

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมกรรมการผู้บริหารแท็กซี่ที่มีผลกระทบต่อปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยภาคสนาม ซึ่งทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และใช้เทคนิคการวิจัยทางมานุษยวิทยาคือใช้การสัมภาษณ์เจาะลึก และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม เพื่อให้การศึกษามีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะดำเนินการในขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาจราจรและแนวทางแก้ไขปัญหา ทั้งยังได้พบว่าประเด็นที่ผู้วิจัยทำการศึกษาไว้ก่อนแล้วนั้น ยังไม่ตรงประเด็นกับ หัวข้อวิจัยซึ่งผู้วิจัยมีความสนใจที่จะทำการศึกษา นอกจากนี้การค้นคว้าเอกสาร ตลอดจนตำราที่เกี่ยวข้องและประสบการณ์ ที่พบเห็นและการปฏิบัติหน้าที่ ที่ผ่านมาแล้ว ปรับให้เข้ากับหลักวิชาการ เพื่อเป็นข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ และนอกจากนั้น ผู้วิจัยได้ยังได้ติดต่อหน่วยงานต่างๆ อาทิเช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก กองจราจรกลาง กรุงเทพมหานคร ฯลฯ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ซึ่งมีขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 ประชากรเป้าหมาย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมของ ผู้บริหารแท็กซี่ ที่มีผลต่อปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นประชากรที่ทำการศึกษาค้นคว้านี้ ได้แก่ ผู้บริหารแท็กซี่ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งหมด ซึ่งมีประมาณ 50,000 คน

3.2 การสุ่มตัวอย่างและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

วิธีการดำเนินการในการเลือกกลุ่มตัวอย่าง อาศัยวิธีการสุ่มตัวอย่างตามประสงค์ หรือแบบเจาะจงเฉพาะกลุ่ม (Purposive Sample) ได้นำมาใช้เนื่องจากงบประมาณและเวลาจำกัด ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง กำหนดไว้ 120 ราย ภายใต้เงื่อนไขของการสุ่มตัวอย่างครั้งนี้ คือ

3.2.1 เป็นที่ทราบกันดีว่าผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อหาเลี้ยงชีพนั้น ส่วนใหญ่มีฐานะยากจนและเป็นผู้เช่ารถจากสหกรณ์รถแท็กซี่ ดังนั้นประชากรตัวอย่างที่ศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งไปที่ผู้ขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถมาขับซึ่งเป็นส่วนใหญ่และผู้ขับรถแท็กซี่ที่เป็นเจ้าของรถโดยตนเองเป็นบางส่วน

3.2.2 ขั้นตอนของการสุ่มตัวอย่าง ตามทฤษฎีได้ถูกนำมาใช้ โดยแบ่งกลุ่มอายุของประชากรเป้าหมายออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มต่ำกว่าอายุ 30 ปี, กลุ่มที่มีอายุ 30 ปี ถึง 45 ปี และกลุ่มที่มีอายุ 46 ปีขึ้นไป โดยเลือกกลุ่มมาสุ่มกระจายกัน ทั้งนี้เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่าง มีอายุโดยเฉลี่ยตรงต่อความเป็นจริงมากที่สุด การวางแผนสุ่มตัวอย่างตามวิธีการนี้ เป็นการหลีกเลี่ยงมิให้กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจ มีอายุตกอยู่ในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งมากเกินไป

3.2.3 เป็นที่ทราบกันดีว่า กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ มีช่วงเวลาขับรถเลี้ยงชีพ ทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ทั้งนี้จำนวนรถที่ขับในเวลากลางวันมีมากกว่ากลางคืน ดังนั้น การวางแผนด้านเวลา ในการออกเก็บข้อมูลจึงถูกกำหนดขึ้น โดยแบ่งให้เป็นเวลากลางวันร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 30 เป็นกลุ่มตัวอย่าง ที่เก็บในตอนกลางคืน

3.2.4 การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เป็นการสุ่มตัวอย่าง โดยเก็บข้อมูลจากผู้ขับรถแท็กซี่คันใดก็ได้

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

3.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentation Study) ตามแหล่งวิชาการ และวรรณกรรมที่เคยทำมาและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ วิเคราะห์กฎหมายจราจร ตำราทางวิชาการ วารสารรายงานสถิติการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และรายงานวิจัย เป็นต้น โดยได้ศึกษาสถิติการจับกุมของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่นครบาล มาศึกษาดูว่า การก่อให้เกิดปัญหาจราจรมีสาเหตุมาจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร พฤติกรรมคนขับหรือไม่

3.3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field Research) ภายหลังจากได้ศึกษาข้อมูลต่างๆ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ ประเด็นที่ต้องศึกษาแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการสังเกตสัมภาษณ์ และสร้างแบบสอบถามสำหรับ คนขับรถแท็กซี่ มีรายละเอียดดังนี้ คือ

1.การใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล

ซึ่งได้ดำเนินการหลังจาก ได้ศึกษาข้อมูลส่วนต่างๆ ตลอดจนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ต้องศึกษาแล้ว ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามฉบับทดสอบ (Pretest) ขึ้น โครงสร้างของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสำรวจรายการ (check list) สอบถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ สถานภาพส่วนตัวของ ผู้ตอบแบบสอบถาม ประสบการณ์การขับรถ รายได้ รายจ่าย ช่วงเวลาที่ขับรถ ฯลฯ

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถาม วัตถุประสงค์กรมในการขับรถแท็กซี่ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ในลักษณะมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) 4 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติเลย

ส่วนที่ 3 เป็นส่วนของข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไขปัญหารถราชการ เป็นแบบคำถามเปิด ลักษณะแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงความคิดเห็นได้ตามอิสระ กำหนดคำถามไว้เลือกตอบตามที่ต้องการ

เมื่อได้ทดสอบแบบสอบถาม ตามที่กล่าวตามโครงสร้าง ในขั้นตอนการใช้แบบสอบถามแล้วประมาณ 20 ราย ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ทดสอบนั้น มาตรวจสอบและปรับปรุง แบบสอบถามเป็นแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ต่อไป

สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น เนื่องจากกลุ่มตัวอย่าง กำหนดไว้ไม่เกิน 120 คน ผู้วิจัย จึงใช้วิธีการเก็บข้อมูล โดยกระจายออกไปตามเขตต่างๆ ในกรุงเทพฯ โดยกำหนดพื้นที่ในการเก็บข้อมูลทั้งหมด 10 แห่ง ๆ ละ 12 ราย คือบริเวณ ประตูน้ำ ราชเทวี อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถาดพร้าว สุขุมวิท รามคำแหง สนามหลวง สยามสแควร์ เพชรนิจิต สีลม ซึ่งคัดเลือกประชากร ตามเป้าหมายจากการสุ่มตัวอย่าง โดยในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ออกแจกแบบสอบถามเก็บข้อมูลด้วยตนเอง ซึ่งระหว่างเก็บข้อมูลมีปัญหาบ้าง เช่น คนขับรถแท็กซี่บอกไม่มีเวลา ไม่อยากอ่าน และบางรายอ่านหนังสือไม่ออกและไม่เข้าใจ ไม่รู้จะตอบอย่างไร เป็นต้น แต่ส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือดี โดยเก็บข้อมูลระหว่างเดือน สิงหาคม 2539 ถึงเดือน พฤศจิกายน 2539

2. การสัมภาษณ์

เพื่อให้งานวิจัยนี้ สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-dept. interview) ของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยอาศัยเค้าโครงที่กำหนดไว้แล้ว จำนวน 20 ราย การสัมภาษณ์ โดยสอบถามถึงประวัติชีวิต ชีวิตประจำวันและทัศนคติเกี่ยวกับ การจราจรโดยละเอียด สำหรับการสุ่มตัวอย่าง กลุ่มที่ใช้สัมภาษณ์นั้น อาศัยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ใช้ในการเก็บข้อมูลของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ สุ่มบริเวณถนนสายหลักที่สำคัญและขอความร่วมมือในการสัมภาษณ์

3. การสังเกต

การศึกษาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ที่มีผลต่อปัญหาจราจร และพฤติกรรมกรรมการขับของคนขับรถแท็กซี่ พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนต่างๆที่มีผลกระทบต่อปัญหาจราจร ได้ใช้วิธีการสังเกตในบริเวณแยกต่างๆ จำนวน 3 แยก โดยอาศัยการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participatory Observation) และการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ แยกพญาไท และแยกราชเทวี ซึ่งเป็นถนนสายหลัก และมีปัญหาจราจรติดขัด เพื่อหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ตรงตามประสงค์ของเรื่องที่วิจัยกำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว และสัมพันธ์กับข้อความทั่วไป ที่อยู่ในเรื่องที่ต้องศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เกิดขึ้นจริง ประกอบการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ให้สมบูรณ์มากขึ้น โดยอาศัยเทคนิคทางมานุษยวิทยา ผู้วิจัย ได้กำหนดเป็นการสังเกตแบบไม่เข้าไปร่วม โดยผู้วิจัยได้สังเกตพฤติกรรมกรรมการขับรถ ของผู้ใช้รถใช้ถนนและรถแท็กซี่โดยวงภายนอก โดยไม่เข้าไปร่วมกิจกรรมที่กลุ่มที่ศึกษากระทำอยู่

3.4 กรรมวิธีทางข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม มีขั้นตอนดังนี้คือ

กรรมวิธีทางข้อมูล เมื่อเก็บข้อมูลทางภาคสนามได้ครบ 120 คน ได้เรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัย ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม แล้วได้นำข้อมูลมาจัดระเบียบ และสร้างคู่มือลงรหัสและให้คะแนนตามเกณฑ์กำหนด แล้วนำมาวิเคราะห์และทดสอบสมมติฐาน

การบันทึกข้อมูล ในการลงในเทปบันทึกข้อมูล พร้อมทั้งตรวจทานและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล แล้วนำข้อมูลไปประมวลผล ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for Social Science)

การวิเคราะห์ข้อมูล หลังจากที่ได้ประมวลผลแล้ว ได้นำข้อมูลที่ได้นำมาทำการวิเคราะห์ โดยหลักในการวิเคราะห์ทางสถิติ นั้น จะต้องคำนึงถึง ลักษณะของข้อมูลเป็นสำคัญ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ จึงต้องคำนึงถึงหลักการดังกล่าวด้วย สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้หลักการวิเคราะห์ดังนี้คือ

1. วิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวของ พรรณนาลักษณะทั่วไป กลุ่มตัวอย่าง ตามตัวแปรที่ศึกษา ด้วยสถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่การคำนวณหาความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) และค่าเฉลี่ย (Mean) แสดงความถี่ของข้อมูล

2 วิเคราะห์พฤติกรรมในการขับรถแท็กซี่ ของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยการให้คะแนนสำหรับแต่ละคำตอบนั้น จะเป็นดังนี้คือ

เกณฑ์ในการวัดคำตอบเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการฝ่ายในกฎจราจร ดังนี้

ไม่เคยปฏิบัติ	0	ครั้ง
ปฏิบัติน้อย	1-4	ครั้ง
ปฏิบัติบ่อย	5-8	ครั้ง
ปฏิบัติเป็นประจำ	8	ครั้งขึ้นไป

สำหรับแบบสอบถามนี้ เป็นแบบสอบถามที่วัดพฤติกรรม หรือการปฏิบัติของ
คนขับรถแท็กซี่ ซึ่งต้องคำนึงถึง คำถามแบบตอบรับและตอบปฏิเสธ (Positive - Negative)

เกณฑ์การให้คะแนนคำถามที่ต้องการคำตอบสนับสนุน

ปฏิบัติเป็นประจำ	คะแนน	4
ปฏิบัติบ่อยมาก	คะแนน	3
ปฏิบัติน้อย	คะแนน	2
ไม่เคยปฏิบัติ	คะแนน	1

เกณฑ์การให้คะแนนคำถามที่ต้องการคำตอบปฏิเสธ

ปฏิบัติเป็นประจำ	คะแนน	1
ปฏิบัติบ่อยมาก	คะแนน	2
ปฏิบัติน้อย	คะแนน	3
ไม่เคยปฏิบัติ	คะแนน	4

เกณฑ์ในการกำหนดระดับ พฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่ แบ่งออกเป็น
4 ระดับ ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ถ้าคะแนนเฉลี่ยของแต่ละคน เพื่อหาเกณฑ์ในการกำหนดระดับพฤติกรรมหลัก
ทั้ง 5 แบบของคนขับรถแท็กซี่ โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ถ้าคะแนนรวม น้อยกว่า 10	คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม	ไม่เคย
ถ้าคะแนนรวม 10-12	คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม	น้อย
ถ้าคะแนนรวม 13-15	คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม	บ่อย
ถ้าคะแนนรวม มากกว่า 15	คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม	บ่อยมาก

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยต่าง ๆ กับพฤติกรรมกรรมการจับรถ และการวิเคราะห์การจับขีรถในลักษณะต่าง ๆ และการพิสูจน์สมมติฐาน ผู้วิจัยกำหนดสถิติที่ใช้ดังนี้

2.1 ร้อยละ (Percentage) เป็นระเบียบวิธีการทางสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบอย่างหนึ่งซึ่งใช้ในการเปรียบเทียบข้อมูล โดยคิดค่าเป็นร้อยละเพื่อดูการกระจายของตัวแปรและเพื่อนำเสนอข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละหมวดหมู่ของตัวแปร

2.2 การทดสอบไคสแควร์ (Chi- Square Technique) เป็นระเบียบและวิธีการทางสถิติที่ใช้ทดสอบความเป็นอิสระ (Test of Independence) และทดสอบความมีนัยสำคัญทางสถิติ (Test of Statistical of Significance) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ระดับการวัดตัวแปร หรือปัจจัยที่นำมาใช้ศึกษาวิจัยดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นตัวแปรที่อยู่ในระดับการวัด อันดับ สเกล (Ordinal Scale) และข้อมูลที่รวบรวมมาได้ สามารถที่จำแนกคุณสมบัติของ ประชากรออกได้เป็นสองทาง ผู้วิจัยจึงเลือกใช้ระเบียบวิธีการทางสถิติประเภท ไค-สแควร์ เพราะเป็นสถิติที่เป็นแบบ Non-Parametric Method ซึ่งเป็นสถิติที่ไม่ได้คิดจากค่าพารามิเตอร์ (parameter) ที่แท้จริงของประชากรนั่นเอง การวิจัยครั้งนี้ เลือกใช้สถิติดังกล่าวเพื่อทดสอบความเป็นอิสระของตัวแปร

หลังจากที่ได้ทำการวิเคราะห์แล้วได้ได้นำผลที่ได้จากการประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์จากสถิติระดับต่างๆ ที่กล่าวมา ตามตัวแปรที่ต้องการศึกษาตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจะกล่าวในรายละเอียดในบทต่อไป

ตอนที่ 2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

คนจับรถแท็กซี่ ได้ทำการสัมภาษณ์แบบ มานุษยวิทยา โดยอาศัยการสัมภาษณ์ ที่กำหนดเค้าโครงและไม่กำหนดเค้าโครงผสมกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ละเอียด ได้แก่ ลักษณะทางสังคม ประวัติชีวิต ครอบครัวเครือญาติ ชีวิตประจำวันทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร การประกอบอาชีพ และชีวิตในอนาคต และหลังจากได้ข้อมูลมาแล้ว จะนำมาเขียนบรรยายอย่างละเอียด และนำมาสรุปวิเคราะห์เปรียบเทียบของผู้จับรถแท็กซี่แต่ละรายว่า มีส่วนคล้ายหรือแตกต่างกันอย่างไร

ตอนที่ 3 การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมในแยกต่างๆ 3 แยก

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น ได้สังเกตส่วนต่างๆ ของแยก ตั้งแต่ลักษณะภูมิประเทศ ลักษณะประชากร การควบคุมการจราจร จนกระทั่งพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีส่วนทำให้เกิดปัญหาจราจร และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอีกจุดละ 2 ราย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์มากขึ้น และหลังจากได้ข้อมูลแล้ว ได้เขียนบรรยายโดยละเอียดเกี่ยวกับ สาเหตุที่การจราจรติดขัดและแนวทางแก้ไขปัญหา