63    | 52.5       |
| - 3 - 4 คน           | 25    | 20.8       |
| รวม                  | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.6 แสดงให้เห็นถึงบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู พบว่ากลุ่มประชากรที่มีบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู 1-2 คน มีมากที่สุดคือ 63 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5 รองลงมาคือไม่มี มี 32 คนคิดเป็นร้อยละ 26.7 และ 3-4 คน มีจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 20.8

ตารางที่ 3.7 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการขับรถใน กรุงเทพมหานคร

| ลักษณะข้อมูล                      | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|-----------------------------------|-------|------------|
| ระยะเวลาในการขับรถในกรุงเทพมหานคร |       |            |
| - ต่ำกว่า 1 ปี                    | 8     | 6.7        |
| - 1 - 3 ปี                        | 38    | 31.7       |
| - 3 - 5 ปี                        | 21    | 17.5       |
| - มากกว่า 5 ปี                    | 53    | 44.1       |
| รวม                               | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.7 แสดงให้เห็นถึงระยะเวลาในการขับรถในกรุงเทพมหานคร พบว่ากลุ่มประชากรที่ขับรถมาเกิน 5 ปีมีมากที่สุดคือ 53 คน คิดเป็นร้อยละ 44.1 รองลงมาคือ 1-3 ปี มีจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 31.7 รองลงมาคือ 3-5 ปี มีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 ส่วนระยะเวลาที่น้อยที่สุดคือต่ำกว่า 1 ปี มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7

ตารางที่ 3.8 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามผู้สอนการขับรถไมโครบัส

| ลักษณะข้อมูล           | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|------------------------|-------|------------|
| หัดขับรถไมโครบัสจากไหน |       |            |
| - ร.ร.สอนขับรถยนต์     | 3     | 2.5        |
| - จากเพื่อน            | 2     | 1.7        |
| - ญาติ                 | 8     | 6.7        |
| - ด้วยตนเอง            | 44    | 36.7       |
| - บางกอกมอเตอร์        | 63    | 52.4       |
| รวม                    | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.8 แสดงให้เห็นถึงหัดขับรถไมโครบัสจากไหน พบว่ากลุ่มประชากรที่หัดขับรถจากบริษัทบางกอกไมโครบัส มีมากที่สุดคือ 63 คน คิดเป็นร้อยละ 52.4 อันดับต่อมาคือ หัดขับด้วยตนเอง มีจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 36.7 อันดับต่อมา คือหัดจากญาติ มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 อันดับต่อมาจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 และอันดับสุดท้ายคือ หัดจากเพื่อน มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7

ตารางที่ 3.9 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการได้รับใบขับขี่

| ลักษณะข้อมูล                       | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|------------------------------------|-------|------------|
| <b>ระยะเวลาในการได้รับใบขับขี่</b> |       |            |
| - ต่ำกว่า 1 ปี                     | 3     | 2.5        |
| - 1 - 3 ปี                         | 36    | 30.0       |
| - 3- 5 ปี                          | 24    | 20.0       |
| - มากกว่า 5 ปี                     | 57    | 47.5       |
| รวม                                | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.9 แสดงให้เห็นถึงระยะเวลาในการได้รับใบขับขี่ พบว่ากลุ่มประชากรที่ได้รับใบขับขี่มาเป็นเวลามากกว่า 5 ปี มีมากที่สุด คือ 57 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 อันดับต่อมา 1-3 ปี มีจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 30 อันดับต่อมา 3-5 ปี มีจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ส่วนอันดับสุดท้ายคือ ต่ำกว่า 1 ปี มีเพียง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5

ตารางที่ 3.10 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวิธีในการทำใบอนุญาตขับขี่

| ลักษณะข้อมูล                     | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|----------------------------------|-------|------------|
| <b>วิธีในการทำใบอนุญาตขับขี่</b> |       |            |
| - สอบด้วยตนเอง                   | 117   | 97.5       |
| - ฝากผู้อื่นทำให้                | 2     | 1.7        |
| - โรงเรียนสอนขับรถยนต์           | 1     | 0.8        |
| รวม                              | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.10 แสดงให้เห็นถึงวิธีการทำใบอนุญาตขับขี่ พบว่ากลุ่มประชากรที่ไปทำใบอนุญาตขับขี่ด้วยตนเองมีมากที่สุด คือ มีถึง 117 ราย คิดเป็นร้อยละ 97.5 อันดับต่อมา คือ ฝากผู้อื่นทำให้ มี 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7 ส่วนอันดับสุดท้ายคือ ให้อาจารย์สอนขับรถยนต์ ทำให้ มีเพียง 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.8

ตารางที่ 3.11 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเวลาที่ใช้ขับรถในแต่ละวัน

| ลักษณะข้อมูล              | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|---------------------------|-------|------------|
| เวลาที่ใช้ขับรถในแต่ละวัน |       |            |
| - ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง       | 12    | 10.0       |
| - 4 - 8 ชั่วโมง           | 91    | 75.8       |
| - 8 - 12 ชั่วโมง          | 15    | 12.5       |
| - มากกว่า 12 ชั่วโมง      | 2     | 1.7        |
| รวม                       | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.11 แสดงให้เห็นถึงเวลาที่ใช้ขับรถในแต่ละวัน พบว่ากลุ่มประชากรที่ใช้เวลา 4-8 ชั่วโมง มีมากที่สุด คือ 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 75.8 อันดับต่อมาคือ 8-12 ชั่วโมง มี 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.5 อันดับต่อมา คือ ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง มี 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.0 อันดับสุดท้ายคือมากกว่า 12 ชั่วโมง มีเพียง 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7

ตารางที่ 3.12 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลในการกระทำความผิด

| ลักษณะข้อมูล            | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|-------------------------|-------|------------|
| เหตุผลในการกระทำความผิด |       |            |
| - รีบร้อน               | 64    | 53.3       |
| - ไม่รู้                | 34    | 28.3       |
| - เคยชิน                | 5     | 4.2        |
| - ตามผู้อื่น            | 3     | 2.5        |
| - ไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่  | 14    | 11.7       |
| รวม                     | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.12 แสดงให้เห็นถึงเหตุผลในการกระทำความผิด พบว่ากลุ่มประชากรที่กระทำความผิดด้วยเหตุผล ความรีบร้อนมีมากที่สุด คือ 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.3 อันดับต่อมา ความไม่รู้ มี 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.3 อันดับต่อมา คือไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่ มีจำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.7 อันดับต่อมาคือความเคยชิน มีจำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.2 ส่วนอันดับสุดท้าย คือการกระทำตามผู้อื่น มีเพียง 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5



ตารางที่ 3.13 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนครั้งที่ถูกร้องเรียนจากผู้โดยสารใน 1 ปี

| ลักษณะข้อมูล                                 | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|--|-------|------------|
| จำนวนครั้งที่ถูกร้องเรียนจากผู้โดยสารใน 1 ปี |       |            |
| - 1 ครั้ง                                    | 8     | 6.7        |
| - 2 ครั้ง                                    | 1     | 0.8        |
| - มากกว่า 2 ครั้ง                            | 2     | 1.7        |
| - ไม่เคย                                     | 109   | 90.8       |
| รวม  | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.13 แสดงให้เห็นถึงจำนวนครั้งที่ถูกร้องเรียนจากผู้โดยสาร ภายใน 1 ปี พบว่ากลุ่มประชากรที่ไม่เคยถูกร้องเรียนมีมากที่สุด คือมีจำนวน 109 ราย คิดเป็นร้อยละ 90.8 อันดับต่อมา คือถูกร้องเรียนจำนวน 1 ครั้ง มีจำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.7 อันดับต่อมา คือ มากกว่า 2 ครั้ง มีจำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7 อันดับสุดท้าย 2 ครั้ง มีจำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.8

ตารางที่ 3.14 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสภาพรถที่ขับอยู่

| ลักษณะข้อมูล        | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|---------------------|-------|------------|
| สภาพของรถที่ขับอยู่ |       |            |
| - ดีมาก             | 10    | 8.3        |
| - ดี                | 25    | 20.8       |
| - พอใช้             | 78    | 65.0       |
| - ไม่ดีเลย          | 7     | 5.9        |
| รวม                 | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.14 แสดงให้เห็นถึงสภาพรถที่ขับอยู่ พบว่า รถที่กลุ่มประชากรใช้ผู้มีสภาพพอใช้ มีจำนวนมากที่สุด คือ 78 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.0 อันดับต่อมา คือสภาพดี มีจำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.8 อันดับต่อมาคือสภาพดีมาก มีจำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.3 และอันดับสุดท้าย คือสภาพไม่ดีเลย มีน้อยที่สุด มีจำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.9



ตารางที่ 3.15 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุการใช้งานของรถไมโครบัสที่ขับอยู่

| ลักษณะข้อมูล                         | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|--------------------------------------|-------|------------|
| อายุการใช้งานของรถไมโครบัสที่ขับอยู่ |       |            |
| - ไม่ต่ำกว่า 1 ปี                    | 6     | 5.0        |
| - 1 - 2 ปี                           | 51    | 42.5       |
| - 2 - 3 ปี                           | 46    | 38.3       |
| - 3 ปีขึ้นไป                         | 17    | 14.2       |
| รวม                                  | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.15 แสดงให้เห็นถึงอายุการใช้งานของรถไมโครบัสที่ท่่านขับอยู่ พบว่าอายุของรถที่กลุ่มประชากรใ้ช้มีอายุ 1-2 ปี มากที่สุด คือมีจำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.5 อันดับต่อมาคือ 2-3 ปี มีจำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.3 อันดับต่อมา คือ 3 ปีขึ้นไป มีจำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.2 อันดับสุดท้ายคือไม่ต่ำกว่า 1 ปี มีจำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.0

ตารางที่ 3.16 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในรอบ 1 ปี

| ลักษณะข้อมูล           | จำนวน | ร้อยละ (%) |
|------------------------|-------|------------|
| อุบัติเหตุในรอบ 1 ปี   |       |            |
| - ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ | 59    | 49.2       |
| - เคยเกิดอุบัติเหตุ    | 61    | 50.8       |
| รวม                    | 120   | 100.0      |

ตารางที่ 3.16 แสดงให้เห็นถึงอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี พบว่ากลุ่มประชากรที่เคยเกิดอุบัติเหตุ มี 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.8 ส่วนผู้ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุมี 59 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.2

2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของพนักงานขับรถไมโครบัสที่มีผลกระทบต่อปัญหาการจราจร

ตารางที่ 3.17

| ลำดับที่ | ตัวแปร | พฤติกรรม  | ค่าดัชนี | ค่าดัชนีเฉลี่ย |
|----------|--------|---|----------|----------------|
| 1        | V19    | ถ้าท่านสามารถขับรถแซงรถคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที  | 337      | 2.81           |
| 2        | V6     | ท่านจะรอนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสียก่อนจึงออกรถ                                      | 329      | 2.74           |
| 3        | V28    | ท่านมักจะหลีกเลี่ยงการจอดรถบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น                                     | 327      | 2.73           |
| 4        | V7     | ขณะขับรถสายตาของท่านมักจะจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง                                    | 310      | 2.58           |
| 5        | V26    | ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องจะต้องจอดรถบนถนน ท่านมักจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว                 | 294      | 2.45           |
| 6        | V13    | เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รุดผ่านทางแยกไปได้โดยเร็ว | 248      | 2.07           |
| 7        | V30    | ในการจอดรถ ท่านจะจอดรถขนานกับไหล่ทาง ห่างไม่เกิน 25 ซม.                                   | 247      | 2.06           |
| 8        | V21    | ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรถแซงคันอื่นตลอด                              | 245      | 2.04           |
| 9        | V8     | ถ้าไม่มีผู้โดยสารหรือผู้โดยสารน้อย ท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง                             | 231      | 1.93           |
| 10       | V14    | เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วของรถลง               | 228      | 1.90           |

## 2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถไมโครบัสประกอบ ด้วยลำดับที่ ตัวแปร ค่าดัชนี และค่าดัชนีเฉลี่ย (ค่าดัชนีเฉลี่ยต่อผู้ตอบแบบสอบถาม 1 คน)

จากการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่มีผลกระทบต่อการจราจรเรียงลำดับตามความสำคัญ จากมากไปน้อย ได้แก่

- |             |  |
|-------------|--|
| ลำดับที่ 1  | ตัวแปร V19 ถ้าสามารถขับรถแซงรถคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที ค่าดัชนีเท่ากับ 337 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.81   |
| ลำดับที่ 2  | ตัวแปร V6 ท่านจะรองนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสร็จก่อน จึงออกรถ ค่าดัชนีเท่ากับ 329 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.74                               |
| ลำดับที่ 3  | ตัวแปร V28 ท่านมักจะหลีกเลี่ยงการจอดรถบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น ค่าดัชนีเท่ากับ 327 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.73                                |
| ลำดับที่ 4  | ตัวแปร V7 ขณะขับรถสายตาของท่าน มักจะจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง ค่าดัชนีเท่ากับ 310 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.58                               |
| ลำดับที่ 5  | ตัวแปร V26 ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องจำเป็นต้องจอดรถบนถนน ท่านมักจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว ค่าดัชนีเท่ากับ 294 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.45        |
| ลำดับที่ 6  | ตัวแปร V13 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว ค่าดัชนีเท่ากับ 248 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.07 |
| ลำดับที่ 7  | ตัวแปร V30 ในการจอดรถท่านจะจอดรถขนานกับรยทางห่างไม่เกิน 25 ซม. ค่าดัชนีเท่ากับ 247 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.06                                  |
| ลำดับที่ 8  | ตัวแปร V21 ในภาวะการจราจรหนาแน่นเมื่อมีโอกาสท่านมักขับรถแซงคนอื่นตลอด ค่าดัชนีเท่ากับ 245 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.04                           |
| ลำดับที่ 9  | ตัวแปร V8 ถ้าไม่มีผู้โดยสาร หรือผู้โดยสารน้อย ท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง ค่าดัชนีเท่ากับ 231 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 1.93                        |
| ลำดับที่ 10 | ตัวแปร V14 เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วของรถลง ค่าดัชนีเท่ากับ 228 ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 1.90          |

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าพฤติกรรมลำดับ 1-10 ดังกล่าวมานี้ มีเพียงลำดับที่ 4 คือ ขณะขับรถสายตาของท่านมักจะจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร เนื่องจากรายได้ส่วนหนึ่งของพนักงานขับรถไมโครบัสก็คือส่วนแบ่งรายได้จากตัวที่ขายได้ พนักงานขับรถจึงต้องการหาผู้โดยสารให้ได้มากๆ และรถไมโครบัสก็มีเพียง 20 ที่นั่งเท่านั้น ถ้าเที่ยวไหนที่มีที่นั่งว่างมาก พนักงานก็จะพยายามหาผู้โดยสารให้เต็ม ส่วนพฤติกรรมย่อยอื่นๆ นั้นจะสังเกตได้ว่าจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรเท่าใดนัก สามารถอธิบายได้ดังนี้

ถ้าท่านสามารถขับรถแซงคันอื่นได้ท่านจะแซงทันที เนื่องจากรถไมโครบัสเป็นรถที่ ประกันที่นั่งให้แก่รถโดยสาร คือจะไม่มีผู้โดยสารยืน ในกรณีที่รถเต็มและไม่มีผู้โดยสารประสงค์ จะลงรถก็จะไม่เข้าป้าย จึงมักจะมีรถไมโครบัสแซงรถประจำทางอื่นๆ

ส่วนการรองนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสียก่อน จึงออกรถ ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัด ข้องจนต้องจอดรถบนถนน ท่านมักจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว ในการจอดรถท่านจะจอดรถ ขนานกับไหล่ทางห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือ เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกระพริบ บริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วของรถลง พฤติกรรมเหล่านี้จะเป็นพฤติกรรมในทางบวก คือ จะไม่ทำให้เกิดปัญหาจราจรซึ่งสาเหตุอาจจะมาจาก ไมโครบัสจะมีการอบรมพนักงานก่อนที่จะ ออกมาปฏิบัติหน้าที่และมีกติก การควบคุมความประพฤติและมารยาทของพนักงานขับรถโดยมี นายตรวจคอยดูแล ซึ่งถ้ามีการร้องเรียนจากทางนายตรวจหรือผู้โดยสารและเมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าผิดจริงก็จะทำให้พนักงานขับรถถูกตัดเบี้ยขยัน อีกสาเหตุหนึ่งก็คือ จำนวนเงินเดือนส่วนใหญ่ รายได้เฉลี่ยของพนักงานขับรถไมโครบัส จะอยู่ประมาณ 8,500-9,000 บาท ซึ่งส่วนใหญ่จะพอใจ จึงไม่ต้องฝ่าฝืนกฎจราจร และสภาพของรถที่มีเครื่องปรับอากาศและเป็นรถเกียร์อัตโนมัติ สิ่ง อำนวยความสะดวกเหล่านี้จึงส่งผลให้พฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสเป็นไปในทางที่ดี

สาเหตุการหลีกเลี่ยงการจอดรถบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น ถ้าไม่มีผู้โดยสารหรือผู้ โดยสารถน้อย ท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง หรือ เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่าน จะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว เนื่องจากรถไมโครบัสจะไม่มีการจอดรถตามป้าย เหมือนรถรับจ้างชนิดอื่นๆ เพราะผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเป็นคนทำงาน จึงต้องพยายามทำเวลาและ ไปถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด ยิ่งพนักงานขับรถทำเที่ยวได้มากเท่าไร ก็จะมีรายได้มากขึ้นเท่านั้น

### 3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถไมโครบัส ประกอบด้วยความถี่ของแต่ละพฤติกรรมจากแบบสอบถาม ค่าดัชนี และลำดับความสำคัญของพฤติกรรมการขับขี่

ค่าไคสแควร์ที่แสดงในตารางที่ 3.23 เป็นผลจากการทดสอบค่าไคสแควร์ตัวอย่างเดียว (one - sample chi-square test) โดยทดสอบความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ค่าไคสแควร์จะเป็นเครื่องชี้วัดความแตกต่าง ระหว่างทัศนคติของผู้ตอบในแต่ละระดับดังกล่าว ค่าไคสแควร์ที่มีค่ามากแสดงว่าในแต่ละข้อคำถามผู้ตอบมีทัศนคติหรือความเห็นที่แตกต่างกันมาก

จากการศึกษาพฤติกรรมหลักการขับขี่ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-5) เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด ตัวแปร V25 - V30 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 233 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 48.50

ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน ตัวแปร V19 - V24 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 226 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 62.04

ลำดับที่ 3 พฤติกรรมการร่อผู้โดยสารนาน ตัวแปร V1 - V6 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 215 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 40.02

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ตัวแปร V7 - V12 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 212 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 65-90

ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ตัวแปร V13 - V18 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 204 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 51.36

## ผลการศึกษาพฤติกรรมหลักที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร

### 3.1 พฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนาน

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V6 “ท่านจะรองจนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสียก่อนจึงออกรถ” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V3 “ในสถานที่ที่มีประชาชนมากๆ เช่น บริเวณห้างสรรพสินค้า เวลาหลังเลิกงาน ท่านจะรอผู้โดยสารบนถนนจนกว่าจะรับผู้โดยสารได้จำนวนมาก” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V1 “ท่านมักหยุดรถ จอดรถรับส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้ โดยใช้เวลาเท่าที่จำเป็น”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 215 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 40.02) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ย ของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจร ไม่มากนัก

และเมื่อพิจารณาส່วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V4 และ V5 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 157.2667 และ 145.6667 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน



อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.2 พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V7 “ขณะขับรถ สายตาของท่านมักจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V8 “ถ้าไม่มีผู้โดยสารหรือผู้โดยสารน้อย ท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V12 “การฝ่าฝืนกฎจราจร ถ้าเป็นเรื่องเล็กน้อยและคิดว่าไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ ท่านจะขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Eviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 212 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 65.90) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่ามากกว่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนอย่างมากในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V10 และ V11 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 204.8667 และ 121.2667 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน



อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.3 พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V13 “เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว” ลำดับที่ 2 ได้แก่ตัวแปร V14 “เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วลง” และลำดับที่ 3 ได้แก่ตัวแปร V16 “เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป”

เมื่อพิจารณาค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 204 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 51.36) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม ( 30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาการจราจรไม่มากนัก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่ามีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V15 โดยมีค่าไคส

แควร์เท่ากับ 159.0000 แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่แตกต่างกัน

### 3.4 พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V19 “ท่านสามารถขับรถแข่งคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันที” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V21 “ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรถแข่งคันอื่นตลอด” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V20 “ขณะหยุดรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแข่งไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 226 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 62.04) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่ามากกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนอย่างมากในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V24 V22 และ V23 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 106.4000, 84.5333 และ 70.0667 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.5 พฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V28 “ท่านมักจะหลีกเลี่ยงการจอดรถบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V26 “ในกรณีเครื่องขนดั้จัดซื้อจ้องต้องจอดรถบนถนน ท่านมักจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V30 “ในการจอดรถ ท่านจะจอดรถขนานกับไหล่ทาง ห่างไม่เกิน 25 เซ็นติเมตร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard dEviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 233 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 48.50) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) และมากเป็นอันดับหนึ่ง แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V25 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 114.2000 แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.18 ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักในการขับรถไมโครบัสที่มีผลทำให้เกิดปัญหา  
การจราจร

| ตัวแปร                     | พฤติกรรม  | รวม   | บ่อยมาก    | บ่อย       | น้อย       | ไม่เคย     | ค่าดัชนี | ลำดับที่ | โคสแควร์ |  |
|----------------------------|---|---|------------|------------|------------|------------|----------|----------|----------|--|
| V1                         | ท่านมักหยุดรถ จอดรถ รับส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้โดยใช้เวลาที่ท่านจำเป็น  | % 100<br>F 120  | 45.0<br>54 | 39.2<br>47 | 13.3<br>16 | 2.5<br>3   | 208      | 15       | 59.6667  |  |
| V2                         | ท่านจะออกรถทันทีหลังจากที่ส่งผู้โดยสารเรียบร้อยแล้ว   | % 100<br>F 120  | 50.0<br>60 | 42.5<br>51 | 4.2<br>5   | 3.3<br>4   | 193      | 19       | 88.0667  |  |
| V3                         | ในสถานที่ที่มีประชาชนมากๆ เช่น บริเวณห้างสรรพสินค้า เวลาหลังเลิกงาน ท่านจะรอผู้โดยสารบนถนนจนกว่าจะรับผู้โดยสารได้จำนวนมาก | % 100<br>F 120  | 5.0<br>6   | 15.0<br>18 | 40.8<br>49 | 39.2<br>47 | 223      | 12       | 79.5833  |  |
| V4                         | ท่านจะรอรับผู้โดยสารบริเวณทางแยกจนกว่าจะเสร็จสิ้น แม้สัญญาณไฟเขียวจะปรากฏขึ้น   | % 100<br>F 120  | --         | 3.3<br>4   | 22.5<br>27 | 74.2<br>89 | 155      | 28       | 157.2667 |  |
| V5                         | เมื่อมีผู้โดยสารเรียกบริเวณนอกป้าย ท่านจะเข้าไปจอดรับในทันที  | % 100<br>F 120  | 2.5<br>3   | 4.2<br>5   | 35.8<br>43 | 57.5<br>69 | 182      | 22       | 145.6667 |  |
| V6                         | ท่านจะรองนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสียก่อนจึงออกรถ   | % 100<br>F 120  | 6.7<br>8   | 38.3<br>46 | 29.2<br>35 | 25.8<br>31 | 329      | 2        | 25.5333  |  |
| พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสาร |   | ค่าเฉลี่ยรวม = 215 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 40.02 |            |            |            |            |          |          |          |  |

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

| ตัวแปร | พฤติกรรม  | รวม    | บ่อยมาก    | บ่อย       | น้อย       | ไม่เคย     | ค่าดัชนี   | ลำดับที่ | โคสมควร์ |   |
|--------|---|--------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|----------|---|
| V7     | ขณะขับรถสายตาของท่านมักจะจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง  | %<br>F | 100<br>120 | 24.2<br>29 | 28.3<br>34 | 29.2<br>35 | 18.3<br>22 | 310      | 4        | 3.5333  |
| V8     | ถ้าไม่มีผู้โดยสารหรือผู้โดยสารน้อย ท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง                                     | %<br>F | 100<br>120 | 5.8<br>7   | 14.2<br>17 | 46.7<br>56 | 33.3<br>40 | 231      | 9        | 49.1333   |
| V9     | ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที               | %<br>F | 100<br>120 | 2.5<br>3   | 10.0<br>12 | 37.5<br>45 | 50.0<br>60 | 198      | 18       | 76.6000   |
| V10    | ท่านขับรถสายไปสายมาเพื่อแสดงความสามารถในการขับ และเป็นที่ยอมรับ                                   | %<br>F | 100<br>120 | 2.5<br>3   | 1.7<br>2   | 15.0<br>18 | 80.8<br>97 | 151      | 30       | 204.8667  |
| V11    | แม้ฝนตกถนนลื่น ท่านก็ขับรถด้วยความเร็วสูง เนื่องจากต้องแข่งขันกับเวลา                             | %<br>F | 100<br>120 | 2.5<br>3   | 1.7<br>2   | 33.3<br>40 | 62.5<br>75 | 173      | 24       | 121.2667  |
| V12    | การฝ่าฝืนกฎจราจร ถ้าเป็นเรื่องเล็กน้อยและคิดว่าไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ ท่านจะขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร | %<br>F | 100<br>120 | 2.5<br>3   | 5.0<br>6   | 58.3<br>70 | 34.2<br>41 | 211      | 14       | 100.8667  |
|        | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว  |        |            |            |            |            |            |          |          | ค่าเฉลี่ยรวม = 212 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 65.90 |

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

| ตัวแปร                      | พฤติกรรม  | รวม   | บ่อยมาก    | บ่อย       | น้อย       | ไม่เคย     | ค่าดัชนี | ลำดับที่ | โกศแควร์ |
|-----------------------------|---|---|------------|------------|------------|------------|----------|----------|----------|
| V13                         | เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปได้โดยเร็ว                        | % 100<br>F 120  | 8.3<br>10  | 19.2<br>23 | 43.3<br>52 | 29.2<br>35 | 248      | 6        | 31.9333  |
| V14                         | เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพัน กระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วของรถลง                                    | % 100<br>F 120  | 35.8<br>43 | 44.2<br>53 | 14.2<br>17 | 5.8<br>7   | 228      | 10       | 46.5333  |
| V15                         | เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏขึ้น และรถคันหน้าของท่านได้ขับผ่านทางสัญญาณไฟไปได้ ท่านจะขับรถตามรถคันหน้าท่านไป | % 100<br>F 120  | 0.8<br>1   | 5.8<br>7   | 20.0<br>24 | 73.3<br>88 | 161      | 27       | 159.0000 |
| V16                         | เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป     | % 100<br>F 120  | 47.5<br>57 | 34.2<br>41 | 9.2<br>11  | 9.2<br>11  | 216      | 13       | 52.4000  |
| V17                         | ขณะที่ท่านขับรถมาถึงแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจรเขียวขวา ท่านจะขับตรงไปเลย                                   | % 100<br>F 120  | --         | 2.5<br>3   | 32.5<br>39 | 65.0<br>78 | 165      | 25       | 70.3500  |
| V18                         | ท่านมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟโอกาส  | % 100<br>F 120  | 5.0<br>6   | 2.5<br>35  | 50.8<br>61 | 41.7<br>50 | 205      | 16       | 88.8667  |
| การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |   | ค่าเฉลี่ยรวม = 204 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 51.36 |            |            |            |            |          |          |          |

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



| ตัวแปร                  | พฤติกรรม   | รวม   | บ่อยมาก    | บ่อย       | น้อย       | ไม่เคย     | ค่าดัชนี | ลำดับที่ | โกสแควร์ |  |
|-------------------------|--|---|------------|------------|------------|------------|----------|----------|----------|--|
| V19                     | ถ้าท่านสามารถขับรถแข่งรถคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันที   | % 100<br>F 120  | 20.8<br>25 | 45.8<br>55 | 26.7<br>32 | 26.7<br>8  | 337      | 1        | 37.9333  |  |
| V20                     | ขณะหยุดรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแข่งไปด้าน เมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม | % 100<br>F 120  | 7.5<br>9   | 12.5<br>15 | 40.8<br>49 | 30.2<br>47 | 226      | 11       | 43.8667  |  |
| V21                     | ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรถแข่งคันอื่นตลอด  | % 100<br>F 120  | 6.7<br>8   | 25.8<br>31 | 32.5<br>39 | 35.0<br>42 | 245      | 8        | 23.6667  |  |
| V22                     | ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งเนื่องจากท่านขับรถแข่งหน้าคันอื่น   | % 100<br>F 120  | 3.3<br>4   | 11.7<br>14 | 26.7<br>32 | 58.3<br>70 | 192      | 20       | 84.5333  |  |
| V23                     | ในเขตการจราจรหนาแน่น เขตห้ามแข่งท่านขับรถแข่งหน้ารถอื่นแต่ไม่ถูกจับ  | % 100<br>F 120  | 7.5<br>9   | 7.5<br>9   | 31.7<br>38 | 53.3<br>64 | 203      | 17       | 70.0667  |  |
| V24                     | ท่านเคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถแข่งคันอื่น  | % 100<br>F 120  | --         | 3.3<br>4   | 20.0<br>24 | 76.7<br>92 | 152      | 29       | 106.4000 |  |
| การขับรถแข่งในที่คับขัน |  | ค่าเฉลี่ยรวม = 226 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 62.04 |            |            |            |            |          |          |          |  |

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

| ตัวแปร | พฤติกรรม   | รวม    | บ่อยมาก    | บ่อย       | น้อย       | ไม่เคย     | ค่าดัชนี   | ลำดับที่ | ไคสแควร์ |   |
|--------|--|--------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|----------|---|
| V25    | ผู้โดยสารเคยเรียกใช้บริการบริเวณปากทางเข้าอาคาร  | %<br>F | 100<br>120 | 2.5<br>3   | 0.8<br>1   | 38.3<br>46 | 58.3<br>70 | 177      | 23       | 114.2000  |
| V26    | ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องจำเป็นต้องจอดบนถนน ท่านมักจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว                          | %<br>F | 100<br>120 | 15.0<br>18 | 27.5<br>33 | 45.0<br>54 | 12.5<br>15 | 294      | 5        | 31.8000   |
| V27    | ท่านเคยจอดรถรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่มีเครื่องหมายสีขาว-แดงบนพื้นถนน                                  | %<br>F | 100<br>120 | 2.5<br>3   | --<br>3    | 29.2<br>35 | 68.3<br>82 | 164      | 26       | 78.9500   |
| V28    | ท่านมักจะหลีกเลี่ยงการจอดบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น  | %<br>F | 100<br>120 | 14.2<br>17 | 28.3<br>34 | 28.3<br>34 | 29.2<br>35 | 327      | 3        | 7.5333  |
| V29    | บริเวณนอกป้ายรถประจำทาง มักจะมีผู้โดยสารเรียกบ่อย ท่านจึงต้องจอดรถรอผู้โดยสารบริเวณนอกป้ายรถประจำทาง | %<br>F | 100<br>120 | 4.2<br>5   | 2.5<br>3   | 39.2<br>47 | 54.2<br>65 | 188      | 21       | 95.6000   |
| V30    | ในการจอดรถ ท่านจะจอดขนานกับไหล่ทาง ห่างไม่เกิน 25 ซม.  | %<br>F | 100<br>120 | 38.3<br>46 | 28.3<br>34 | 22.5<br>27 | 10.8<br>13 | 247      | 7        | 19.0000   |
|        | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่พนักงานกำหนด  |        |            |            |            |            |            |          |          | ค่าเฉลี่ยรวม = 233 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 48.50 |

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลที่สำคัญที่จะแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์และไม่สัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ซึ่งสามารถที่จะนำข้อมูลนี้มาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร ข้อมูลที่ได้มาจากแบบสอบถามที่มีทั้งคำถามในเชิงบวก และคำถามในเชิงลบ ในการให้คะแนนข้อมูลดังกล่าวในส่วนนี้ มีดังต่อไปนี้

ถ้าคำถามในเชิงบวกตอบ บ่อยมาก ให้คะแนน 4 คะแนน

บ่อย ให้คะแนน 3 คะแนน

น้อย ให้คะแนน 2 คะแนน

ไม่เคย ให้คะแนน 1 คะแนน

ถ้าคำถามในเชิงลบตอบ บ่อยมาก ให้คะแนน 1 คะแนน

บ่อย ให้คะแนน 2 คะแนน

น้อย ให้คะแนน 3 คะแนน

ไม่เคย ให้คะแนน 4 คะแนน

จากนั้นหาคะแนนรวมของพฤติกรรม เพื่อหาเกณฑ์ในการกำหนดระดับพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัส โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ตามวิธีจัดระดับคะแนนแบบอิงกลุ่ม ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

| <u>ตำแหน่งเปอร์เซ็นต์ได้</u> | <u>พฤติกรรมการก่อปัญหาการจราจร</u> |
|------------------------------|------------------------------------|
| 1 - 25                       | ไม่เคย                             |
| 26 - 75                      | น้อย                               |
| 76 - 100                     | บ่อย                               |

จากตารางที่ 3.19 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 61.5 ของผู้ที่มีอายุ 20-25 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตนานบ่อย ร้อยละ 40.0 ของผู้ที่มีอายุ 26-30 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตนาน และ ร้อยละ 27.9 ของผู้ที่มีอายุ 31-35 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตนาน และ ร้อยละ 6.9 ของผู้ที่มีอายุมากกว่า 35 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตนาน จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี จะมีพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตนานน้อยกว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีอายุมากกว่า 25 ปี

ตารางที่ 3.19 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิตของคนขับรถไมโครบัส

| อายุ          | พฤติกรรมการหยุดรูดบัตรเครดิต |              |              |               |
|---------------|------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                       | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 20-25 ปี      | 2<br>(15.4)                  | 3<br>(23.1)  | 8<br>(61.5)  | 13<br>(100.0) |
| 26-30 ปี      | 8<br>(22.9)                  | 13<br>(37.1) | 14<br>(40.0) | 35<br>(100.0) |
| 31-35 ปี      | 11<br>(25.6)                 | 20<br>(46.5) | 12<br>(27.9) | 43<br>(100.0) |
| มากกว่า 35 ปี | 10<br>(34.5)                 | 17<br>(58.6) | 2<br>(6.9)   | 29<br>(100.0) |

$$X^2 = 15.34 \quad df = 6 \quad P = .01780 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.20 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหย่าร้างโดยศาลที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.20 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการหย่าร้างโดยศาลของนักขับรถไมโครบัส

| สถานภาพสมรส | พฤติกรรมการหย่าร้างโดยศาล |              |              |               |
|-------------|---------------------------|--------------|--------------|---------------|
|             | ไม่เคย                    | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| โสด         | 8<br>(21.6)               | 17<br>(45.9) | 12<br>(32.4) | 37<br>(100.0) |
| สมรส        | 19<br>(27.9)              | 27<br>(39.7) | 22<br>(32.4) | 68<br>(100.0) |
| แยก/หย่า    | 4<br>(26.7)               | 9<br>(60.0)  | 2<br>(13.3)  | 15<br>(100.0) |

$$X^2 = 3.15 \quad df = 4 \quad P = .53358 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.21 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 36.8 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาามีพฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 27.5 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาามีพฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสารนาน ร้อยละ 14.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามัธยมมีพฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสารนาน จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับประถมจะมีพฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสารนานบ่อยกว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและระดับสูงกว่า

ตารางที่ 3.21 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสารของคนขับรถไมโครบัส

| ระดับการศึกษา | พฤติกรรมกรรมการหยุครอผู้โดยสาร |              |              |               |
|---------------|--------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                         | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ประถม         | 4<br>(21.1)                    | 8<br>(42.1)  | 7<br>(36.8)  | 19<br>(100.0) |
| มัธยม         | 23<br>(28.8)                   | 35<br>(43.8) | 22<br>(27.5) | 80<br>(100.0) |
| สูงกว่ามัธยม  | 4<br>(57.1)                    | 2<br>(28.6)  | 1<br>(14.3)  | 7<br>(100.0)  |

$$X^2 = 23.67$$

$$df = 8$$

$$P = .00260 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.22 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.22 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารของคนขับรถไมโครบัส

| รายได้            | พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสาร |              |              |               |
|-------------------|----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                     | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 8500 บาท | 15<br>(34.1)               | 18<br>(40.9) | 11<br>(25.0) | 44<br>(100.0) |
| 8500-9000         | 7<br>(20.6)                | 20<br>(58.8) | 7<br>(20.6)  | 34<br>(100.0) |
| 9000-10000        | 7<br>(22.6)                | 10<br>(32.3) | 14<br>(45.2) | 31<br>(100.0) |
| มากกว่า 10000 บาท | 2<br>(18.2)                | 5<br>(45.5)  | 4<br>(36.4)  | 11<br>(100.0) |

$$X^2 = 8.55 \quad df = 6 \quad P = .20032 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.23 พบว่าจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูที่แตกต่างกันไม่มี ความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมการหยูร่อผู้โดยสาร์ที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.23 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูกับพฤติกรรมการหยูร่อผู้ โดยสาร์ของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนบุตร/ผู้ที่เป็นภาระ<br>เลี้ยงดู | พฤติกรรมการหยูร่อผู้โดยสาร์ |              |              |               |
|--------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                      | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ไม่มี                                | 9<br>(28.1)                 | 15<br>(46.9) | 8<br>(25.0)  | 32<br>(100.0) |
| 1-2 คน                               | 13<br>(20.6)                | 27<br>(42.9) | 23<br>(36.5) | 63<br>(100.0) |
| 3-4 คน                               | 9<br>(36.0)                 | 11<br>(44.0) | 5<br>(20.0)  | 25<br>(100.0) |

$$X^2 = 3.79$$

$$df = 4$$

$$P = .43495 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.24 พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 12.2 ของผู้ที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน. ร้อยละ 42.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่ไม่ทำประกันชีวิต มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรอผู้โดยสารบ่อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานน้อยกว่าคนขับรถไมโครบัสที่ไม่ได้ทำประกันชีวิต

ตารางที่ 3.24 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันชีวิตกับพฤติกรรมกรรมการหยุดรอผู้โดยสาร ของคนขับรถไมโครบัส

| การทำประกันชีวิต | พฤติกรรมกรรมการหยุดรอผู้โดยสาร |              |              |               |
|------------------|--------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                  | ไม่เคย                         | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ทำ               | 18<br>(36.7)                   | 25<br>(51.0) | 6<br>(12.2)  | 49<br>(100.0) |
| ไม่ทำ            | 13<br>(18.3)                   | 28<br>(39.4) | 30<br>(42.3) | 71<br>(100.0) |

$$X^2 = 13.39 \quad df = 2 \quad P = .00124 (P < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.25 พบว่าระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 26.1 ของผู้ที่ขับรถในกรุงเทพฯ เป็นเวลาน้อยกว่า 3 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนาน ร้อยละ 62.0 ของผู้ที่ขับรถในกรุงเทพฯ เป็นเวลา 3-5 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารบ่อย ร้อยละ 20.8 ของผู้ที่ขับรถในกรุงเทพฯ มากกว่า 5 ปี มีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนาน จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่ขับรถในกรุงเทพฯ น้อยกว่า 5 ปี จะมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนานบ่อยกว่า คนขับรถไมโครบัสที่ขับรถในกรุงเทพฯ มากกว่า 5 ปี

ตารางที่ 3.25 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ กับพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารของคนขับรถไมโครบัส

| ระยะเวลาที่ขับรถใน<br>กทม. | พฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสาร |              |              |               |
|----------------------------|----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                            | ไม่เคย                     | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| มากกว่า 3 ปี               | 13<br>(28.3)               | 21<br>(45.7) | 12<br>(26.1) | 46<br>(100.0) |
| 3-5 ปี                     | 4<br>(19.0)                | 4<br>(19.0)  | 13<br>(61.9) | 21<br>(100.0) |
| มากกว่า 5 ปี               | 14<br>(26.4)               | 28<br>(52.8) | 11<br>(20.8) | 53<br>(100.0) |

$$X^2 = 13.28$$

$$df = 4$$

$$P = .00999 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.26 พบว่าสถานที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.26 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่หัดขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารของคนขับรถไมโครบัส

| สถานที่หัดขับไมโครบัส | พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสาร |              |              |               |
|-----------------------|----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                       | ไม่เคย                     | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| หัดด้วยตนเอง          | 6<br>(13.6)                | 19<br>(43.2) | 19<br>(43.2) | 44<br>(100.0) |
| บ.บางกอกมอเตอร์       | 21<br>(33.3)               | 28<br>(44.4) | 14<br>(22.2) | 63<br>(100.0) |
| อื่นๆ                 | 4<br>(30.8)                | 6<br>(46.2)  | 3<br>(23.1)  | 13<br>(100.0) |

$$X^2 = 8.08 \quad df = 4 \quad P = .08874 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.27 พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 10.0 ของผู้ที่เคยขับรถแท็กซี่มาก่อนมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารน้อย ร้อยละ 47.1 ของผู้ที่เคยขับรถประจำทางมาก่อน มีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารมากที่สุด ร้อยละ 40.3 ของผู้ที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อนมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารน้อยที่สุด ร้อยละ 4.8 ของผู้ที่เคยขับรถส่วนตัวมาก่อนมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารน้อยที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถประจำทางมาก่อนจะมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารมากกว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถแท็กซี่ รถบรรทุก และรถส่วนตัวมาก่อน

ตารางที่ 3.27 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถที่เคยขับมาก่อนกับพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารของคนขับรถไมโครบัส

| ประเภทรถที่เคยขับมาก่อน | พฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสาร |              |              |               |
|-------------------------|----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                         | ไม่เคย                     | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| แท็กซี่                 | 6<br>(30.0)                | 12<br>(60.0) | 2<br>(10.0)  | 20<br>(100.0) |
| รถประจำทาง              | 2<br>(11.8)                | 7<br>(41.2)  | 8<br>(47.1)  | 17<br>(100.0) |
| รถบรรทุก                | 20<br>(32.3)               | 17<br>(27.4) | 25<br>(40.3) | 62<br>(100.0) |
| รถส่วนตัว               | 3<br>(14.3)                | 17<br>(81.0) | 1<br>(4.8)   | 21<br>(100.0) |

$$X^2 = 26.03$$

$$df = 6$$

$$P = .00022 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.28 พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมการหยุดผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัส 4-8 ชั่วโมงมีพฤติกรรมการหยุดผู้โดยสารนาน ร้อยละ 23.1 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสเป็นเวลา 8-12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการหยุดผู้โดยสารนาน ร้อยละ 64.7 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสมากกว่า 12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการหยุดผู้โดยสารนานบ่อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่ขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการหยุดผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ที่ขับรถไมโครบัส 4-8 ชั่วโมง และ 8-12 ชั่วโมง

ตารางที่ 3.28 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสกับพฤติกรรมการหยุดผู้โดยสารของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนชั่วโมงทำงานในการ ขับไมโครบัส | พฤติกรรมการหยุดผู้โดยสาร |              |              |               |
|------------------------------------|--------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                    | ไม่เคย                   | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 4-8 ชั่วโมง                        | 1<br>(8.3)               | 7<br>(58.3)  | 4<br>(33.3)  | 12<br>(100.0) |
| 8-12 ชั่วโมง                       | 29<br>(31.9)             | 41<br>(45.1) | 21<br>(23.1) | 91<br>(100.0) |
| มากกว่า 12 ชั่วโมง                 | 1<br>(5.9)               | 5<br>(29.4)  | 11<br>(64.7) | 17<br>(100.0) |

$$X^2 = 15.05$$

$$df = 4$$

$$P = .00460 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.29 พบว่าอายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.29 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| อายุ          | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|---------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 20-25 ปี      | 3<br>(23.1)                        | 7<br>(53.)   | 3<br>(23.1)  | 13<br>(100.0) |
| 26-30 ปี      | 4<br>(11.4)                        | 15<br>(42.9) | 16<br>(45.7) | 35<br>(100.0) |
| 31-35 ปี      | 13<br>(30.2)                       | 16<br>(37.2) | 14<br>(32.6) | 43<br>(100.0) |
| มากกว่า 35 ปี | 6<br>(20.7)                        | 14<br>(48.3) | 9<br>(31.0)  | 29<br>(100.0) |

$$X^2 = 5.92 \quad df = 6 \quad P = .43191 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.30 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.30 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| สถานภาพสมรส | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|-------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|             | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| โสด         | 8<br>(21.6)                        | 15<br>(40.5) | 14<br>(37.8) | 37<br>(100.0) |
| สมรส        | 14<br>(20.6)                       | 28<br>(41.2) | 26<br>(38.2) | 68<br>(100.0) |
| แยก/หย่า    | 4<br>(26.7)                        | 9<br>(60.0)  | 2<br>(13.3)  | 15<br>(100.0) |

$$X^2 = 3.61 \quad df = 4 \quad P = .46118 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.31 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.31 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| ระดับการศึกษา     | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|-------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ประถมศึกษา        | 6<br>(31.6)                        | 7<br>(36.8)  | 6<br>(31.6)  | 19<br>(100.0) |
| มัธยมศึกษา        | 14<br>(17.5)                       | 37<br>(46.3) | 29<br>(36.3) | 80<br>(100.0) |
| สูงกว่ามัธยมศึกษา | 1<br>(14.3)                        | 4<br>(57.1)  | 2<br>(28.6)  | 7<br>(100.0)  |

$$X^2 = 5.34 \quad df = 8 \quad P = .72062 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.32 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 25.0 ของผู้ขับรถไมโครบัสที่มีรายได้น้อยกว่า 8,500 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ร้อยละ 35.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 8,500 - 9,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ร้อยละ 51.6 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 9,000 - 10,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวร้อยละ 27.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้มากกว่า 10,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 9,000 - 10,000 บาท จะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว บ่อยกว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 8,500 บาท 8,500 - 9,000 บาท และมากกว่า 10,000 บาท

ตารางที่ 3.32 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| รายได้            | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|-------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 8500 บาท | 14<br>(31.8)                       | 19<br>(43.2) | 11<br>(25.0) | 44<br>(100.0) |
| 8500-9000         | 5<br>(14.7)                        | 17<br>(50.0) | 12<br>(35.3) | 34<br>(100.0) |
| 9000-10000        | 2<br>(6.5)                         | 13<br>(41.9) | 16<br>(51.6) | 31<br>(100.0) |
| มากกว่า 10000 บาท | 5<br>(45.5)                        | 3<br>(27.3)  | 3<br>(27.3)  | 11<br>(100.0) |

$$X^2 = 13.95$$

$$df = 6$$

$$P = .03025 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.33 พบว่าจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงคู่ที่แตกต่างกันไม่มี  
ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.33 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงคู่กับพฤติกรรมการขับรถ  
ในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนบุตร/ผู้ที่เป็น<br>ภาวะเสี่ยงคู่ | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|---------------------------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                       | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ไม่มี                                 | 8<br>(25.0)                        | 13<br>(40.6) | 11<br>(34.4) | 32<br>(100.0) |
| 1-2 คน                                | 16<br>(25.4)                       | 25<br>(39.7) | 22<br>(34.9) | 63<br>(100.0) |
| 3-4 คน                                | 2<br>(8.0)                         | 14<br>(56.0) | 9<br>(36.0)  | 25<br>(100.0) |

$$X^2 = 3.91 \quad df = 4 \quad P = .41857 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.34 พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.34 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันชีวิตกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| การทำประกันชีวิต | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                  | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ทำ               | 11<br>(22.4)                       | 24<br>(49.0) | 14<br>(28.6) | 49<br>(100.0) |
| ไม่ทำ            | 15<br>(21.1)                       | 28<br>(39.4) | 28<br>(39.4) | 71<br>(100.0) |

$$X^2 = 1.61 \quad df = 2 \quad P = .44697 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.35 พบว่าระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.35 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| ระยะเวลาที่ขับรถใน<br>กทม. | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|----------------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                            | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| มากกว่า 3 ปี               | 9<br>(19.6)                        | 25<br>(54.3) | 12<br>(26.1) | 46<br>(100.0) |
| 3-5 ปี                     | 4<br>(19.0)                        | 5<br>(23.8)  | 12<br>(57.1) | 21<br>(100.0) |
| มากกว่า 5 ปี               | 13<br>(24.5)                       | 22<br>(41.5) | 18<br>(34.0) | 53<br>(100.0) |

$$X^2 = 7.54$$

$$df = 4$$

$$P = .11002 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.36 พบว่าสถานที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.36 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่หัดขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| สถานที่หัดขับไมโครบัส | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|-----------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                       | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| หัดด้วยตนเอง          | 7<br>(15.9)                        | 16<br>(36.4) | 21<br>(47.7) | 44<br>(100.0) |
| บ.บางกอกมอเตอร์       | 14<br>(22.2)                       | 31<br>(49.2) | 18<br>(28.6) | 63<br>(100.0) |
| อื่นๆ                 | 5<br>(38.5)                        | 5<br>(38.5)  | 3<br>(23.1)  | 13<br>(100.0) |

$$X^2 = 6.75 \quad df = 4 \quad P = .14978 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.37 พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อน ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.37 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถที่เคยขับมาก่อนกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส

| ประเภทรถที่เคยขับมาก่อน | การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|-------------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                         | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| แท็กซี่                 | 3<br>(15.0)                        | 11<br>(55.0) | 6<br>(30.0)  | 20<br>(100.0) |
| รถประจำทาง              | 3<br>(17.6)                        | 6<br>(35.3)  | 8<br>(47.1)  | 17<br>(100.0) |
| รถบรรทุก                | 15<br>(24.2)                       | 25<br>(40.3) | 22<br>(35.5) | 62<br>(100.0) |
| รถส่วนตัว               | 5<br>(23.8)                        | 10<br>(47.6) | 6<br>(28.6)  | 21<br>(100.0) |

$$X^2 = 2.76$$

$$df = 6$$

$$P = .81311 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.38 พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัตที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.38 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับรดไมโครบัตกับพฤติกรรมการขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรดไมโครบัต

| จำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัต | การขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียว |              |              |               |
|-----------------------------------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                   | ไม่เคย                             | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 4-8 ชั่วโมง                       | 3<br>(25.0)                        | 3<br>(25.0)  | 6<br>(50.0)  | 12<br>(100.0) |
| 8-12 ชั่วโมง                      | 17<br>(18.7)                       | 44<br>(48.4) | 30<br>(33.0) | 91<br>(100.0) |
| มากกว่า 12 ชั่วโมง                | 6<br>(35.3)                        | 5<br>(29.4)  | 6<br>(35.3)  | 17<br>(100.0) |

$$X^2 = 4.99 \quad df = 4 \quad P = .28810 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.39 พบว่าอายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.39 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| อายุ          | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|---------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 20-25 ปี      |                             | 9<br>(69.2)  | 4<br>(30.8)  | 13<br>(100.0) |
| 26-30 ปี      | 7<br>(20.0)                 | 19<br>(54.3) | 9<br>(25.7)  | 35<br>(100.0) |
| 31-35 ปี      | 13<br>(30.2)                | 15<br>(34.9) | 15<br>(34.9) | 43<br>(100.0) |
| มากกว่า 35 ปี | 10<br>(34.5)                | 12<br>(41.4) | 7<br>(24.1)  | 29<br>(100.0) |

$$X^2 = 9.35 \quad df = 6 \quad P = .15481 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.40 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.40 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| สถานภาพสมรส | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|-------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|             | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| โสด         | 5<br>(13.5)                 | 22<br>(59.5) | 10<br>(27.0) | 37<br>(100.0) |
| สมรส        | 22<br>(32.4)                | 27<br>(39.7) | 19<br>(27.9) | 68<br>(100.0) |
| แยก/หม้าย   | 3<br>(20.0)                 | 6<br>(40.0)  | 6<br>(40.0)  | 15<br>(100.0) |

$$X^2 = 6.44 \quad df = 4 \quad P = .16879 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.41 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
 ขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.41 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณ  
 จราจรของคนขับรถไมโครบัส

| ระดับการศึกษา | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|---------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ประถม         | 7<br>(36.8)                 | 8<br>(42.1)  | 4<br>(21.1)  | 19<br>(100.0) |
| มัธยม         | 21<br>(26.3)                | 32<br>(40.0) | 27<br>(33.8) | 80<br>(100.0) |
| สูงกว่ามัธยม  | 2<br>(28.6)                 | 5<br>(71.4)  |              | 7<br>(100.0)  |

$$X^2 = 11.67 \quad df = 8 \quad P = .16637 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.42 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระค่า  
 ฝุ่นไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.42 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการชำระค่าฝุ่นไฟสัญญาณจราจรของ  
 คนขับรถไมโครบัส

| รายได้            | การชำระค่าฝุ่นไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|-------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 8500 บาท | 13<br>(29.5)                | 19<br>(43.2) | 12<br>(27.3) | 44<br>(100.0) |
| 8500-9000         | 6<br>(17.6)                 | 16<br>(47.1) | 12<br>(35.3) | 34<br>(100.0) |
| 9000-10000        | 8<br>(25.8)                 | 15<br>(48.4) | 8<br>(25.8)  | 31<br>(100.0) |
| มากกว่า 10000 บาท | 3<br>(27.3)                 | 5<br>(45.5)  | 3<br>(27.3)  | 11<br>(100.0) |

$$X^2 = 1.88 \quad df = 6 \quad P = .93056 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.43 พบว่าจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูงที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 12.5 ของคนขับรถไมโครบัสที่ไม่มีภาวะเสี่ยงบุตร มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 33.3 คนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนบุตรหรือผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูง 1-2 คน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 40.0 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนบุตรหรือผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูง 3-4 คน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรร้อยละ 33.3 จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนบุตรหรือผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูง 3-4 คน จะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียุติหรือไม่มีผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูง และผู้ที่มีจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูง 1-2 คน

ตารางที่ 3.43 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาวะเสี่ยงสูงกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนบุตร/ผู้ที่เป็น<br>ภาวะเสี่ยงสูง | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|---------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                       | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ไม่มี                                 | 6<br>(18.8)                 | 22<br>(68.8) | 4<br>(12.5)  | 32<br>(100.0) |
| 1-2 คน                                | 19<br>(30.2)                | 23<br>(36.5) | 21<br>(33.3) | 63<br>(100.0) |
| 3-4 คน                                | 5<br>(20.0)                 | 10<br>(40.0) | 10<br>(40.0) | 25<br>(100.0) |

$$X^2 = 10.90$$

$$df = 4$$

$$P = .02775 (P < .05)$$



จากตารางที่ 3.44 พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.44 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันชีวิตกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| การทำประกันชีวิต | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                  | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ทำ               | 15<br>(30.6)                | 20<br>(40.8) | 14<br>(28.6) | 49<br>(100.0) |
| ไม่ทำ            | 15<br>(21.1)                | 35<br>(49.3) | 21<br>(29.6) | 71<br>(100.0) |

$$X^2 = 1.51 \quad df = 2 \quad P = .47042 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.45 พบว่าระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.45 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| ระยะเวลาที่ขับรถใน<br>กทม. | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|----------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                            | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 3 ปี              | 14<br>(30.4)                | 22<br>(47.8) | 10<br>(21.7) | 46<br>(100.0) |
| 3-5 ปี                     | 5<br>(23.8)                 | 9<br>(42.9)  | 7<br>(33.3)  | 21<br>(100.0) |
| มากกว่า 5 ปี               | 11<br>(20.8)                | 24<br>(45.3) | 18<br>(34.0) | 53<br>(100.0) |

$$X^2 = 2.43 \quad df = 4 \quad P = .65642 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.46 พบว่าสถานที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.46 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่หัดขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| สถานที่หัดขับ ไมโครบัส | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                        | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| หัดด้วยตนเอง           | 9<br>(20.5)                 | 18<br>(40.9) | 17<br>(38.6) | 44<br>(100.0) |
| บ.บางกอกมอเตอร์        | 16<br>(25.4)                | 33<br>(52.4) | 14<br>(22.2) | 63<br>(100.0) |
| อื่นๆ                  | 5<br>(38.5)                 | 4<br>(30.8)  | 4<br>(30.8)  | 13<br>(100.0) |

$$X^2 = 5.18$$

$$df = 4$$

$$P = .26917 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.47 พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 30.0 ของผู้ที่เคยขับแท็กซี่มาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 58.8 ของผู้เคยขับรถประจำทางมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 22.6 ของผู้ที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 23.8 ของผู้ที่เคยขับรถส่วนตัวมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถประจำทางมาก่อนจะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อยกว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถแท็กซี่ รถบรรทุก และรถส่วนตัวมาก่อน

ตารางที่ 3.47 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถที่เคยขับมาก่อนกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| ประเภทรถที่เคยขับมาก่อน | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|-------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                         | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| แท็กซี่                 | 3<br>(15.0)                 | 11<br>(55.0) | 6<br>(30.0)  | 20<br>(100.0) |
| รถประจำทาง              | 1<br>(5.9)                  | 6<br>(35.3)  | 10<br>(58.8) | 17<br>(100.0) |
| รถบรรทุก                | 18<br>(29.0)                | 30<br>(48.4) | 14<br>(22.6) | 62<br>(100.0) |
| รถส่วนตัว               | 8<br>(38.1)                 | 8<br>(38.1)  | 5<br>(23.8)  | 21<br>(100.0) |

$$X^2 = 12.53$$

$$df = 6$$

$$P = .05114 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.48 พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนชั่วโมงทำงานในการ ขับรถไมโครบัส | การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร |              |              |               |
|--------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                      | ไม่เคย                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 4-8 ชั่วโมง                          | 2<br>(16.7)                 | 8<br>(66.7)  | 2<br>(16.7)  | 12<br>(100.0) |
| 8-12 ชั่วโมง                         | 22<br>(24.2)                | 43<br>(47.3) | 26<br>(28.6) | 91<br>(100.0) |
| มากกว่า 12 ชั่วโมง                   | 6<br>(35.3)                 | 4<br>(23.5)  | 7<br>(41.2)  | 17<br>(100.0) |

$$X^2 = 5.59$$

$$df = 4$$

$$P = .23153 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.49 พบว่าอายุที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่ง ในที่ค้ำขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.49 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่ค้ำขันของคนขับรถ ไมโครบัส

| อายุ          | การขับรถแข่งในที่ค้ำขัน |              |              |               |
|---------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 20-25 ปี      | 3<br>(23.1)             | 6<br>(46.2)  | 4<br>(30.8)  | 13<br>(100.0) |
| 26-30 ปี      | 10<br>(28.6)            | 14<br>(40.0) | 11<br>(31.4) | 35<br>(100.0) |
| 31-35 ปี      | 11<br>(25.6)            | 19<br>(44.2) | 13<br>(30.2) | 43<br>(100.0) |
| มากกว่า 35 ปี | 12<br>(41.4)            | 11<br>(37.9) | 6<br>(20.7)  | 29<br>(100.0) |

$$X^2 = 2.81 \quad df = 6 \quad P = .83227 (P > .05)$$

สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.50 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.50 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัส

| สถานภาพสมรส | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|-------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|             | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| โสด         | 14<br>(37.8)            | 14<br>(37.8) | 9<br>(24.3)  | 37<br>(100.0) |
| สมรส        | 15<br>(22.1)            | 31<br>(45.6) | 22<br>(32.4) | 68<br>(100.0) |
| แยก/หย่า    | 7<br>(46.7)             | 5<br>(33.3)  | 3<br>(20.0)  | 15<br>(100.0) |

$$X^2 = 5.17 \quad df = 4 \quad P = .27006 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.51 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
ขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.51 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของ  
คนขับรถไมโครบัส

| ระดับการศึกษา | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|---------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ประถม         | 8<br>(42.1)             | 9<br>(47.4)  | 2<br>(10.5)  | 19<br>(100.0) |
| มัธยม         | 24<br>(30.0)            | 31<br>(38.8) | 25<br>(31.3) | 80<br>(100.0) |
| สูงกว่ามัธยม  | 1<br>(14.3)             | 2<br>(28.6)  | 4<br>(57.1)  | 7<br>(100.0)  |

$X^2 = 10.06$        $df = 8$        $P = .26107 (P > .05)$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.52 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 20.5 ของคนขับรถไมโครบัสที่ได้เงินเดือนน้อยกว่า 8,500 บาท มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ร้อยละ 35.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีเงินเดือน 8,500 - 9,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ร้อยละ 41.9 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีเงินเดือน 9,000 - 10,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันน้อยกว่า ร้อยละ 45.5 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 9,000 - 10,000 บาท จะมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันน้อยกว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้น้อยกว่า 8,500 บาท และ 8,500 - 9,000 บาท และ 10,000 บาท

ตารางที่ 3.52 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัส

| รายได้            | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|-------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 8500 บาท | 18<br>(40.9)            | 17<br>(38.6) | 9<br>(20.5)  | 44<br>(100.0) |
| 8500-9000         | 9<br>(26.5)             | 13<br>(38.2) | 12<br>(35.3) | 34<br>(100.0) |
| 9000-10000        | 4<br>(12.9)             | 14<br>(45.2) | 13<br>(41.9) | 31<br>(100.0) |
| มากกว่า 10000 บาท | 5<br>(45.5)             | 6<br>(54.5)  |              | 11<br>(100.0) |

$$X^2 = 13.19$$

$$df = 6$$

$$P = .04010 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.53 พบว่าจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.53 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนบุตร/ผู้ที่เป็น<br>ภาระเลี้ยงดู | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|--------------------------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                      | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ไม่มี                                | 10<br>(31.3)            | 15<br>(46.9) | 7<br>(21.9)  | 32<br>(100.0) |
| 1-2 คน                               | 24<br>(38.1)            | 22<br>(34.9) | 17<br>(27.0) | 63<br>(100.0) |
| 3-4 คน                               | 2<br>(8.0)              | 13<br>(52.0) | 10<br>(40.0) | 25<br>(100.0) |

$$X^2 = 8.68$$

$$df = 4$$

$$P = .06973 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.54 พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
 ขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05)  
 กล่าวคือ ร้อยละ 40.8 ของผู้ที่ทำประกันชีวิตมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย ร้อยละ  
 19.7 ของผู้ที่ไม่ได้ทำประกันชีวิต มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน . . . จึงกล่าวได้ว่าคน  
 ขับรถไมโครบัสที่ทำประกันชีวิต จะมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้ทำ  
 ประกันชีวิต

ตารางที่ 3.54 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันชีวิตกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน  
 ของคนขับรถไมโครบัส

| การทำประกันชีวิต | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                  | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ทำ               | 15<br>(30.6)            | 14<br>(28.6) | 20<br>(40.8) | 49<br>(100.0) |
| ไม่ทำ            | 21<br>(29.6)            | 36<br>(50.7) | 14<br>(19.7) | 71<br>(100.0) |

$$X^2 = 7.97 \quad df = 2 \quad P = .01856 (P < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.55 พบว่าระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน เพราะความแตกต่างดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 3.55 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัส

| ระยะเวลาที่ขับรถใน<br>กทม. | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|----------------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                            | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 3 ปี              | 16<br>(34.8)            | 18<br>(39.1) | 12<br>(26.1) | 46<br>(100.0) |
| 3-5 ปี                     | 6<br>(28.6)             | 6<br>(28.6)  | 9<br>(42.9)  | 21<br>(100.0) |
| มากกว่า 5 ปี               | 14<br>(26.4)            | 26<br>(49.1) | 13<br>(24.5) | 53<br>(100.0) |

$$X^2 = 4.14$$

$$df = 4$$

$$P = .38762 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.56 พบว่าสถานที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.56 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่หัดขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัส

| สถานที่หัดขับไมโครบัส | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|-----------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                       | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| หัดด้วยตนเอง          | 10<br>(22.7)            | 19<br>(43.2) | 15<br>(34.1) | 44<br>(100.0) |
| บ.บางกอกมอเตอร์       | 21<br>(33.3)            | 27<br>(42.9) | 15<br>(23.8) | 63<br>(100.0) |
| อื่นๆ                 | 5<br>(38.5)             | 4<br>(30.8)  | 4<br>(30.8)  | 13<br>(100.0) |

$$X^2 = 2.73$$

$$df = 4$$

$$P = .60352 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.57 พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 25.0 ของผู้ที่เคยขับรถแท็กซี่มาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ร้อยละ 29.4 ของผู้ที่เคยขับรถประจำทางมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ร้อยละ 37.1 ของผู้ที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน บ่อย ร้อยละ 4.8 ของผู้ที่เคยขับรถส่วนตัวมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน.. จึงกล่าวได้ว่าคนขับไมโครบัสที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อน จะมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน บ่อยกว่าคนขับไมโครบัสที่เคยขับรถแท็กซี่ รถประจำทาง และรถส่วนตัวมาก่อน

ตารางที่ 3.57 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถที่เคยขับมาก่อนกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับไมโครบัส

| ประเภทรถที่เคยขับมาก่อน | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|-------------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                         | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| แท็กซี่                 | 2<br>(10.0)             | 13<br>(65.0) | 5<br>(25.0)  | 20<br>(100.0) |
| รถประจำทาง              | 3<br>(17.6)             | 9<br>(52.9)  | 5<br>(29.4)  | 17<br>(100.0) |
| รถบรรทุก                | 24<br>(38.7)            | 15<br>(24.2) | 23<br>(37.1) | 62<br>(100.0) |
| รถส่วนตัว               | 7<br>(33.3)             | 13<br>(61.9) | 1<br>(4.8)   | 21<br>(100.0) |

$$X^2 = 20.80$$

$$df = 6$$

$$P = .00199 (P < .05)$$



จากตารางที่ 3.58 พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.58 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับไมโครบัส

| จำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัส | การขับรถแข่งในที่คับขัน |              |              |               |
|-----------------------------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|
|                                   | ไม่เคย                  | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 4-8 ชั่วโมง                       | 4<br>(33.3)             | 7<br>(58.3)  | 1<br>(8.3)   | 12<br>(100.0) |
| 8-12 ชั่วโมง                      | 25<br>(27.5)            | 37<br>(40.7) | 29<br>(31.9) | 91<br>(100.0) |
| มากกว่า 12 ชั่วโมง                | 7<br>(41.2)             | 6<br>(35.3)  | 4<br>(23.5)  | 17<br>(100.0) |

$$X^2 = 4.17 \quad df = 4 \quad P = .38377 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.59 พบว่าอายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ รับส่งผู้  
โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.59 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้า  
พนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| อายุ          | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|---------------|---|--------------|--------------|---------------|
|               | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 20-25 ปี      |   | 11<br>(84.6) | 2<br>(15.4)  | 13<br>(100.0) |
| 26-30 ปี      | 8<br>(22.9)                                 | 17<br>(48.6) | 10<br>(28.6) | 35<br>(100.0) |
| 31-35 ปี      | 12<br>(27.9)                                | 21<br>(48.8) | 10<br>(23.3) | 43<br>(100.0) |
| มากกว่า 35 ปี | 6<br>(20.7)                                 | 18<br>(62.1) | 5<br>(17.2)  | 29<br>(100.0) |

$$X^2 = 7.70 \quad df = 6 \quad P = .26117 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.60 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.60 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| สถานภาพสมรส | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|-------------|---|--------------|--------------|---------------|
|             | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| โสด         | 7<br>(18.9)                                 | 22<br>(59.5) | 8<br>(21.6)  | 37<br>(100.0) |
| สมรส        | 17<br>(25.0)                                | 35<br>(51.5) | 16<br>(23.5) | 68<br>(100.0) |
| แยก/หม้าย   | 2<br>(13.3)                                 | 10<br>(66.7) | 3<br>(20.0)  | 15<br>(100.0) |

$$X^2 = 1.70 \quad df = 4 \quad P = .79452 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.61 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) ร้อยละ 42.1 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เข้าพนักงานกำหนดบ่อย ร้อยละ 15.0 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาจะมีพฤติกรรมการหยุดรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เข้าพนักงานกำหนด ร้อยละ 28.6 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับมัธยมศึกษาจะมีพฤติกรรมหยุดรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เข้าพนักงานกำหนด จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาจะมีพฤติกรรมการหยุดรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เข้าพนักงานกำหนดบ่อยกว่าผู้ที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและสูงกว่า

ตารางที่ 3.61 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เข้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| ระดับการศึกษา     | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เข้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|-------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ประถมศึกษา        | 4<br>(21.1)                                 | 7<br>(36.8)  | 8<br>(42.1)  | 19<br>(100.0) |
| มัธยมศึกษา        | 18<br>(22.5)                                | 50<br>(62.5) | 12<br>(15.0) | 80<br>(100.0) |
| สูงกว่ามัธยมศึกษา | 4<br>(57.1)                                 | 1<br>(14.3)  | 2<br>(28.6)  | 7<br>(100.0)  |

$$X^2 = 18.98$$

$$df = 8$$

$$P = .01496 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.62 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.62 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| รายได้            | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |             |               |
|-------------------|---|--------------|-------------|---------------|
|                   | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย        | รวม           |
| น้อยกว่า 8500 บาท | 12<br>(27.3)                                | 24<br>(54.5) | 8<br>(18.2) | 44<br>(100.0) |
| 8500-9000         | 8<br>(23.%)                                 | 20<br>(58.8) | 6<br>(17.6) | 34<br>(100.0) |
| 9000-10000        | 4<br>(12.9)                                 | 19<br>(61.3) | 8<br>(25.8) | 31<br>(100.0) |
| มากกว่า 10000 บาท | 2<br>(18.2)                                 | 4<br>(36.4)  | 5<br>(45.5) | 11<br>(100.0) |

$$X^2 = 6.28 \quad df = 6 \quad P = .39257 (P > .05)$$

สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.63 พบว่าจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.63 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูกับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสาร นอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนบุตร/ผู้ที่เป็น<br>ภาระเลี้ยงดู | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|--------------------------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                                      | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ไม่มี                                | 7<br>(21.9)                                 | 20<br>(62.5) | 5<br>(15.6)  | 32<br>(100.0) |
| 1-2 คน                               | 11<br>(17.5)                                | 35<br>(55.6) | 17<br>(27.0) | 63<br>(100.0) |
| 3-4 คน                               | 8<br>(32.0)                                 | 12<br>(48.0) | 5<br>(20.0)  | 25<br>(100.0) |

$$X^2 = 3.58$$

$$df = 4$$

$$P = .46549 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.64 พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 12.2 ของผู้ที่ไม่ทำประกันชีวิต จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด ร้อยละ 29.6 ของผู้ที่ไม่ทำประกันชีวิตมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถไมโครบัสที่ไม่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อยกว่าผู้ที่ไม่ทำประกันชีวิต

ตารางที่ 3.64 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันชีวิตกับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| การทำประกันชีวิต | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                  | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| ทำ               | 15<br>(30.6)                                | 28<br>(57.1) | 6<br>(12.2)  | 49<br>(100.0) |
| ไม่ทำ            | 11<br>(15.5)                                | 39<br>(54.9) | 21<br>(29.6) | 71<br>(100.0) |

$$X^2 = 6.96 \quad df = 2 \quad P = .03088 \quad (P < .05)$$

สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.65 พบว่าระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.65 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสาร นอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไม่โครบัส

| ระยะเวลาที่ขับรถใน กทม. | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|-------------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                         | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| น้อยกว่า 3 ปี           | 7<br>(15.2)                                 | 31<br>(67.4) | 8<br>(17.4)  | 46<br>(100.0) |
| 3-5 ปี                  | 2<br>(9.5)                                  | 13<br>(61.9) | 6<br>(28.6)  | 21<br>(100.0) |
| มากกว่า 5 ปี            | 17<br>(32.1)                                | 23<br>(43.4) | 13<br>(24.5) | 53<br>(100.0) |

$$X^2 = 8.64 \quad df = 4 \quad P = .07063 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.66 พบว่าสถานที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 34.1 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถไมโครบัสด้วยตัวเอง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดบ่อย ร้อยละ 15.9 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถไมโครบัสจากบริษัทบางกอกมอเตอร์ มีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด ร้อยละ 15.4 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถที่อื่นๆ จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่พนักงานกำหนด จึงกล่าวได้ว่าพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถไมโครบัสด้วยตัวเองจะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดบ่อยกว่าพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถจากบริษัทบางกอกมอเตอร์ และ ที่อื่นๆ

ตารางที่ 3.66 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่หัดขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| สถานที่หัดขับ ไมโครบัส | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|------------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                        | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| หัดด้วยตนเอง           | 5<br>(11.4)                                 | 24<br>(54.5) | 15<br>(34.1) | 44<br>(100.0) |
| บ.บางกอกมอเตอร์        | 21<br>(33.3)                                | 32<br>(50.8) | 10<br>(15.9) | 63<br>(100.0) |
| อื่นๆ                  |   | 11<br>(84.6) | 2<br>(15.4)  | 13<br>(100.0) |

$$X^2 = 15.31$$

$$df = 4$$

$$P = .00410 (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.67 พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการ รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.67 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถที่เคยขับมาก่อนกับพฤติกรรมการรับส่งผู้ โดย สารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| ประเภทรถที่เคยขับมา<br>ก่อน | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|-----------------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                             | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| แท็กซี่                     | 8<br>(40.0)                                 | 7<br>(35.0)  | 5<br>(25.0)  | 20<br>(100.0) |
| รถประจำทาง                  | 4<br>(23.5)                                 | 6<br>(35.3)  | 7<br>(41.2)  | 17<br>(100.0) |
| รถบรรทุก                    | 10<br>(16.1)                                | 40<br>(64.5) | 12<br>(19.4) | 62<br>(100.0) |
| รถส่วนตัว                   | 4<br>(19.0)                                 | 14<br>(66.7) | 3<br>(14.3)  | 21<br>(100.0) |

$$X^2 = 11.78 \quad df = 6 \quad P = .06694 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.68 พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 25.0 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่ทำงาน 4-8 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดร้อยละ 16.5 ของพนักงานขับรถไมโครบัส จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด ร้อยละ 52.9 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่ทำงานมากกว่า 12 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนชั่วโมงทำงานมากกว่า 12 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อยกว่าพนักงานขับรถไมโครบัสที่มีชั่วโมงทำงานน้อยกว่า 12 ชั่วโมง

ตารางที่ 3.68 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับรถไมโครบัสกับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดของคนขับรถไมโครบัส

| จำนวนชั่วโมงทำงานในการขับรถไมโครบัส | รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด |              |              |               |
|-------------------------------------|---|--------------|--------------|---------------|
|                                     | ไม่เคย                                      | น้อย         | บ่อย         | รวม           |
| 4-8 ชั่วโมง                         | 3<br>(25.0)                                 | 6<br>(50.0)  | 3<br>(25.0)  | 12<br>(100.0) |
| 8-12 ชั่วโมง                        | 23<br>(25.3)                                | 53<br>(58.2) | 15<br>(16.5) | 91<br>(100.0) |
| มากกว่า 12 ชั่วโมง                  |   | 8<br>(47.1)  | 9<br>(52.9)  | 17<br>(100.0) |

$$X^2 = 13.19$$

$$df = 4$$

$$P = .01037 (P < .05)$$

## 5. การพิสูจน์สมมติฐาน

การพิสูจน์สมมติฐาน เป็นการวัดว่าพฤติกรรมตามสมมติฐานมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงใด โดยนำค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมไปเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากจะเป็นไปตามสมมติฐาน ซึ่งจะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน จึงปฏิเสธสมมติฐานและในการเปรียบเทียบว่าพฤติกรรมใดมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อยกว่ากัน โดยนำค่าดัชนีของแต่ละพฤติกรรมมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่ามากที่สุด แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด ในทางตรงกันข้ามค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่าน้อยที่สุด แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อยที่สุด ซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

### สมมติฐานในการวิจัย

#### 1. การขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัสมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V19 “ท่านสามารถขับรถแข่งคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันที” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V21 “ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาส ท่านมักขับรถแข่งคันอื่นตลอด” ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V20 “ขณะหยุดรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแข่งไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาศ ก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 226 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 62.04) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัว

แปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงเป็นไปตามสมมติฐาน

## 2. การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ของคนขับรถไมโครบัสมีผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V7 “ขณะขับรถสายตาของท่านมัวจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V8 “ถ้าไม่มีผู้โดยสารหรือผู้โดยสารน้อยท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง” ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V12 “การฝ่าฝืนกฎจราจรถ้าเป็นเรื่องเล็กน้อยและคิดว่าไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ ท่านจะขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 212 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 65.90) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

## 3. การจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถไมโครบัสมีผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V28 “ท่านมักจะหลีกเลี่ยงการจอดรถที่มีการจราจรหนาแน่น” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V26 “ในกรณีเครื่องยนต์รั่วหรือชำรุดของท่านจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว” ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V30 “ในการจอดรถท่านจะจอดรถขนานกับไหล่ทางห่างไม่เกิน 25 เซ็นติเมตร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index

Score) เท่ากับ 233 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 48.50) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) และมากเป็นอันดับ 1 แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด จึงเป็นไปตามสมมติฐาน

#### 4. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถไมโครบัสที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V13 “เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V14 “เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วลง” ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V16 “เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถเมื่อท่านเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงขับต่อไป”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 204 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 51.36) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรไม่มากนัก จึงปฏิเสธสมมติฐาน

#### 5. การหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรถไมโครบัสมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V6 “ท่านจะรองจนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสียก่อนจึงออกรถ” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V3 “ในสถานที่ที่มีประชาชนหลายๆ เช่น บริเวณห้างสรรพสินค้าเวลาหลังเลิกงาน ท่านจะรอผู้โดยสารบนถนนจนกว่าจะรับผู้โดยสาร

จำนวนมาก” ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V1 “ท่านมักหยุดรถจอดรับส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้โดยใช้เวลาเท่าที่จำเป็น”

เมื่อพิจารณาค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 215 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 40.02) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 218 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 54.25) จะเห็นได้ว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรไม่มากนัก จึงปฏิเสธสมมติฐาน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย