

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้ จะเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ถึงการขับชี่ของคนขับรถเมล์ ที่มีผลกระทบ ต่อปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปของคนขับรถเมล์
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลัก ส่งผลต่อการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ที่ช่วยแก้ปัญหาจราจร มี อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ระยะเวลาในการขับ รถเมล์ ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับชี่ จำนวนชั่วโมงของการขับรถ

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้คือ

#### 1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปของคนขับรถเมล์ที่ทำการศึกษา

ข้อมูลส่วนตัวทั่วไปนับว่ามีความสำคัญที่บอกภาพกว้าง ๆ ของคนขับรถเมล์ ซึ่งผลจากการศึกษา สรุปรายละเอียดต่อไปนี้คือ

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถเมล์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 98.33 โดยมีเพศหญิง ร้อยละ 1.67

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถเมล์ส่วนใหญ่ร้อยละ 70 มีอายุระหว่าง 31-45 ปี รองลงมาคืออายุ ระหว่าง 18-30 ปี ร้อยละ 16.67 และ อายุมากกว่า 46 ปีขึ้นไป ร้อยละ 13.30

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถเมล์ ร้อยละ 47.50 มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ร้อย ละ 27.50 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคกลาง ร้อยละ 16.67 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคอีสาน ร้อยละ 5 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคเหนือ และ ร้อยละ 3.33 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคใต้

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถเมล์ ร้อยละ 51.67 จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 38.33 จบมัธยมศึกษา ร้อยละ 6.67 จบสูงกว่ามัธยมศึกษา และมีเพียงร้อยละ 3.33 ระดับศึกษาดำกว่าประถมศึกษา

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถเมล์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 68.33 แต่งงานแล้ว และร้อยละ 15 ยังโสด ร้อยละ 11.67 มีชีวิตคู่แต่แยกกันอยู่ และร้อยละ 5 หย่าร้างกัน

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 53.33 ของคนขับรถเมล์ มีจำนวนบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะระหว่าง 1-2 คน ร้อยละ 23.33 มีบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะ 3-4 คน ร้อยละ 16.67 ไม่มีบุตรหรือบุคคลอยู่ในอุปการะ และมีเพียงร้อยละ 6.67 มีบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะ จำนวน 5 คนขึ้นไป

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 66.67 ของคนขับรถเมล์ มีรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทขึ้นไป/เดือน ร้อยละ 33.33 มีรายได้ระหว่าง 4,501 - 6,000 บาท/เดือน

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 53.33 ของคนขับรถเมล์มีรายได้พอใช้ ร้อยละ 41.67 มีรายได้ไม่พอใช้ และมีเพียงร้อยละ 5 มีรายได้เหลือเก็บ

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 78.33 ของคนขับรถเมล์มีรายได้มาจากเงินเดือน , เบี้ยเลี้ยง และเปอร์เซ็นต์จำหน่ายตัวโดยสาร ร้อยละ 20 มีรายได้จากค่าจ้างรายวันและเปอร์เซ็นต์จำหน่ายตัวโดยสาร

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถเมล์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 41.67 ประชากรขับรถเมล์มาประมาณ 3-4 ปี ร้อยละ 26.67 ขับรถเมล์มานานประมาณ 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20 ขับรถเมล์มานาน 1-2 ปี ร้อยละ 6.67 ขับรถเมล์มานานประมาณ 6-10 ปี และมีเพียงร้อยละ 5 ขับรถเมล์มาน้อยกว่า 1 ปี

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถเมล์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 58.33 ได้รับใบอนุญาตขับรถเมล์มานานมากกว่า 5 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25 ได้รับใบอนุญาตขับรถเมล์มานานระหว่าง 3-5 ปี และ ร้อยละ 16.67 ได้รับใบอนุญาตขับรถเมล์มานานระหว่าง 1-3 ปี

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถเมล์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 53.33 ใช้เวลาในการขับรถ 8-12 ชม./วัน ร้อยละ 46.67 ใช้เวลาในการขับรถมากกว่า 12 ชม./วัน

จากการศึกษาพบว่า คนเข้ารับรณเมล์ ร้อยละ 48.33 ได้รับใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 35 ได้รับใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่งภาคกลาง ร้อยละ 18.33 ได้รับใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่งภาคใต้ ร้อยละ 11.67 ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานขนส่งภาคอีสาน และ ร้อยละ 3.33 ได้รับใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่งภาคเหนือ

จากการศึกษาพบว่า คนเข้ารับรณเมล์ ร้อยละ 33.33 ได้เข้ารับรณเมล์คันเดิมประจำ-มีสภาพใหม่ ร้อยละ 25 ไม่ได้เข้ารับรณเมล์คันเดิมประจำ-มีสภาพเก่า ร้อยละ 21.67 ได้เข้ารับรณเมล์คันเดิมประจำ-มีสภาพใหม่ และ ร้อยละ 20 ได้เข้ารับรณเมล์คันเดิมประจำ-มีสภาพเก่า



ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.21 แสดงจำนวนและค่าร้อยละลักษณะทั่วไปของประชากรที่ศึกษา (คนขับรถเมล์)

ลักษณะข้อมูล		จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ	ชาย	118	98.33
	หญิง	2	1.67
	รวม	120	100.00
2. อายุ	18 - 30 ปี	20	16.67
	31 - 45 ปี	84	70.00
	46 ปี ขึ้นไป	16	13.33
	รวม	120	100.00
3. สถานภาพ	โสด	18	15.00
	สมรส	82	68.33
	คู่แยกกันอยู่	14	11.67
	หย่าร้าง	6	5.00
	รวม	120	100.00
4. ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าประถมศึกษา	4	3.33
	ประถมศึกษา	62	51.67
	มัธยมศึกษาตอนต้น-ปลาย	46	38.33
	ปช. - ปวส.	8	6.67
	รวม	120	100.00
5. ประเภทพนักงาน	พนักงานเก่าโอนย้ายมา	12	10.00
	พนักงานประจำบรรจุแล้ว	100	83.33
	พนักงานทดลองงาน	8	6.67
	รวม	120	100.00
6. ที่อยู่อาศัย	ห้องเช่า	100	83.34
	อาศัยรวมอยู่กับญาติ	10	8.33
	มีบ้านพักของตนเอง	10	8.33
	รวม	120	100.00
7. ค่าเช่าที่พัก	ไม่เสีย	10	8.33
	1,000 - 2,000 บาท	72	60.00
	2,001 - 3,000 บาท	24	20.00
	3,001 ขึ้นไป	14	11.67
	รวม	120	100.00

ลักษณะข้อมูล		จำนวน	ร้อยละ
8. รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่า 3,000 บาท	0	0.00
	3,001 - 4,500 บาท	0	0.00
	4,501 - 6,000 บาท	40	33.33
	6,001 บาทขึ้นไป	80	66.67
	รวม	120	100.00
9. ที่มาของรายได้	เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง	2	1.67
	เงินเดือน ,เบี้ยเลี้ยงและ เปอร์เซ็นต์จำหน่ายตัว	94	78.33
	รายวัน และเปอร์เซ็นต์	24	20.00
	รวม	120	100.00
	รวม	120	100.00
10. รายได้ที่ได้รับ	พอใช้	64	53.33
	เหลือเก็บออม	6	5.00
	ไม่พอใช้	50	41.67
	รวม	120	100.00
11. จำนวนบุตรที่อยู่ในอุป การะ	ไม่มี	20	16.67
	1 - 2 คน	64	53.33
	3 - 4 คน	28	23.33
	5 คนขึ้นไป	8	6.67
	รวม	120	100.00
12. ระยะเวลาที่ประกอบ อาชีพขับรถเมล์	ต่ำกว่า 1 ปี	6	5.00
	1 - 2 ปี	24	20.00
	3 - 4 ปี	50	41.67
	6 - 10 ปี	8	6.67
	10 ปีขึ้นไป	32	26.67
	รวม	120	100.00
13. ภูมิลำเนา	ภาคเหนือ	6	5.00
	ภาคอีสาน	20	16.67
	ภาคใต้	4	3.33
	ภาคกลาง	33	27.50
	กรุงเทพมหานคร	57	47.50
	รวม	120	100.00
14. การเข้าเป็นพนักงาน ขับรถเมล์	สมัครสอบด้วยตนเอง	82	68.33
	มีญาติเป็นผู้ชักชวนแนะนำ	38	31.67
	รวม	120	100.00

ลักษณะข้อมูล		จำนวน	ร้อยละ
15. ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับรถเมล์	ต่ำกว่า 1 ปี	0	0.00
	1 - 3 ปี	20	16.67
	3 - 5 ปี	30	25.00
	มากกว่า 5 ปี ขึ้นไป	70	58.33
	รวม	120	100.00
16. ระยะเวลาในการขับรถเมล์ ต่อวัน	ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง	0	0.00
	4 - 8 ชั่วโมง	0	0.00
	8 - 12 ชั่วโมง	64	53.33
	มากกว่า 12 ชั่วโมง	56	46.67
	รวม	120	100.00
17. ลักษณะและสภาพของรถเมล์ที่ขับ	ไม่ได้ขับคันเดิมประจำ-เก่า	30	25.00
	ไม่ได้ขับคันเดิมประจำ-ใหม่	26	21.67
	ขับคันเดิมประจำ - เก่า	24	20.00
	ขับคันเดิมประจำ - ใหม่	40	33.33
	รวม	120	100.00
18. เหตุที่ปฏิบัติตามกฎจราจร	เพื่อความปลอดภัย	44	36.67
	กลัวถูกจับกุม	26	21.67
	ช่วยแก้ปัญหาจราจร	50	41.67
	รวม	120	100.00
19. สถานที่ได้รับใบอนุญาต	ภาคเหนือ	4	3.33
	ภาคอีสาน	14	11.67
	ภาคกลาง	42	35.00
	ภาคใต้	22	18.33
	กรุงเทพมหานคร	58	48.33
	รวม	120	100.00

## 2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถเมล์ ประกอบด้วยลำดับที่ ตัวแปร ค่าดัชนี และค่าดัชนีเฉลี่ย (ค่าดัชนีเฉลี่ยต่อผู้ตอบแบบสอบถาม 1 คน)

จากการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่มีผลช่วยแก้ปัญหาการจราจรมากที่สุด 10 อันดับแรก เรียงตาม ลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 ตัวแปร V 11 จะขับรถในช่องเดินรถโดยสวประจําทางที่กำหนดไว้เท่านั้น ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 326 และ ค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 2.71

ลำดับที่ 2 ตัวแปร V 19 เมื่อขับรถมาถึงในวงเวียน มีรถอื่นคอกอยู่ในวงเวียน แม้ด้านหน้าจะได้ สัญญาณไฟเขียว ก็จะหยุดรถหลังเส้นรอสัญญาณไฟ เมื่อรถในวงเวียนผ่านไปแล้ว ก็ค่อยขับรถผ่านวงเวียนไป ด้วย ค่าดัชนี เท่ากับ 322 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.68

ลำดับที่ 3 ตัวแปร V 10 ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่ จนไม่สามารถผ่านทางร่วมทางแยกไปได้ จะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 306 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.55

ลำดับที่ 4 ตัวแปร V15 กรณีที่ถนนไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ซึ่งรถวิ่งสวนทางกันได้ จะขับรถ ชิดขอบทางด้านซ้าย ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 303 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.52

ลำดับที่ 5 ตัวแปร V 24 เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก จะหยุดรถรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถ ในแยกผ่านไปแล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 298 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.48

ลำดับที่ 6 ตัวแปร V 5 เมื่อขับรถมาถึงที่ทางโค้ง ทางแคบ และถนนมีฝุ่น ในระยะด้านหน้า 60 เมตร จะลดความเร็วของรถลง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 296 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.46

ลำดับที่ 7 ตัวแปร V 21 เมื่อการจราจรติดขัดจะขับรถให้เลย หรือ หยุดก่อนถึงถนน หรือ ซอยที่มี รถเข้า-ออกบ่อยครั้ง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 294 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.45

ลำดับที่ 8 ตัวแปร V 18 เมื่อจะเลี้ยวซ้าย หรือ เลี้ยวขวา จะเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวก่อนถึง 30 เมตร ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 293 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.44

ลำดับที่ 9 ตัวแปร V 7 เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบปรากฏด้านหน้า จะลดความเร็วของ รถลง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 281 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.34

ลำดับที่ 10 ตัวแปร V 12 แม้จะมีรถจอดที่ป้ายหยุดรถเมล์ เมื่อขับรถตามหลัง จะหยุดรถตาม แม้ ไม่มีผู้โดยสารขึ้น-ลง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 266 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.21

### 3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถเมล์ ประกอบด้วยความถี่ของแต่ละพฤติกรรมจากแบบสอบถาม ค่าดัชนี และลำดับความสำคัญของพฤติกรรมกรรมการขับขี่

จากการศึกษาพฤติกรรมหลักการขับขี่ที่ช่วยแก้ปัญหาจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-5) เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร ตัวแปร V 21 - V 25 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 193 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 100.96

ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย ตัวแปร V11 - V15 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 182 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 106.58

ลำดับที่ 3 พฤติกรรมการไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ตัวแปร V6 - V10 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 157 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 120.57

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ตัวแปร V16 - V20 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 153.8 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 105.60

ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ตัวแปร V1 - V5 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 130 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 85.56

### ผลการศึกษาพฤติกรรมหลักที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร

#### 3.1 การขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V5 "เมื่อขับรถมาถึงที่ทางโค้ง ทางแคบ และถนนมีฝุ่น ในระยะด้านหน้า 60 เมตร จะลดความเร็วของรถลง" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V2 "เมื่อรถคันหน้าขับเคลื่อนออก ผู้ขับรถตามหลังจะขับติดตามไป กระชั้นชิดไม่ให้ห่างเกิน 3 เมตร และ ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V1 "ในขณะที่ช่องเดินรถโดยสารถประจำทางว่าง จะขับรถด้วยความเร็วมากกว่าปกติแต่ไม่เกิน 60 กม./ชม."

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 130



(ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 85.56) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (25 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

### 3.2 การไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ อันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V10 “ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่ จนไม่สามารถผ่านทางร่วมทางแยกไปได้ จะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V7 “เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบปรากฏด้านหน้า จะลดความเร็วของรถลง” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V 9 “เมื่อเห็นสัญญาณไฟแดงกระพริบบริเวณทางแยก จะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 157 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 120.57) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (25 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนไม่มากนักในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

### 3.3 การไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ อันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V11 “จะขับรถในช่องเดินรถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้เท่านั้น” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V15 “กรณีที่ถนนไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ซึ่งรถวิ่งสวนทางกันได้ จะขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V 12 “แม้จะมีรถจอดที่ป้ายหยุดรถ เมื่อขับรถตามหลัง จะหยุดรถตาม แม้ไม่มีผู้โดยสารขึ้นลงก็ตาม”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 182

(ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 106.58) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก

และเมื่อพิจารณาส່วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่ามากกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (25 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนมากในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

#### 3.4 พฤติกรรมการขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ **อันดับที่ 1** ได้แก่ ตัวแปร V19 “เมื่อขับรถมาถึงในวงเวียน มีรถอื่นคาอยู่ ในวงเวียน แม้ด้านหน้าของจะได้ สัญญาณไฟเขียว ก็จะหยุดรอหลังเส้นรอสัญญาณไฟ เมื่อรถในวงเวียนผ่านไปแล้ว ก็ค่อยขับรถผ่านวงเวียนไป” **ลำดับที่ 2** ได้แก่ ตัวแปร V18 “เมื่อจะเลี้ยวซ้าย หรือ เลี้ยวขวา จะเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวก่อนถึง 30 เมตร” และ **ลำดับที่ 3** ได้แก่ ตัวแปร V 17 “เคยถูกตำรวจจับกุมเมื่อขับรถออกนอกช่องเดินรถโดยสารประจำทาง”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 153.8 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 105.60) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย

และเมื่อพิจารณาส່วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่ามากกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (25 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนมาก ในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

#### 3.5 พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ **อันดับที่ 1** ได้แก่ ตัวแปร V24 “เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก จะหยุดรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยก ผ่านไปแล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป” **ลำดับที่ 2** ได้แก่ ตัวแปร V21 “เมื่อการจราจรติดขัดจะขับรถให้เลย หรือ หยุดก่อนถึงถนน หรือ ซอยที่มีรถเข้า-ออกบ่อยครั้ง” และ **ลำดับที่ 3** ได้แก่ ตัวแปร V 23 “จะจอดรถชิดขอบทางด้านซ้าย โดยให้ด้านซ้ายของรถชนานชิดขอบทาง หรือ ไหล่ทาง ระยะห่างไม่เกิน 25 ซม.”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 193 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 100.96) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (25 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนไม่มากนักในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้



ศูนย์วิทยพัชรากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.22 ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของการขับรถเมล์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมช่วยแก้ปัญหาจราจร

ลำดับที่	ตัวแปร	พฤติกรรม	ค่าดัชนี	ค่าดัชนีเฉลี่ย
1	V 11	ท่านจะขับรถในช่องเดินรถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้เท่านั้น	326	2.71
2	V 19	เมื่อท่านขับรถมาถึงในวงเวียน มีรถอื่นคาอยู่ในวงเวียน แม้ด้านหน้าของท่านจะได้สัญญาณไฟเขียว ท่านก็จะหยุดรถหลังเส้นรอสัญญาณไฟ เมื่อรถในวงเวียนผ่านไปแล้ว ก็ค่อยขับผ่านวงเวียนไป	322	2.68
3	V 10	ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านทางร่วมทางแยกไปได้ ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ	306	2.55
4	V 15	กรณีที่ถนนไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ซึ่งรถวิ่งสวนทางกันได้ ท่านจะขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย	303	2.52
5	V 24	เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ท่านจะหยุดรถรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยกผ่านไปแล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป	298	2.48
6	V 5	เมื่อท่านขับรถมาถึงที่ทางโค้ง ทางแคบ และถนนมีฝุ่น ในระยะด้านหน้า 60 เมตร จะลดความเร็วของรถลง	296	2.46
7	V 21	เมื่อการจราจรติดขัดท่านจะขับรถให้เลย หรือ หยุดก่อนถึงถนนหรือ ซอยที่มีรถเข้า-ออกบ่อยครั้ง	294	2.45
8	V 18	เมื่อท่านจะเลี้ยวซ้าย หรือ เลี้ยวขวา จะเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวก่อนถึง 30 เมตร	293	2.44
9	V 7	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบปรากฏด้านหน้า ท่านจะลดความเร็วของรถลง	281	2.34
10	V 12	แม้จะมีรถจอดที่ป้ายหยุดรถเมล์ เมื่อท่านขับรถตามหลัง จะหยุดรถตาม แม้ไม่มีผู้โดยสารขึ้น-ลงก็ตาม	266	2.21

ตารางที่ 3.23 ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักในการขับรถเมล์ที่ช่วยแก้ปัญหาจราจร

ตัวแปร	พฤติกรรม		รวม	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนี	ลำดับที่
V 1	ในขณะที่ช่องเดินรถโดยสารประจำทางว่างท่านจะขับรถด้วยความเร็วมากกว่าปกติแต่ไม่เกิน 60 กม./ชม.	%	100	11.67	16.67	56.67	15	150	15
		F	120	14	20	68	18		
V 2	เมื่อรถคันหน้าขับเคลื่อนออก ท่านขับรถตามหลังจะขับติดตามไปกระชั้นชิดไม่ให้ห่างเกิน 3 เมตร	%	100	16.67	38.33	26.67	18.33	184	14
		F	120	20	46	32	22		
V 3	ช่วงการจราจรคับคั่ง เวลาเร่งด่วน ท่านจะขับรถด้วยความเร็วมากกว่าปกติ	%	100	0	8.333	51.67	40	82	21
		F	120	0	10	62	48		
V 4	ท่านจะขับรถक्रमเส้นแบ่งช่องรถโดยสารประจำทาง และช่องทางรถอื่น	%	100	0	0	56.67	43.33	68	22
		F	120	0	0	68	52		
V 5	เมื่อท่านขับรถมาถึงที่ทางโค้ง ทางแคบ และถนนมีฝุ่น ในระยะด้านหน้า 60 เมตร จะลดความเร็วของรถลง	%	100	66.67	16.67	13.33	3.333	296	6
		F	120	80	20	16	4		
พฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยด้วยความเร็ว			ค่าเฉลี่ย	130			ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		85.56
V 6	เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกโดยเร็ว	%	100	1.667	1.667	25	71.67	40	25
		F	120	2	2	30	86		
V 7	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบปรากฏด้านหน้า ท่านจะลดความเร็วของรถลง	%	100	60.83	17.5	16.67	5	281	9
		F	120	73	21	20	6		
V 8	เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏขึ้นและรถคันหน้าท่านได้ขับผ่านไป ได้ ท่านจะขับรถตามคันหน้า เพื่อให้พ้นจากจุดรอสัญญาณไฟ	%	100	7.5	2.5	17.5	72.5	54	23
		F	120	9	3	21	87		
V 9	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป	%	100	60	8.333	20.83	10.83	261	11
		F	120	72	10	25	13		
V 10	ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้าแต่ในทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่ จนไม่สามารถผ่านทางร่วมทางแยกไปได้ ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ	%	100	70	16.67	11.67	1.667	306	3
		F	120	84	20	14	2		
พฤติกรรมการไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร			ค่าเฉลี่ย	157			ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		120.5

ตัว ปร	พฤติกรรม		รวม	บ่อย มาก	บ่อย	น้อย	ไม่ เคย	ค่า ดัชนี	ลำดับที่
11	ท่านจะขับรถในช่องเดินรถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้ เท่านั้น	%	100	71.67	28.33	0	0	326	1
		F	120	86	34	0	0		
12	แม้จะมีรถจอดที่ป้ายหยุดรถ เมื่อท่านขับรถตามหลังจะ หยุดรถตาม แม้ไม่มีผู้โดยสารขึ้น-ลง ก็ตาม	%	100	45.83	33.33	17.5	3.333	266	10
		F	120	55	40	21	4		
13	ท่านจะขับรถซ้อนคันเมื่อมีรถเมล์คันอื่นวิ่งอยู่ในช่องเดินรถ โดยสารประจำทางคู่กันไป เมื่อถนนด้านหน้าว่าง	%	100	1.667	3.333	58.33	36.67	84	20
		F	120	2	4	70	44		
14	เมื่อมีรถอื่นวิ่งในช่องเดินรถโดยสารประจำทาง ท่านจะขับ แซงไปในช่องทางอื่นที่ว่าง เพื่อรถจะได้ไปเร็วขึ้น	%	100	5	11.67	55.83	27.5	113	17
		F	120	6	14	67	33		
15	กรณีที่ดินไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ซึ่งรถวิ่งสวนทางกัน ได้ ท่านจะขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย	%	100	75.83	9.167	6.667	8.333	303	4
		F	120	91	11	8	10		
พฤติกรรมขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย			ค่าเฉลี่ย	182	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน			106.58	
V 16	ท่านมักจะขับรถออกนอกช่องเดินรถประจำทาง เพื่อให้รถ วิ่งได้เร็วขึ้น	%	100	1.667	5	81.67	31.67	92	19
		F	120	2	6	74	38		
V 17	ท่านเคยถูกตำรวจจับกุมเมื่อขับรถออกนอกช่องเดินรถ โดยสารประจำทาง	%	100	1.667	8.333	73.33	16.67	114	16
		F	120	2	10	88	20		
V 18	เมื่อท่านจะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาของท่าน จะเปิดสัญญาณ ไฟเลี้ยวก่อน 30 เมตร	%	100	65.83	17.5	11.67	5	293	8
		F	120	79	21	14	6		
V 19	เมื่อท่านขับรถมาถึงในวงเวียน มีรถอื่นคาอยู่ในวงเวียน แม้ ด้านหน้าของท่านได้สัญญาณไฟเขียว ท่านก็จะหยุดรถหลัง เส้นรอสัญญาณไฟ เมื่อรถในวงเวียนผ่านไปแล้ว ก็ค่อยขับ ผ่านวงเวียนไป	%	100	80	11.67	5	3.333	322	2
		F	120	96	14	6	4		
V 20	เมื่อช่องเดินรถโดยสารประจำทางมีรถคันอื่นวิ่งอยู่ ท่านจะ ขับแซงไปในช่องเดินรถอื่น แล้วขับปาดเข้าไปในช่องเดินรถ โดยสารประจำทางอย่างเต็ม	%	100	5	10	50	35	102	18
		F	120	6	12	60	42		
พฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	153.8	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน			105.60	

ตัวแปร	พฤติกรรม		รวม	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนี	ลำดับที่																																																																																
✓ 21	เมื่อการจราจรติดขัดท่านจะขับรถให้เลยหรือหยุดก่อนถึงถนน หรือ ซอยที่มีรถเข้า-ออกบ่อยครั้ง	%	100	73.33	8.333	8.333	10	294	7																																																																																
		F	120	88	10	10	12			✓ 22	เมื่อมีรถเมล์อื่นจอดอยู่ด้านหน้า ท่านจะจอดรถต่อท้ายโดยระยะห่างไม่เกิน 1 เมตร	%	100	50	29.17	6.667	6.667	258	13	F	120	60	35	8	8	✓ 23	ท่านจะจอดรถชิดขอบทางด้านซ้าย โดยให้ด้านซ้ายของรถชนานชิดขอบทาง หรือ ไหล่ทาง ระยะห่างไม่เกิน 25 ซม.	%	100	50	28.33	10	11.67	260	12	F	120	60	34	12	14	✓ 24	เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ท่านจะหยุดรถรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยกผ่านไป แล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป	%	100	68.33	20	3.333	8.333	298	5	F	120	82	24	4	10	✓ 25	ท่านจะจอดรถซ้อนคันกับรถอื่นที่จอดอยู่บนถนนอยู่ก่อนแล้ว	%	100	1.667	3.333	28.33	66.67	48	24	F	120	2	4	34	80	พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	193		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		100.9					ค่าเฉลี่ยรวม	163.2	
✓ 22	เมื่อมีรถเมล์อื่นจอดอยู่ด้านหน้า ท่านจะจอดรถต่อท้ายโดยระยะห่างไม่เกิน 1 เมตร	%	100	50	29.17	6.667	6.667	258	13																																																																																
		F	120	60	35	8	8			✓ 23	ท่านจะจอดรถชิดขอบทางด้านซ้าย โดยให้ด้านซ้ายของรถชนานชิดขอบทาง หรือ ไหล่ทาง ระยะห่างไม่เกิน 25 ซม.	%	100	50	28.33	10	11.67	260	12	F	120	60	34	12	14	✓ 24	เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ท่านจะหยุดรถรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยกผ่านไป แล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป	%	100	68.33	20	3.333	8.333	298	5	F	120	82	24	4	10	✓ 25	ท่านจะจอดรถซ้อนคันกับรถอื่นที่จอดอยู่บนถนนอยู่ก่อนแล้ว	%	100	1.667	3.333	28.33	66.67	48	24	F	120	2	4	34	80	พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	193		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		100.9					ค่าเฉลี่ยรวม	163.2		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวม		103.8													
✓ 23	ท่านจะจอดรถชิดขอบทางด้านซ้าย โดยให้ด้านซ้ายของรถชนานชิดขอบทาง หรือ ไหล่ทาง ระยะห่างไม่เกิน 25 ซม.	%	100	50	28.33	10	11.67	260	12																																																																																
		F	120	60	34	12	14			✓ 24	เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ท่านจะหยุดรถรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยกผ่านไป แล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป	%	100	68.33	20	3.333	8.333	298	5	F	120	82	24	4	10	✓ 25	ท่านจะจอดรถซ้อนคันกับรถอื่นที่จอดอยู่บนถนนอยู่ก่อนแล้ว	%	100	1.667	3.333	28.33	66.67	48	24	F	120	2	4	34	80	พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	193		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		100.9					ค่าเฉลี่ยรวม	163.2		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวม		103.8																													
✓ 24	เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ท่านจะหยุดรถรอที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยกผ่านไป แล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป	%	100	68.33	20	3.333	8.333	298	5																																																																																
		F	120	82	24	4	10			✓ 25	ท่านจะจอดรถซ้อนคันกับรถอื่นที่จอดอยู่บนถนนอยู่ก่อนแล้ว	%	100	1.667	3.333	28.33	66.67	48	24	F	120	2	4	34	80	พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	193		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		100.9					ค่าเฉลี่ยรวม	163.2		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวม		103.8																																													
✓ 25	ท่านจะจอดรถซ้อนคันกับรถอื่นที่จอดอยู่บนถนนอยู่ก่อนแล้ว	%	100	1.667	3.333	28.33	66.67	48	24																																																																																
		F	120	2	4	34	80			พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	193		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		100.9					ค่าเฉลี่ยรวม	163.2		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวม		103.8																																																													
พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร			ค่าเฉลี่ย	193		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		100.9																																																																																	
			ค่าเฉลี่ยรวม	163.2		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวม		103.8																																																																																	

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร

ข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลที่สำคัญที่จะแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์และไม่สัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร ซึ่งสามารถที่จะนำข้อมูลนี้มาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร ข้อมูลที่ได้ นำมาจากแบบสอบถามที่มีทั้งคำถามในเชิงบวกและคำถามในเชิงลบ ในการให้คะแนนข้อมูลดังกล่าวในส่วนนี้ มีดังต่อไปนี้

ถ้าคำถามในเชิงบวกตอบ	บ่อยมากให้คะแนน 4 คะแนน
	บ่อย ให้คะแนน 3 คะแนน
	น้อย ให้คะแนน 2 คะแนน
	ไม่เคย ให้คะแนน 1 คะแนน
ถ้าคำถามในเชิงลบตอบ	บ่อยมากให้คะแนน 1 คะแนน
	บ่อย ให้คะแนน 2 คะแนน
	น้อย ให้คะแนน 3 คะแนน
	ไม่เคย ให้คะแนน 4 คะแนน

จากนั้นหาคะแนนรวมของพฤติกรรม เพื่อหาเกณฑ์ในการกำหนดระดับพฤติกรรมหลักทั้ง 5 แบบ ของคนขับรถเมล์ 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



จากตารางที่ 3.24 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 - 45 ปี มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 63.33

ตารางที่ 3.24 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

อายุ	พฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
18 - 30 ปี	14	2	4	0	20
	(11.67)	(1.67)	(3.33)	0	(16.67)
31 - 45 ปี	76	2	2	4	84
	(63.33)	(1.67)	(1.67)	(3.33)	(70.0)
46 ปีขึ้นไป	6	10	0	0	16
	(5.0)	(8.33)	0	0	(13.33)
รวม	96	14	6	4	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.25 พบว่าสถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 50

ตารางที่ 3.25 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

สถานภาพ	พฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
โสด	16	2	0	0	18
	(13.33)	(1.67)	0	0	(15.0)
สมรส	60	12	6	4	82
	(50.0)	(10.0)	(5.0)	(3.33)	(68.33)
คู่แยกกันอยู่	14	0	0	0	14
	(11.67)	0	0	0	(11.67)
หย่าร้าง	6	0	0	0	6
	(5.0)	0	0	0	(5.0)
รวม	96	14	6	4	120

ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.26 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจรที่ต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 45

ตารางที่ 3.26 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

การศึกษา	พฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่าประถม	4	0	0	0	4
	(3.33)	0	0	0	(3.33)
ประถมศึกษา	54	6	0	2	62
	(45.0)	(5.0)	0	(1.67)	(51.67)
ม.ต้น- ม.ปลาย	34	8	2	2	46
	(28.33)	(6.67)	(1.67)	(1.67)	(38.33)
ปวช.-ปวส.	4	0	4	0	8
	(3.33)	0	(3.33)	0	(6.67)
ปริญญาตรี	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
รวม	96	14	6	4	120

จากตารางที่ 3.27 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่ชำระหนี้ค่างวดการจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่ชำระหนี้ค่างวดการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 50

ตารางที่ 3.27 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับพฤติกรรมการไม่ชำระหนี้ค่างวดการจราจร ของคนขับรถเมล์

รายได้ต่อเดือน	พฤติกรรมการไม่ชำระหนี้ค่างวดการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่า 3,000 บ.	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
3,000 - 4,500	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
4,501 - 6,000	36	2	2	0	40
	(15.0)	(1.67)	(1.67)	0	(33.3)
มากกว่า 6,000	60	12	4	4	80
	(50.0)	(10.0)	(3.33)	(3.33)	(66.67)
รวม	96	14	6	4	120

ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.28 พบว่าค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจรที่ต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านพักตั้งแต่ 1,000 - 2,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 56.67

ตารางที่ 3.28 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าที่พักต่อเดือน กับพฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

ค่าเช่าที่พักต่อเดือน	พฤติกรรมการไม่ขับรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
มากกว่า 3,001 บาท	4	2	0	0	6
	(3.33)	(1.67)	0	0	(5.0)
2,001 - 3,000 บาท	16	4	2	2	24
	(13.33)	(3.33)	(1.67)	(1.67)	(20.0)
1,000 - 2,000 บาท	68	8	4	2	82
	(56.67)	(6.67)	(3.33)	(1.67)	(68.33)
ต่ำกว่า 1,000 บาท	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
ไม่มี	8	0	0	0	8
	(6.67)	0	0	0	(6.67)
รวม	96	14	6	4	120

จากตารางที่ 3.29 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชั่งชืดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 - 45 ปี มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการชั่งชืดขอบทางด้านซ้าย สูงสุด คือ ร้อยละ 53.33

ตารางที่ 3.29 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการชั่งชืดขอบทางด้านซ้าย ของคนขับรถเมล์

อายุ	พฤติกรรมการชั่งชืดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
18 - 30 ปี	12	8	0	0	20
	(10.0)	(6.67)	0	0	(16.67)
31 - 45 ปี	64	20	0	0	84
	(53.33)	(16.67)	0	0	(70.0)
46 ปีขึ้นไป	10	6	0	0	16
	(8.33)	(5.0)	0	0	(13.33)
รวม	86	34	0	0	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.30 พบว่าสถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขบขันหรือขบขันทางด้านการขบขันที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการขบขันหรือขบขันทางด้านการขบขัน สูงสุด คือ ร้อยละ 50

ตารางที่ 3.30 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการขบขันหรือขบขันทางด้านการขบขัน ของคนขบขัน

สถานภาพ	พฤติกรรมการขบขันหรือขบขันทางด้านการขบขัน				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
โสด	12	6	0	0	18
	(10.0)	(5.0)	0	0	(15.0)
สมรส	60	22	0	0	82
	(50.0)	(18.33)	0	0	(68.33)
คู่แยกกันอยู่	10	4	0	0	14
	(8.33)	(3.33)	0	0	(11.67)
หย่าร้าง	4	2	0	0	6
	(3.33)	(1.67)	0	0	(5.0)
รวม	86	34	0	0	120

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.31 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขบถขีดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย สูงสุด คือ ร้อยละ 43.33

ตารางที่ 3.31 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย ของคนขับรถเมล์

การศึกษา	พฤติกรรมการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่าประถม	2	2	0	0	4
	(1.67)	(1.67)	0	0	(3.33)
ประถมศึกษา	52	10	0	0	62
	(43.33)	(8.33)	0	0	(51.67)
ม.ต้น- ม.ปลาย	26	20	2	0	46
	(21.67)	(16.67)	0	0	(38.33)
ปวช.-ปวส.	6	2	0	0	8
	(5.0)	(1.67)	0	0	(6.67)
ปริญญาตรี	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
รวม	86	34	0	0	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.32 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย สูงสุด คือ ร้อยละ 51.67

ตารางที่ 3.32 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับพฤติกรรมการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย ของคนขับรถเมล์

รายได้ต่อเดือน	พฤติกรรมการขบถขีดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่า 3,000 บ.	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
3,000 - 4,500	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
4,501 - 6,000	24	16	0	0	40
	(20.0)	(13.33)	0	0	(33.3.)
มากกว่า 6,000	62	18	0	0	80
	(51.67)	(15.0)	0	0	(66.67)
รวม	86	34	0	0	120

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.33 พบว่าค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระหนี้ของทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านพักตั้งแต่ 1,000 - 2,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการชำระหนี้ของทางด้านซ้าย สูงสุด คือ ร้อยละ 51.67

ตารางที่ 3.33 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าที่พักต่อเดือน กับพฤติกรรมการชำระหนี้ของทางด้านซ้าย ของคนขับรถเมล์

ค่าเช่าที่พักต่อเดือน	พฤติกรรมการชำระหนี้ของทางด้านซ้าย				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
มากกว่า 3,001 บาท	0	6	0	0	6
	0	(5.0)	0	0	(5.0)
2,001 - 3,000 บาท	16	8	0	0	24
	(13.33)	(6.67)	0	0	(20.0)
1,000 - 2,000 บาท	62	20	0	0	82
	(51.67)	(16.67)	0	0	(68.33.)
ต่ำกว่า 1,000 บาท	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
ไม่มี	8	0	0	0	8
	(6.67)	0	0	0	(6.67)
รวม	86	34	0	0	120

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.34 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 - 45 ปี มีพฤติกรรมกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 51.67

ตารางที่ 3.34 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

อายุ	พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
18 - 30 ปี	14	0	6	0	20
	(11.67)	0	(6.0)	0	(16.67)
31 - 45 ปี	62	10	2	10	84
	(51.67)	(8.33)	(1.67)	(8.33)	(70.0)
46 ปีขึ้นไป	12	0	2	2	16
	(10.0)	0	(1.67)	(1.67)	(13.33)
รวม	88	10	10	12	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.35 พบว่าสถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่จอตรกิดขวางการจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่จอตรกิดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 55

ตารางที่ 3.35 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการไม่จอตรกิดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

สถานภาพ	พฤติกรรมการไม่จอตรกิดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
โสด	16	2	0	0	18
	(13.33)	(1.67)	0	0	(15.0)
สมรส	66	4	6	6	82
	(55.0)	(3.33)	(5.0)	(5.0)	(68.33)
คู่แยกกันอยู่	2	2	4	6	14
	(1.67)	(1.67)	(3.33)	(5.0)	(11.67)
หย่าร้าง	4	2	0	0	6
	(3.33)	(1.67)	0	0	(5.0)
รวม	88	10	10	12	120

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.36 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่จอตรกิด ขวางการจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษา ระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่จอตรกิดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 41.67

ตารางที่ 3.36 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการไม่จอตรกิดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

การศึกษา	พฤติกรรมการไม่จอตรกิดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่าประถม	2	2	0	0	4
	(1.67)	(1.67)	0	0	(3.33)
ประถมศึกษา	50	0	6	6	62
	(41.67)	0	(5.0)	(5.0)	(51.67)
ม.ต้น- ม.ปลาย	36	6	2	2	46
	(30.0)	(5.0)	(1.67)	(1.67)	(38.33)
ปวช.-ปวส.	0	2	2	4	8
	0	(1.67)	(1.67)	(3.33)	(6.67)
ปริญญาตรี	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
รวม	88	10	10	12	120

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.37 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่จองรถกีดขวางการจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่จองรถกีดขวางการจราจร สูงสุดคือ ร้อยละ 48.33

ตารางที่ 3.37 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับพฤติกรรมการไม่จองรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

รายได้ต่อเดือน	พฤติกรรมการไม่จองรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่า 3,000 บ.	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
3,000 - 4,500	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
4,501 - 6,000	30	4	4	2	40
	(25.0)	(3.33)	(3.33)	(1.67)	(33.3)
มากกว่า 6,000	58	6	6	10	80
	(48.33)	(5.0)	(5.0)	(8.33)	(66.67)
รวม	88	10	10	12	120

ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.38 พบว่าค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านพักตั้งแต่ 1,000 - 2,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 55

ตารางที่ 3.38 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าที่พักต่อเดือน กับพฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร ของคนขับรถเมล์

ค่าเช่าที่พักต่อเดือน	พฤติกรรมการไม่จอดรถกีดขวางการจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
มากกว่า 3,001 บาท	4	2	0	0	6
	(3.33)	(1.67)	0	0	(5.0)
2,001 - 3,000 บาท	10	6	4	4	24
	(8.33)	(5.0)	(3.33)	(3.33)	(20.0)
1,000 - 2,000 บาท	66	2	6	8	82
	(55.0)	(1.67)	(5.0)	(6.67)	(68.33.)
ต่ำกว่า 1,000 บาท	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
ไม่มี	8	0	0	0	8
	(6.67)	0	0	0	(6.67)
รวม	88	10	10	12	120

จากตารางที่ 3.39 พบว่าอายุที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 - 45 ปี มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 51.67

ตารางที่ 3.39 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของคนขับรถเมล์

อายุ	พฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
18 - 30 ปี	12 (18.3)	6 (5.0)	2 (1.67)	0	20 (16.67)
31 - 45 ปี	62 (51.67)	10 (8.33)	10 (8.33)	2 (1.67)	84 (70.0)
46 ปีขึ้นไป	10 (8.33)	4 (3.33)	2 (1.67)	0	16 (13.33)
รวม	84	20	14	2	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.41 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 40

ตารางที่ 3.41 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของคนขับรถเมล์

การศึกษา	พฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่าประถม	0	4	0	0	4
	0	(3.33)	0	0	(3.33)
ประถมศึกษา	48	2	10	2	62
	(40.0)	(1.67)	(8.33)	(1.67)	(51.67)
ม.ต้น- ม.ปลาย	32	10	4	0	46
	(26.67)	(8.33)	(3.33)	0	(38.33)
ปวช.-ปวส.	4	4	0	0	8
	(3.33)	(3.33)	0	0	(6.67)
ปริญญาตรี	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
รวม	84	20	14	2	120

ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.41 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร สูงสุด คือ ร้อยละ 40

ตารางที่ 3.41 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของคนขับรถเมล์

การศึกษา	พฤติกรรมการขับรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่าประถม	0	4	0	0	4
	0	(3.33)	0	0	(3.33)
ประถมศึกษา	48	2	10	2	62
	(40.0)	(1.67)	(8.33)	(1.67)	(51.67)
ม.ต้น- ม.ปลาย	32	10	4	0	46
	(26.67)	(8.33)	(3.33)	0	(38.33)
ปวช.-ปวส.	4	4	0	0	8
	(3.33)	(3.33)	0	0	(6.67)
ปริญญาตรี	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
รวม	84	20	14	2	120

จากตารางที่ 3.42 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระไม่ฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจร ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการชำระไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร คือ ร้อยละ 51.67

ตารางที่ 3.42 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับพฤติกรรมการชำระไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของ คนชำระเมล์

รายได้ต่อเดือน	พฤติกรรมการชำระไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่า 3,000 บ.	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
3,000 - 4,500	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
4,501 - 6,000	22	12	6	0	40
	(18.33)	(10.0)	(5.0)	0	(33.3.)
มากกว่า 6,000	62	8	8	2	80
	(51.67)	(3.33)	(3.33)	(1.67)	(66.67)
รวม	84	20	14	2	120

ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.43 พบว่าค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชื้อรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จราชรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านพักตั้งแต่ 1,000 - 2,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำบ่อยมาก เกี่ยวกับการชื้อรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จราชร สูงสุด คือ ร้อยละ 50

ตารางที่ 3.43 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าที่พักต่อเดือน กับพฤติกรรมการชื้อรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จราชร  
ของคณชื้อรถเมล์

ค่าเช่าที่พักต่อเดือน	พฤติกรรมการชื้อรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จราชร				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
มากกว่า 3,001 บาท	4	2	0	0	6
	(3.33)	(1.67)	0	0	(5.0)
2,001 - 3,000 บาท	12	6	6	0	24
	(8.33)	(5.0)	(5.0)	0	(20.0)
1,000 - 2,000 บาท	60	12	8	2	82
	(50.0)	(8.33)	(6.67)	(1.67)	(68.33.)
ต่ำกว่า 1,000 บาท	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
ไม่มี	8	0	0	0	8
	(6.67)	0	0	0	(6.67)
รวม	84	20	14	2	120

จากตารางที่ 3.44 พบว่าอายุที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อน  
ออกด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุ  
ระหว่าง 31 - 45 ปี มีพฤติกรรมการกระทำน้อย เกี่ยวกับการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว สูงสุด คือ  
ร้อยละ 45

ตารางที่ 3.44 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ของคนขับรถเมล์

อายุ	พฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
18 - 30 ปี	2	6	8	4	20
	(1.67)	(5.0)	(6.67)	(3.33)	(16.67)
31 - 45 ปี	12	10	54	8	84
	(10.0)	(8.33)	(45.0)	(6.67)	(70.0)
46 ปีขึ้นไป	0	4	6	6	16
	0	(3.33)	(5.0)	(5.0)	(13.33)
รวม	14	20	68	18	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.45 พบว่าสถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีพฤติกรรมการกระทำน้อย เกี่ยวกับการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว สูงสุด คือ ร้อยละ 43.33

ตารางที่ 3.45 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ของคนขับรถเมล์

สถานภาพ	พฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
โสด	2	8	6	2	18
	(1.67)	(6.67)	(5.0)	(1.67)	(15.0)
สมรส	12	4	52	14	82
	(10.0)	(3.33)	(43.33)	(11.67)	(68.33)
คู่แยกกันอยู่	0	4	8	2	14
	0	(3.33)	(6.67)	(1.67)	(11.67)
หย่าร้าง	0	4	2	0	6
	0	(3.33)	(1.67)	0	(5.0)
รวม	14	20	68	18	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.46 พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการกระทำน้อย เกี่ยวกับการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว สูงสุดคือ ร้อยละ 31.67

ตารางที่ 3.46 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ของคนขับรถเมล์

การศึกษา	พฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่าประถม	0	0	0	4	4
	0	0	0	(3.33)	(3.33)
ประถมศึกษา	10	10	38	4	62
	(8.33)	(8.33)	(31.67)	(3.33)	(51.67)
ม.ต้น- ม.ปลาย	4	8	24	10	46
	(3.33)	(6.67)	(20.0)	(8.33)	(38.33)
ปวช.-ปวส.	0	2	6	0	8
	0	(1.67)	(5.0)	0	(6.67)
ปริญญาตรี	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
รวม	14	20	68	18	120

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.47 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชั้บรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำน้อย เกี่ยวกับการชั้บรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว คือ ร้อยละ 43.33

ตารางที่ 3.47 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับพฤติกรรมการชั้บรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ของคนชั้บรถเมล์

รายได้ต่อเดือน	พฤติกรรมการชั้บรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
ต่ำกว่า 3,000 บ.	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
3,000 - 4,500	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
4,501 - 6,000	6	10	16	8	40
	(5.0)	(8.33)	(13.33)	(3.33)	(33.3)
มากกว่า 6,000	8	10	52	10	80
	(51.67)	(8.33)	(43.33)	(8.33)	(66.67)
รวม	14	20	68	18	120

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.48 พบว่าค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านพักตั้งแต่ 1,000 - 2,000 บาท ต่อเดือน มีพฤติกรรมการกระทำน้อย เกี่ยวกับการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว สูงสุด คือ ร้อยละ 45

ตารางที่ 3.48 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าที่พักต่อเดือน กับพฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็วของคนขับรถเมล์

ค่าเช่าที่พักต่อเดือน	พฤติกรรมการขับรถเคลื่อนออกด้วยความเร็ว				รวม
	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	
มากกว่า 3,001 บาท	0	0	2	4	6
	0	0	(1.67)	(3.33)	(5.0)
2,001 - 3,000 บาท	2	8	12	2	24
	(1.67)	(6.67)	(10.0)	(1.67)	(20.0)
1,000 - 2,000 บาท	4	12	54	12	82
	(3.33)	(10)	(45)	(10.0)	(68.33)
ต่ำกว่า 1,000 บาท	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
ไม่มี	8	0	0	0	8
	(6.67)	0	0	0	(6.67)
รวม	14	20	68	18	120

### การพิสูจน์สมมติฐาน

การวิเคราะห์พฤติกรรมในการขับรถของคนขับรถเมล์ว่ามีส่วนช่วยแก้ปัญหาจราจร ตามที่ตั้งสมมติฐานหรือไม่ เป็นการเปรียบเทียบระหว่างค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมหลักเปรียบเทียบกับ ค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรมากจะเป็นไปตามสมมติฐานซึ่งจะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน จึงปฏิเสธสมมติฐาน และ ในการเปรียบเทียบว่าพฤติกรรมใดมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรมากกว่ากัน โดยนำค่าดัชนีของแต่ละพฤติกรรมมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่ามากที่สุด แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรมากที่สุด ในทางตรงกันข้ามค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่าน้อยที่สุดแสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรน้อยที่สุด ซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

### ผลการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย

#### 1. การไม่ขับรถช้าในขณะที่รถด้านหน้าเคลื่อนในระยะห่าง ช่วยแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V5 “เมื่อท่านขับรถมาถึงที่ทางโค้ง ทางแคบ และถนนมีฝุ่น ในระยะด้านหน้า 60 เมตร จะลดความเร็วของรถลง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V2 “เมื่อรถคันหน้าขับเคลื่อนออก ท่านขับรถตามหลังจะขับติดตามไปกระชั้นชิดไม่ให้ห่างเกิน 3 เมตร และ ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V1 “ในขณะที่ช่องเดินรถโดยสารถประจำทางว่าง ท่านจะขับรถด้วยความเร็วมากกว่าปกติแต่ไม่เกิน 60 กม./ชม.”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 130 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 85.56) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

พฤติกรรมดังกล่าวนี้เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับรถเมล์ส่วนใหญ่ประพฤติปฏิบัติกันอยู่เป็นประจำอยู่แล้ว ซึ่งหากรถด้านหน้าเคลื่อนไปในระยะห่างแล้ว แต่ผู้ที่ขับรถตามหลังไม่ขับรถเคลื่อนออกไป ก็จะทำให้ถูกผู้โดยสารว่ากล่าวและพูดตักเตือน หรือ ไม่ก็จะถูกรถที่วิ่งตามด้านหลัง ส่งสัญญาณแตรเพื่อให้เร่งความเร็วออกไป ซึ่งพฤติกรรมนี้จึงช่วยในการแก้ปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้น้อย

## 2 การไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ช่วยแก้ปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ **อันดับที่ 1** ได้แก่ ตัวแปร V10 “ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่ จนไม่สามารถผ่านทางร่วมทางแยกไปได้ จะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ” **ลำดับที่ 2** ได้แก่ ตัวแปร V7 “เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบปรากฏด้านหน้า จะลดความเร็วของรถลง” และ **ลำดับที่ 3** ได้แก่ ตัวแปร V 9 “เมื่อเห็นสัญญาณไฟแดงกระพริบบริเวณทางแยก จะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 157 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 120.57) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหารถจราจรได้น้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหารถจราจรได้น้อย เนื่องจากว่า การขับรถที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรจะมีผลทางด้านเกิดอุบัติเหตุเสียหายส่วนใหญ่ และที่บริเวณทางแยกมักจะมีป้อมของตำรวจประจำอยู่เสมอ จึงทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกันน้อย ผู้ขับรถแต่ละส่วนใหญ่จึงเห็นว่าพฤติกรรมด้านการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรช่วยแก้ปัญหารถจราจรได้น้อย

## 3. การขับรถชิดขอบทางด้านซ้ายในช่องเดินรถประจำทาง ช่วยแก้ปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ **อันดับที่ 1** ได้แก่ ตัวแปร V11 “จะขับรถในช่องเดินรถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้เท่านั้น” **ลำดับที่ 2** ได้แก่ ตัวแปร V15 “กรณีที่ดินไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ซึ่งรถวิ่งสวนทางกันได้ จะขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย” และ **ลำดับที่ 3** ได้แก่ ตัวแปร V 12 “แม้จะมีรถจอดที่ป้ายหยุดรถ เมื่อขับรถตามหลัง จะหยุดรถตาม แม้ไม่มีผู้โดยสารขึ้นลงก็ตาม”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 182 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 106.58) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่า

มากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก จึงยอมรับสมมติฐาน

พฤติกรรมของคนขับรถเมล์ในกลุ่มนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก เนื่องจากสภาพของรถเมล์ที่มีขนาดใหญ่ และมีความยาว การเคลื่อนตัวมีความล่าช้ากว่ารถชนิดอื่น อีกทั้งจะต้องจอดรถเมล์รับส่งผู้โดยสารบ่อยครั้ง หากไม่วิ่งชิดขอบทางด้านซ้าย การเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปมาจะทำให้เกิดขวางการจราจร และทำให้รถชนิดอื่นต้องชะลอความเร็วของรถลง ทำให้เกิดปัญหาจราจรตามมาได้มาก ซึ่งเมื่อผู้ขับรถเมล์ได้ปฏิบัติตามกฎจราจรดังกล่าว ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้

#### 4. การไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ช่วยแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญ อันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V19 "เมื่อขับรถมาถึงในวงเวียน มีรถอื่นคาอยู่ภายในวงเวียน แม้ด้านหน้าจะได้สัญญาณไฟเขียว ก็จะหยุดรถหลังเส้นรอสัญญาณไฟ เมื่อรถในวงเวียนผ่านไป แล้ว ก็ค่อยขับรถผ่านวงเวียนไป " ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V18 " เมื่อจะเลี้ยวซ้าย หรือ เลี้ยวขวา จะเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวก่อนถึง 30 เมตร" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V 17 "เคยถูกตำรวจจับกุมเมื่อขับรถออกนอกช่องเดินรถโดยสารประจำทาง"

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 153.8 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 105.60) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

พฤติกรรมในกลุ่มนี้เป็นการปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องของการขับรถในวงเวียน ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนของวงเวียนในกรุงเทพมหานครมีน้อย จึงมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย ซึ่งผู้ขับรถเมล์ส่วนใหญ่จะขับรถเข้าบริเวณวงเวียนด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว เนื่องจากหากไม่มีความระมัดระวังอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ผู้ขับรถเมล์ส่วนใหญ่จึงเห็นว่า พฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรดังกล่าวช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย

#### 5. การไม่จอดรถกีดขวางการจราจร ช่วยแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความ

สำคัญ **อันดับที่ 1** ได้แก่ ตัวแปร V24 “เมื่อมีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก จะหยุดรถที่แนวหยุดรถ เมื่อรถในแยกผ่านไปแล้ว จึงขับออกผ่านแยกไป” **ลำดับที่ 2** ได้แก่ ตัวแปร V21 “เมื่อการจราจรติดขัดจะขับรถให้เลย หรือ หยุดก่อนถึงถนน หรือ ซอยที่มีรถเข้า-ออกบ่อยครั้ง” และ**ลำดับที่ 3** ได้แก่ ตัวแปร V 23 “จะจอดรถชิดขอบทางด้านซ้าย โดยให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดขอบทาง หรือ ไหล่ทาง ระยะห่างไม่เกิน 25 ซม.”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (5 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 193 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 100.96) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 163.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 103.85) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก จึงยอมรับสมมติฐาน

พฤติกรรมในกลุ่มนี้ เป็นพฤติกรรมในการจอดรถ ซึ่งเมื่อนำขนาดของรถเมล์ซึ่งมีทั้งความกว้าง และความยาวกว่ารถชนิดอื่น เมื่อผู้ขับรถเมล์จอดรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจะส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรได้มาก เนื่องจากจะทำให้กินเนื้อที่ของถนน เมื่อมีรถเมล์จอดเต็มแล้ว รถอื่นก็ไม่สามารถผ่านไปได้ ดังนั้นการจอดด้วยการไม่กีดขวางการจราจร ก็ถือได้ว่าเป็นพฤติกรรมที่ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย