



ลักษณะของเจ้าของรถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่

การวิเคราะห์ลักษณะของเจ้าของรถยนต์จะมีส่วนทำให้ผู้จำหน่ายรถยนต์ไต่ถามถึงลักษณะของลูกค้าของตนได้ชัดเจนขึ้นโดยถือเอาลักษณะของเจ้าของรถยนต์ในปัจจุบันเป็นบรรทัดฐาน โดยลำดับรายการตามความสำคัญที่มีต่อพฤติกรรมในการซื้อรถยนต์ ดังนี้

รายได้ต่อเดือน อาชีพ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพของที่พักอาศัย จำนวนสมาชิกในครอบครัว และการใช้รถเฉลี่ยต่อวัน

เพื่อให้เข้าใจลักษณะของเจ้าของรถยนต์มีความหมายมากขึ้น จึงแสดงลักษณะต่าง ๆ ในรูปของความสัมพันธ์ระหว่างกัน ดังต่อไปนี้

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนและอาชีพ

ตามตารางที่ ๔.๑ จากข้อมูลที่ได้จากตัวอย่างพบว่า เจ้าของรถยนต์ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพส่วนตัว ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๕ รองลงมาเป็นอาชีพรับราชการ คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๐ ถัดไปเป็นอาชีพลูกจ้างเอกชน ซึ่งทำงานตามบริษัท ห้างร้าน และธนาคารต่าง ๆ อาชีพทำงานในรัฐวิสาหกิจและรับบำเหน็จบำนาญตามลำดับ

จากข้อมูลที่ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้มาพบว่าร้อยละ ๔.๕ ของเจ้าของรถยนต์มีรายได้ต่อเดือน ๒,๐๐๐ บาท และต่ำกว่าร้อยละ ๔๔.๕ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง ๒,๐๐๑ ถึง ๔,๐๐๐ บาท ร้อยละ ๒๐.๕ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง ๔,๐๐๑ ถึง ๖,๐๐๐ บาท ร้อยละ ๕ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง ๖,๐๐๑ ถึง ๘,๐๐๐ บาท ร้อยละ ๑๐.๐ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง ๘,๐๐๑ ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท อย่างไรก็ตาม ร้อยละ ๑๑.๕ ของเจ้าของรถยนต์มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ รวมทั้งผู้ที่ไม่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ด้วย

จากตารางที่ ๔.๑ จะเห็นว่า ในช่วงรายได้ ๒,๐๐๐ บาท และต่ำกว่ามีอาชีพ

ตารางที่ ๔.๑

ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของครอบครัว

อาชีพ	๒๐๐๑-๒๐๐๒ ปี		๒๐๐๓-๒๐๐๔ ปี		๒๐๐๕-๒๐๐๖ ปี		๒๐๐๗-๒๐๐๘ ปี		๒๐๐๙-๒๐๑๐ ปี		๒๐๑๑-๒๐๑๒ ปี		มากกว่า ๒๐๑๓ ปี		ไม่ตอบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจส่วนตัว	๘	๕.๕	๓๐	๒๑.๖	๓	๔.๕	๕	๖.๐	๑๑	๕.๕	๕	๖.๕	๔	๕.๐	๓	๓.๕	๒๓	๕๓.๕
รับราชการ	๕	๓.๕	๓๕	๒๕.๕	๑๔	๑๖.๐	๕	๖.๐	๖	๓.๐	๐	๐	๐	๐.๕	๐	๐.๕	๓๐	๓๕.๐
ทำงานในรัฐวิสาหกิจ	๐	๐	๕	๓.๐	๒	๓.๐	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๐	๐.๕	๐	๐	๘	๕.๐
ลูกจ้างเอกชน	๖	๓.๐	๑๖	๑๑.๐	๕	๕.๐	๑	๑.๕	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐.๕	๐	๐	๒๕	๒๕.๕
รับจ้างรายวันราย อื่นๆ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๖	๓.๐	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๓	๓.๕
รวม	๑๙	๕.๕	๘๖	๕๕.๕	๕๑	๓๐.๕	๑๖	๕.๐	๒๐	๑๐.๐	๖	๓.๕	๑๑	๕.๕	๕	๖.๕	๑๐๐	๑๐๐.๐

ศูนย์วิจัยทรัพยากรชีวภาพ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด รองลงมาแก้อาชีพรับราชการ แต่ในช่วงรายได้ระหว่าง ๒,๐๐๐ ถึง ๔,๐๐๐ บาท อาชีพรับราชการปล้นมากกว่าอาชีพธุรกิจส่วนตัว และติดตามด้วยอาชีพลูกจ้างเอกชน ส่วนในช่วยรายได้อื่น ๆ อาชีพทางธุรกิจส่วนตัวมีจำนวนมากกว่ทั้งสิ้น ยกเว้นรายได้ระหว่าง ๒,๐๐๑ ถึง ๔,๐๐๐ บาท มีจำนวนเท่ากัน

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเนื่องโดยรวมของคสมรสและอาชีพ

การวิเคราะห์รายได้ต่อเนื่องของเจ้าของรถยนต์ โดยรวมรายได้ของคสมรส เข้าไปด้วย ตามตารางที่ ๔.๒ พบว่าประมาณร้อยละ ๑.๓ ของเจ้าของรถยนต์ที่มีคสมรส อยู่ด้วยกัน มีรายได้ ๒,๐๐๐ บาท และต่ำกว่าประมาณร้อยละ ๑๘.๓ มีรายได้ระหว่าง ๒,๐๐๑ ถึง ๔,๐๐๐ บาท ประมาณร้อยละ ๒๘.๘ มีรายได้ระหว่าง ๔,๐๐๑ ถึง ๖,๐๐๐ บาท ประมาณร้อยละ ๑๕.๘ มีรายได้ระหว่าง ๖,๐๐๑ ถึง ๘,๐๐๐ บาท และประมาณร้อยละ ๘.๘ ที่มีรายได้ระหว่าง ๘,๐๐๑ ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท ส่วนที่มีรายได้ต่อเนื่องเกิน ๑๐,๐๐๐ บาท มีประมาณร้อยละ ๒๘.๒ ทั้งนี้ รวมผู้ที่ไม่ตอบคำถามเกี่ยวกับรายได้รวมของคสมรสด้วย

เจ้าของรถที่แต่งงานแล้วมักจะมีคสมรสที่มีอาชีพเดียวกัน เจ้าของรถที่ประกอบธุรกิจส่วนตัวมีคสมรสประกอบธุรกิจส่วนตัวด้วยประมาณร้อยละ ๖๒.๓ อาชีพรับราชการมีคสมรสรับราชการด้วยประมาณร้อยละ ๕๕.๑ และลูกจ้างเอกชนมีคสมรสอาชีพเดียวกันประมาณร้อยละ ๕๓.๓

จากตารางที่ ๔.๒ จะเห็นว่าในช่วงรายได้ ๒,๐๐๐ บาทและต่ำกว่าเป็นผู้ที่รับราชการทั้งหมด ในช่วงรายได้ ๒,๐๐๑ ถึง ๔,๐๐๐ บาท ๔,๐๐๑ ถึง ๖,๐๐๐ บาท และ ๘,๐๐๑ ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท อาชีพธุรกิจส่วนตัวกับอาชีพรับราชการมีจำนวนไล่เลี่ยกัน ส่วนช่วงรายได้ ๖,๐๐๑ ถึง ๘,๐๐๐ บาท อาชีพรับราชการมีมากกว่าอาชีพธุรกิจส่วนตัว ในช่วงรายได้อื่น ๆ จะเห็นว่าอาชีพธุรกิจมีจำนวนมากกว่า

ตารางที่ ๔.๒

ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรายได้ของแต่ละเดือนโดยรวมของเกษตรกร

อาชีพ	๒๐๐๐บาทและต่ำกว่า		๒๐๐๑-๔๐๐๐บาท		๔๐๐๑-๖๐๐๐บาท		๖๐๐๑-๘๐๐๐บาท		๘๐๐๑-๑๐๐๐๐บาท		๑๐๐๐๑-๑๖๐๐๐บาท		มากกว่า๑๖๐๐๐บาท		ไม่ตอบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจส่วนตัว	๐	๐	๑๕	๕.๕	๒๐	๑๒.๗	๕	๓.๒	๖	๓.๘	๑๐	๖.๔	๕	๕.๗	๔	๒.๕	๖๘	๔๓.๓
รับราชการ	๒	๑.๓	๑๓	๘.๓	๒๐	๑๒.๗	๑๓	๗.๖	๖	๓.๘	๒	๑.๓	๕	๓.๒	๒	๑.๓	๖๖	๓๙.๕
ทำงานในรัฐวิสาหกิจ	๐	๐	๑	๐.๖	๒	๑.๓	๔	๒.๕	๐	๐	๐	๐	๑	๐.๖	๐	๐	๘	๕.๑
ลูกจ้างเอกชน	๐	๐	๓	๑.๙	๕	๓.๒	๕	๓.๒	๑	๐.๖	๑	๐.๖	๑	๐.๖	๑	๐.๖	๑๖	๑๐.๒
รับบำนาญ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๐.๖	๑	๐.๖	๑	๐.๖	๐	๐	๔	๒.๕
อื่น ๆ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
รวม	๒	๑.๓	๓๑	๑๙.๗	๔๗	๒๙.๕	๒๘	๑๗.๕	๑๖	๑๐.๐	๑๔	๘.๘	๑๗	๑๐.๕	๗	๔.๕	๑๕๗	๑๐๐.๐

ความสัมพันธ์ระหว่างเพศและอายุ

จากตารางที่ ๔.๓ ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย จากตัวอย่างที่ สัมภาษณ์ได้ ๒๐๐ ราย ปรากฏว่าเป็นชายร้อยละ ๗๘.๕ เป็นหญิงร้อยละ ๒๑.๕ เท่านั้น บรรดาเจ้าของรถยนต์ที่เป็นหญิงที่กำลังอยู่รวมกันกับสามี ๆ เป็นผู้ซื้อรถยนต์เสียครั้งต่อครั้ง แต่เจ้าของรถที่เป็นผู้ชายจะเป็นผู้ซื้อรถยนต์เองเกือบทั้งหมด

อายุของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในวัยระหว่าง ๓๑ ถึง ๔๐ ปี ซึ่งมีมากถึงร้อยละ ๓๘ รองลงมาอายุระหว่าง ๔๑ ถึง ๕๐ ปี ซึ่งมีร้อยละ ๒๖.๕ และ อายุระหว่าง ๒๑ ถึง ๓๐ ปี มีร้อยละ ๒๐ นอกนั้นอายุสูงกว่า ๕๐ ปี

ตารางที่ ๔.๓

แสดงความสัมพันธ์ ระหว่างเพศและอายุ

เพศ	๒๐ปีและต่ำกว่า		๒๑-๓๐ปี		๓๑-๔๐ ปี		๔๑-๕๐ ปี		๕๑-๖๐ ปี		สูงกว่า ๖๐ ปี		รวม	
	จำ นวน	รอย ละ	จำ นวน	รอย ละ	จำ นวน	รอย ละ	จำ นวน	รอย ละ	จำ นวน	รอย ละ	จำ นวน	รอย ละ	จำ นวน	รอย ละ
ชาย	๒	๑.๐	๒๙	๑๔.๕	๕๙	๒๙.๕	๔๖	๒๓.๐	๑๗	๘.๕	๔	๒.๐	๑๕๗	๗๘.๕
หญิง	๐	๐	๑๑	๕.๕	๑๙	๙.๕	๗	๓.๕	๖	๓.๐	๐	๐	๔๓	๒๑.๕
รวม	๒	๑.๐	๔๐	๒๐.๐	๗๘	๓๙.๐	๕๓	๒๖.๕	๒๓	๑๑.๕	๔	๒.๐	๒๐๐	๑๐๐.๐

จากตัวอย่างที่สัมภาษณ์ได้ จะพบว่าเจ้าของรถยนต์ส่วนมากแต่งงานแล้ว และอยู่ด้วยกันกับคู่สมรส ซึ่งมีถึงร้อยละ ๗๘.๕ ส่วนที่เป็นโสดมีร้อยละ ๒๐ ในบรรดาผู้ที่ เป็นโสดเป็นหญิงเพียงหนึ่งในห้า นอกนั้นเป็นชาย

ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และการศึกษาขั้นสุดท้าย

การศึกษาของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนมากสำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัย จากตารางที่ ๔.๔ มีผู้สำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัย ๔๕ ราย คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๕ อยู่ในวัย ๓๑-๔๐ มากที่สุด รองลงไปสำเร็จชั้นมัธยมศึกษา จำนวน ๕๕ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๕ อยู่ในวัย ๔๑ - ๕๐ มากที่สุด ระดับอาชีวศึกษาจำนวน ๓๒ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๐ อยู่ในวัย ๒๑ - ๓๐ ปี และ ๓๑ - ๔๐ ปี มากที่สุด ระดับประถมศึกษา จำนวน ๑๑ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕.๕ อยู่ในวัย ๕๑ - ๖๐ ปี มากที่สุด และอื่น ๆ เพียง ๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑.๕ เท่านั้น

ตารางที่ ๔.๔

แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการศึกษาขั้นสุดท้าย

อายุ	ประถมศึกษา		มัธยมศึกษา		อาชีวศึกษา		มหาวิทยาลัย		อื่น ๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
๒๐ปีและต่ำกว่า	๐	๐	๒	๑.๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๒	๑.๐
๒๑ - ๓๐ ปี	๒	๑.๐	๑๐	๕.๐	๑๓	๖.๕	๑๕	๗.๕	๐	๐	๔๐	๒๐.๐
๓๑ - ๔๐ ปี	๒	๑.๐	๑๗	๘.๕	๑๓	๖.๕	๔๕	๒๒.๕	๑	๐.๕	๗๘	๓๙.๐
๔๑ - ๕๐ ปี	๓	๑.๕	๒๒	๑๑.๐	๔	๒.๐	๒๓	๑๑.๕	๑	๐.๕	๕๓	๒๖.๕
๕๑ - ๖๐ ปี	๔	๒.๐	๗	๓.๕	๒	๑.๐	๙	๔.๕	๑	๐.๕	๒๓	๑๑.๕
สูงกว่า ๖๐ ปี	๐	๐	๑	๐.๕	๐	๐	๓	๑.๕	๐	๐	๔	๒.๐
รวม	๑๑	๕.๕	๕๕	๒๙.๕	๓๒	๑๖.๐	๘๕	๔๑.๕	๓	๑.๕	๒๐๐	๑๐๐.๐

ตารางที่ ๔.๕

ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพที่พักอาศัยกับจำนวนสมาชิกในครอบครัว

สถานภาพของ ที่พักอาศัย	๔ คนหรือน้อยกว่า		๕ คน		๖ คน		๗ คน		เกินกว่า ๗ คน		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บ้านและที่ดิน เป็นของตนเอง	๔๐	๒๐.๐	๒๗	๑๓.๕	๒๑	๑๐.๕	๑๕	๗.๕	๒๓	๑๑.๕	๑๒๖	๖๓.๐
บ้านเช่า	๕	๒.๕	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๖	๓.๐
บ้านพักของ นายจ้าง	๕	๒.๕	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๑	๐.๕	๗	๓.๕
บ้านพักของ ทางราชการ	๑๗	๘.๕	๔	๒.๕	๔	๒.๐	๐	๐	๐	๐	๓๐	๑๕.๐
บ้านเช่า อื่น ๆ	๗	๓.๕	๓	๑.๕	๑	๐.๕	๒	๑.๐	๖	๐.๕	๑๔	๗.๐
อื่น ๆ	๖	๓.๐	๔	๒.๐	๓	๑.๕	๒	๑.๐	๒	๑.๐	๑๗	๘.๕
รวม	๘๐	๔๐.๐	๘๕	๔๒.๕	๒๕	๑๒.๕	๑๕	๗.๕	๒๗	๑๓.๕	๑๐๐	๑๐๐.๐

ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของที่พักอาศัยและจำนวนสมาชิกในครอบครัว

จากตารางที่ ๔.๕ แสดงให้เห็นว่าเจ้าของรถยนต์ร้อยละ ๖๓.๐ มีบ้านและที่ดินเป็นของตนเอง รองลงมาเจ้าของรถยนต์อาศัยบ้านพักของทางราชการคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๐ ส่วนที่อาศัยบ้านเช่าและบ้านพักของนายจ้างมีน้อยมาก กล่าวคือมีเพียงร้อยละ ๓.๐ และ ๓.๕ ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีเจ้าของรถยนต์บางส่วนร้อยละ ๙.๐ อาศัยบ้านเช่าที่เหลืออีกร้อยละ ๘.๕ อาศัยพ่อแม่ ผู้ปกครอง ญาติพี่น้อง และหอพัก

เกี่ยวกับจำนวนสมาชิกในครอบครัวจะเห็นว่าผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนใหญ่มีสมาชิกในครอบครัวตั้งแต่ ๖ คนลงมามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๐ ในจำนวนนี้แบ่งเป็นตั้งแต่ ๑ ถึง ๔ คนร้อยละ ๔๐.๐ ๕ คนร้อยละ ๒๒.๕ และ ๖ คนร้อยละ ๑๔.๕ อย่างไรก็ตาม เจ้าของรถยนต์ที่มีสมาชิกในครอบครัวเกินกว่า ๖ คนหรือตั้งแต่ ๙ คนขึ้นไปมีร้อยละ ๒๓.๐ เป็นที่น่าสังเกตว่า ผู้ที่อาศัยบ้านพักของทางราชการมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวอย่างมาก ๖ คน เท่านั้น

การใช้รถยนต์เฉลี่ยทุกวัน

จากตารางที่ ๔.๖ จะเห็นได้ว่าร้อยละ ๑๒ ของเจ้าของรถยนต์ใช้รถเฉลี่ย ๐ ถึง ๑๐ กิโลเมตรต่อวัน ร้อยละ ๒๘ ใช้รถเฉลี่ย ๑๑ ถึง ๒๐ กิโลเมตรต่อวัน ร้อยละ ๒๐.๕ ใช้รถเฉลี่ย ๒๑ ถึง ๓๐ กิโลเมตรต่อวัน และร้อยละ ๑๔.๕ ใช้รถเฉลี่ย ๓๑ ถึง ๔๐ กิโลเมตรต่อวัน ส่วนที่ใช้เกินวันละ ๔๐ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๐ ทั้งนี้รวมทั้งผู้ที่ไม่ทราบว่าตนเองใช้รถเฉลี่ยวันละกี่กิโลเมตรด้วย

ต่อไปนี้เป็น การเปรียบเทียบการใช้รถยนต์เฉลี่ยต่อวันระหว่างผู้มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว อาชีพรับราชการ และอาชีพลูกจ้างเอกชน โดยไม่คำนึงถึงรายการที่ใช้รถเกินกว่า ๙๐ กิโลเมตรต่อวัน และรายที่ไม่ทราบว่าตนใช้รถเฉลี่ยวันละกี่กิโลเมตรด้วย

ตารางที่ ๕.๖

ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการไร้รถเข็นตัว

อาชีพ	๐-๑๐ กม.		๑๑-๒๐ กม.		๒๑-๓๐ กม.		๓๑-๔๐ กม.		๔๑-๕๐ กม.		๕๑-๖๐ กม.		๖๑-๗๐ กม.		มากกว่า ๗๐ กม.		ไม่ทราบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจส่วนตัว	๑๖	๘.๐	๒๑	๑๐.๕	๑๓	๖.๕	๑๕	๗.๐	๖	๓.๐	๕	๒.๕	๓	๑.๕	๒	๑.๐	๕	๒.๕	๒๗	๑๓.๕
รับราชการ	๕	๒.๕	๒๕	๑๒.๐	๑๖	๘.๐	๑๑	๕.๕	๖	๓.๐	๐	๐.๕	๑	๐.๕	๖	๓.๐	๐	๐	๓๐	๑๕.๐
ทำงานในรัฐวิสาหกิจ	๐	๐	๕	๑.๐	๒	๑.๐	๐	๐	๐	๐	๒	๑.๐	๑	๐.๕	๑	๐.๕	๐	๐	๔	๒.๐
ลูกจ้างเอกชน	๒	๑.๐	๔	๒.๐	๕	๒.๕	๓	๑.๕	๓	๑.๕	๒	๑.๐	๒	๑.๐	๐	๐	๐	๐	๒๕	๑๒.๕
รับบำนาญ	๑	๐.๕	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๓	๑.๕
อื่น ๆ	๐	๐	๐	๐	๑	๐.๕	๑	๐.๕	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๐.๕	๐	๐	๓	๑.๕
รวม	๒๔	๑๒.๐	๕๖	๒๘.๐	๕๖	๒๘.๕	๒๕	๑๒.๕	๑๕	๗.๕	๑๐	๕.๐	๘	๔.๐	๑๒	๖.๐	๕	๒.๕	๒๐๐	๑๐๐.๐

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในการหาค่าเฉลี่ยใช้สูตรของ John H. Mueller¹ ดังนี้

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

เมื่อแทนค่าในสูตรข้างต้นแล้วจะได้ผลลัพธ์ดังนี้

อาชีพธุรกิจส่วนตัวไร้อุปกรณ์เฉลี่ยวันละ	๒๕.๓๘	กิโลเมตร
อาชีพรับราชการไร้อุปกรณ์เฉลี่ยวันละ	๒๔.๘๔	กิโลเมตร
อาชีพลูกจ้างเอกชนไร้อุปกรณ์เฉลี่ยวันละ	๒๙.๒๖	กิโลเมตร

จะเห็นว่าโดยทั่วไปแล้วผู้ที่ทำอาชีพทางธุรกิจส่วนตัวกับผู้ที่รับราชการไร้อุปกรณ์
 ๑ วันใกล้เคียงกัน ส่วนลูกจ้างเอกชนไร้อุปกรณ์มากกว่าสองอาชีพแรกเล็กน้อย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹John H. Mueller and Karl F. Schuessler, Statistical Reasoning in Sociology, (Calcutta : Oxford & IBH Publishing Co., 1969), p. 133.