

บทที่ 5
ผลวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ลักษณะทั่วไปทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ สภาพการอยู่อาศัยในเรือ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 303 ลำ จะแบ่งพิจารณาเป็นประเด็นต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5-1 จำนวนคนที่อยู่ในเรือ

จำนวนคน	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือติดเครื่องยนต์ในตัว		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
1	1	10.00	21	13.73	11	15.71	6	8.57	39	12.87
2	7	70.00	78	50.98	39	42.86	38	54.29	162	53.47
3	1	10.00	32	20.91	20	28.57	25	35.71	75	25.74
4	1	10.00	22	14.38	0	0.00	1	1.43	24	7.92
5	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100	70	100.00	303	100.00

จากการสำรวจคนที่อยู่ในเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จะมีลำละ 2 คน คือ เรือยนต์ลากจูง ร้อยละ 70.00 เรือต่อเหล็ก ร้อยละ 50.98 เรือต่อไม้ ร้อยละ 42.86 และเรือติดเครื่องยนต์ในตัว ร้อยละ 54.29 หรือคิดโดยเฉลี่ยโดยรวม ร้อยละ 53.47 อยู่ลำละ 2 คน รองลงไป เป็นจำนวน 3 คน ร้อยละ 25.74 ลักษณะการอยู่ร่วมกันเป็นครอบครัว ประกอบด้วยสามีภรรยา และบุตร โดยพบว่า ในเรือ บางส่วนจะมีจำนวนสมาชิก มากกว่าที่อยู่ในเรือ ขณะสัมภาษณ์ เนื่องจากส่งไปอยู่บนฝั่งกับญาติ เช่น บุตรที่ยังเรียนหนังสือ เป็นต้น (ตารางที่ 5-1)

ตารางที่ 5-2 ภูมิลำเนาเดิมของคนเรือ

ภูมิลำเนา	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียง		รวม	
			เหล็ก		ไม้		ติดเครื่องยนต์			
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
กรุงเทพฯ	1	10.00	9	5.88	9	12.86	7	10.00	26	8.58
ภาคกลาง	6	60.00	36	23.53	28	40.00	46	65.71	116	38.28
ภาคเหนือ	3	30.00	50	32.68	5	7.14	10	14.29	68	22.44
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	0	-	0	-	6	8.57	5	7.14	11	3.64
ภาคใต้	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	0	-	58	37.91	22	31.43	2	2.86	82	27.06
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ภูมิลำเนาเดิมของคนเรือ พบว่า ส่วนใหญ่ มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ภาคกลาง รองลงมา ได้แก่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 38.28 , 27.06 และ 22.44 ตามลำดับ โดยเรือประเภท เรือบรรทุกสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ในตัวมีภูมิลำเนาในภาคกลางสูงถึง ร้อยละ 65.71 และไม่มีคนเรือที่มีภูมิลำเนาเดิมในภาคใต้เลย (ตารางที่ 5-2)

ตารางที่ 5-3 ระดับการศึกษาของคนเรือ

ระดับการศึกษา	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียง		รวม	
			เหล็ก		ไม้		ติดเครื่องยนต์			
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
<ประถมศึกษาต้น	0	-	6	3.93	5	7.14	4	5.71	15	4.95
ประถมศึกษาต้น	5	50.00	109	71.24	46	65.71	37	52.86	197	65.02
ประถมศึกษาปลาย	5	50.00	23	15.03	6	8.58	21	30.00	55	18.15
มัธยมศึกษาต้น	0	-	0	-	5	7.14	6	5.58	11	3.63
มัธยมศึกษาปลาย	0	-	7	4.57	8	11.43	2	2.86	17	5.61
ปวช.	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
ปวส./ปริญญาตรี	0	-	8	5.23	0	-	0	-	8	2.64
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ระดับการศึกษาของคนเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จะจบการศึกษาประถมตอนต้น รองลงมาประถมศึกษาดอนปลาย และมัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 65.02, 18.15 และ 5.61 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 2.64 เท่านั้น ที่จบการศึกษาชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรือปริญญาตรี (ตารางที่ 5-3)

ตารางที่ 5-4 รายได้รวมครอบครัวต่อเดือนของคนเรือ

รายได้รวมต่อเดือน	เวียรนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่อยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
ไม่เกิน 3,000	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
3,001 - 5,000	0	0.00	0	0.00	19	27.14	3	4.29	22	7.26
5,001 - 7,000	1	10.00	7	4.58	41	58.57	11	15.71	60	19.80
7,001 - 10,000	2	20.00	108	70.59	10	14.29	47	67.14	167	55.12
10,001 - 12,000	5	50.00	25	16.34	0	0.00	9	12.86	39	12.87
มากกว่า 12,000	2	20.00	13	8.50	0	0.00	0	0.00	15	4.95
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

รายได้รวมครอบครัวต่อเดือน พบว่า คนเรือส่วนใหญ่มีรายได้รวมเดือนละ 7,001 - 10,000 บาท รองลงมาได้แก่ 5,001 - 7,000 บาท และ 10,001-12,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 55.12, 19.80, และ 12.87 ตามลำดับ โดยมีเพียงร้อยละ 4.95 ที่มีรายได้เกิน 12,000 บาทต่อเดือน (ตารางที่ 5-4)

ตารางที่ 5-5 รายจ่ายรวมครอบครัวต่อเดือนของคนเรือ

รายจ่ายรวมต่อเดือน	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ		
ไม่เกิน 3,000	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
3,001 - 5,000	2	20.00	20	13.07	0	0.00	41	58.57	63	20.79
5,001 - 7,000	7	70.00	82	53.59	51	72.86	20	28.57	160	52.81
7,001 - 10,000	1	10.00	51	33.33	19	27.14	9	12.86	80	26.40
มากกว่า 10,000	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

รายจ่ายของครอบครัวต่อเดือน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายจ่ายครอบครัวต่อเดือน 5,001 - 7,000 บาท รองลงมา มีรายจ่ายครอบครัวเดือนละ 7,001 - 10,000 บาท และ 3,001 - 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 52.81, 26.40 และ 20.79 ตามลำดับ โดยที่เรือยนต์ลากจูงมีอัตราส่วนรายจ่ายครอบครัวต่อเดือนละ 5,001 - 7,000 บาท ร้อยละ 70 และเรือลำเลียงที่ติดเครื่องยนต์ในตัว มีอัตราส่วนรายจ่ายครอบครัวต่อเดือนละ 3,001 - 5,000 บาท ร้อยละ 58.57 ซึ่งเป็นประเภทของเรือที่มีรายจ่ายครอบครัวต่อเดือนน้อยกว่าประเภทอื่น (ตารางที่ 5-5)

ตารางที่ 5-6 เงินออมครอบครัวต่อเดือนของคนเรือ

เงินออมต่อเดือน	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ		
ไม่เหลือให้เกิดออม	8	80.00	125	81.70	65	92.86	58	82.86	256	84.49
น้อยกว่า 1,000	1	10.00	16	10.46	0	0.00	7	10.00	24	7.92
1,001 - 2,000	1	10.00	12	7.84	0	0.00	5	7.14	18	5.94
2,001 - 3,000	0	0.00	0	0.00	5	7.14	0	0.00	5	1.65
มากกว่า 3,000	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

เงินออมครอบครัวต่อเดือน พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีเงินออมเหลือให้เกิดออม รองลงมาได้แก่ เหลือเกิดออม เดือนละน้อยกว่า 1,000 บาท, 1,001 - 2,000 บาท และ 2,001 - 3,000 บาท คิดเป็น

ร้อยละ 84.49, 7.92, 5.94 และ 1.65 ตามลำดับ และไม่มีเรือลำใดมีเงินเก็บออมครบครัวต่อเดือนเกิน 3,000 บาท (ตารางที่ 5-6)

ตารางที่ 5-7 วิธีการเก็บออมของคนเรือ เฉพาะรายได้ที่เหลือเก็บออม

วิธีการเก็บออม	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเคื่องยนต์		รวม	
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	เหล็ก		ไม้		จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
			จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ				
ฝากธนาคาร	1	50.00	8	28.57	1	20.00	3	25.00	13	27.66
เงินสด	1	50.00	20	71.43	3	60.00	5	41.67	29	61.70
เล่นแชร์	0	0.00	0	0.00	1	20.00	4	33.33	5	10.64
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ไม่เหลือให้เก็บออม	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	2	100.00	28	100.00	5	100.00	12	100.00	47	100.00

วิธีการเก็บออมของคนเรือ สำหรับรายได้ที่เหลือเงินเก็บออม พบว่า ส่วนใหญ่เก็บออมเป็นเงินสด รองลงมา ได้แก่ เล่นแชร์ และฝากธนาคารคิดเป็นร้อยละ 61.70, 10.64 และ 27.66 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะไม่มีเงินให้เหลือเก็บออม (ตารางที่ 5-7)

ตารางที่ 5-8 วิธีแก้ปัญหาเมื่อรายไม่พอใช้ของคนเรือ

ผู้ยืมเงินจาก	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเคื่องยนต์		รวม	
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	เหล็ก		ไม้		จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
			จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ				
นายจ้าง	5	50.00	90	58.82	47	67.14	9	12.86	151	49.83
ญาติพี่น้อง	3	30.00	45	29.41	13	18.57	37	52.86	98	32.34
นายทุนเงินกู้	2	20.00	13	8.50	5	7.14	13	18.57	33	10.89
โรงรับจำนำ	0	0.00	5	3.27	5	7.14	11	15.71	21	6.93
ธนาคาร	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

วิธีแก้ปัญหามือขายไม่พอใช้ของคนเรือ พบว่า มีความแตกต่างกัน คือ เรือยนต์ลากจูงและเรือต่อส่วนใหญ่มักจะ ยืมจากนายจ้าง รองลงมาคือ ยืมจากญาติพี่น้อง แต่เรือลำเลียงที่ติดเครื่องยนต์ในตัวส่วนใหญ่จะกู้ยืมจากญาติพี่น้อง รองลงมา คือ ยืมนายทุน และโรงรับจำนำ จากการสัมภาษณ์พบว่า เรือยนต์ลากจูงและเรือต่อส่วนใหญ่มักจะอยู่ในรูปของการรับจ้าง การยืมเงินจากนายจ้างจะหักจากเงินเดือน เพราะตนเองไม่ใช่เจ้าของเรือเหมือนเรือบรรทุกสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ในตัว (ตารางที่ 5-8)

ตารางที่ 5-9 จำนวนหนี้สินของคนเรือ

จำนวนหนี้สิน	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
ไม่มีหนี้	5	50.00	69	45.10	55	78.57	30	42.86	159	52.48
0 - 10,000	1	10.00	31	20.26	0	0.00	18	25.71	50	16.50
10,001 - 30,000	2	20.00	20	13.07	15	21.43	15	21.43	52	17.16
30,001 - 50,000	1	10.00	26	16.99	0	0.00	0	0.00	27	8.91
50,001 - 100,000	0	0.00	7	4.58	0	0.00	7	10.00	14	4.62
มากกว่า 100,000	1	10.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.33
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

จำนวนหนี้สินของคนเรือ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน รองลงมาคือ มีหนี้สินระหว่าง 10,001 - 30,000 บาท และไม่ถึง 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 52.48, 17.16 และ 16.50 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 0.33 เท่านั้นที่มีหนี้เกิน 100,000 บาท (ตารางที่ 5-9)

ตารางที่ 5-10 อาชีพเดิมก่อนจะมาเป็นคนเรือ

อาชีพ	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาวเรือ	9	90.00	43	28.10	24	34.29	48	68.57	124	40.93
ทำนา, สวน, ไร่	1	10.00	68	44.44	28	40.00	15	21.43	112	36.96
รับจ้าง	0	0.00	42	27.45	14	20.00	7	10.00	69	20.79
รับราชการ	0	0.00	0	0.00	4	5.71	0	0.00	4	1.32
ค้าขาย	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

อาชีพเดิมก่อนที่จะมาเป็นคนเรือ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นคนเรือมาก่อน รองลงมา ได้แก่ ทำนา ทำสวน ไร่ และอาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 40.93, 36.96 และ 20.79 ตามลำดับ โดยกลุ่มเรือยนต์ลากจูงมีอาชีพเดิมเป็นคนเรือมาก่อน หรือยึดอาชีพนี้มาแต่แรกสูงถึงร้อยละ 90 มีเพียงร้อยละ 1.32 ที่เคยประกอบอาชีพรับราชการมาก่อน (จากการสัมภาษณ์เป็นสารวัตทหารมาก่อน) และไม่เคยมีเรือลำใดประกอบอาชีพค้าขายมาก่อน (ตารางที่ 5-10)

ตารางที่ 5-11 สินค้าที่เรือบรรทุก

ประเภทสินค้า	เรือยนต์ลากจูง*		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
ผลผลิตการเกษตร	0	0.00	7	4.58	54	77.14	26	37.14	87	29.69
ทราย หิน	0	0.00	91	59.48	16	22.86	25	35.71	132	45.05
แร่	0	0.00	6	3.92	0	0.00	0	0.00	6	2.05
ซุง ไม้แปรรูป	0	0.00	49	32.03	0	0.00	3	4.29	52	17.75
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	16	22.86	16	5.46
รวม	0	0.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	293	100.00

* สำหรับเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าได้เท่านั้น

สินค้าที่บรรทุก พบว่าส่วนใหญ่จะบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เช่น ทราย หิน และอิฐ รองลงมา ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เช่น ข้าวสาร ข้าวเปลือก , ซุง ไม้แปรรูปและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 45.05, 29.69 ,17.75 และ 2.05 ตามลำดับ สำหรับเรือต่อไม้และเรือบรรทุกที่ติดเครื่องยนต์ในตัว และวิ่งในลำคลอง จะบรรทุกสินค้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ใองน้ำ เต่า ถ่าน เป็นต้น (ตารางที่ 5-11)

ตารางที่ 5-12 เส้นทางที่ใช้เดินเรือประจำของคนเรือ

เส้นทาง	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ	0	0.00	0	0.00	19	27.14	20	28.57	39	12.87
กรุงเทพฯ - นนทบุรี	2	20.00	29	18.95	10	14.29	25	35.71	66	21.78
กรุงเทพฯ - ปทุมธานี	0	0.00	22	14.38	23	32.86	11	15.71	56	18.48
กรุงเทพฯ - อ่างทอง	0	0.00	7	4.58	14	20.00	0	0.00	21	6.93
กรุงเทพฯ - ออยุธยา	3	30.00	18	11.76	0	0.00	0	0.00	21	6.93
กรุงเทพฯ - จุฑัย	2	20.00	13	8.50	4	5.71	0	0.00	19	6.27
กรุงเทพฯ - ชัยนาท	0	0.00	9	5.88	0	0.00	0	0.00	9	2.97
กรุงเทพฯ - เกาะสีชัง	3	30.00	14	9.15	0	0.00	0	0.00	17	5.61
กรุงเทพฯ - สมุทรสงคราม	0	0.00	41	26.80	0	0.00	14	20.00	55	18.15
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

เส้นทางที่ใช้เดินเรือประจำของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางกรุงเทพฯ - นนทบุรี รองลงมาได้แก่ กรุงเทพฯ - ปทุมธานี และ กรุงเทพฯ - สมุทรสงคราม คิดเป็นร้อยละ 21.78, 18.48 และ 18.15 ตามลำดับ โดยที่เรือยนต์ลากจูงจะใช้เส้นทาง กรุงเทพฯ - ออยุธยา เป็นส่วนใหญ่ เรือต่อเหล็กและเรือต่อไม้ ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางกรุงเทพฯ - ปทุมธานี และกรุงเทพฯ - นนทบุรี ส่วนเรือบรรทุกสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางระยะสั้นกว่าประเภทอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ - นนทบุรี และกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ (ตารางที่ 5-12)

ตารางที่ 5-13 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางใน 1 เทียว (รวมขาขึ้น-ลง) จำแนกตามเส้นทางเดินเรือ

ระยะเวลา เส้นทาง	1-3 วัน		4-5 วัน		6-10 วัน		11-15 วัน		16-20 วัน		20-30 วัน		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ	4	10.26	30	76.92	5	12.82	0	0.00	0	0.00	0	0.00	39	100.00
กรุงเทพฯ-นนทบุรี	0	0.00	19	28.79	45	68.18	2	3.03	0	0.00	0	0.00	66	100.00
กรุงเทพฯ-ปทุมธานี	0	0.00	6	10.71	45	80.36	5	8.93	0	0.00	0	0.00	56	100.00
กรุงเทพฯ-อ่างทอง	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	8	38.10	13	61.91	21	100.00
กรุงเทพฯ-อยุธยา	0	0.00	0	0.00	6	28.57	15	71.43	0	0.00	0	0.00	21	100.00
กรุงเทพฯ-อุทัย	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	21.05	15	78.95	19	100.00
กรุงเทพฯ-ชัยนาท	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	9	100.00	9	100.00
กรุงเทพฯ-เกาะสีชัง	0	0.00	0	0.00	15	88.24	2	11.76	0	0.00	0	0.00	17	100.00
กรุงเทพฯ-สมุทรสงคราม	7	12.73	48	87.27	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	55	100.00
รวม	11	3.63	103.00	33.99	116.00	38.28	24.00	7.92	12.00	3.96	37	12.21	303	100.00

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางใน 1 เทียว (รวมขาขึ้น-ลง) จำแนกตามเส้นทางเดินเรือพบว่า เส้นทางกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 4-5 วัน (ร้อยละ 76.92) เส้นทางกรุงเทพฯ - นนทบุรี ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 6-10 วัน (ร้อยละ 68.18) เส้นทางกรุงเทพฯ - ปทุมธานี ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 6-10 วัน (ร้อยละ 80.36) เส้นทางกรุงเทพฯ - อ่างทอง ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 20-30 วัน (ร้อยละ 61.91) เส้นทางกรุงเทพฯ - อยุธยา ส่วนใหญ่ใช้เวลา 11-15 วัน (ร้อยละ 71.43) เส้นทางกรุงเทพฯ - อุทัยธานี ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 20-30 วัน (ร้อยละ 78.95) เส้นทางกรุงเทพฯ - ชัยนาท ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 20-30 วัน (ร้อยละ 100) เส้นทางกรุงเทพฯ - เกาะสีชัง ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 6-10 วัน (ร้อยละ 88.24) เส้นทางกรุงเทพฯ - สมุทรสงคราม ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทาง 4-5 วัน (ร้อยละ 87.27) (ตารางที่ 5-13)

ตารางที่ 5-14 การศึกษาของบุตรคนเรือ

ประเภท	เรียนตลางกรุง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
	จำนวนเรือ	ร้อยละ	เหล็ก		ไม้		จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ
			จำนวนเรือ	ร้อยละ	จำนวนเรือ	ร้อยละ				
ไม่มีบุตร	4	40.00	47	30.72	33	47.14	18	25.71	102	33.66
มีแต่ไม่ได้เรียน	0	0.00	60	39.92	14	20.00	11	15.71	85	28.05
มีเรียนและอยู่ในเรือ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
มีเรียนแต่ไม่ได้อยู่ในเรือ	6	60.00	46	30.07	23	32.86	41	58.57	116	38.28
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

สำหรับการศึกษาของบุตรของคนเรือ พบว่า ส่วนใหญ่มีบุตรที่เรียนอยู่และไม่ได้อยู่ในเรือ รองลงมาได้แก่ ไม่มีบุตร มีแต่ไม่ได้เรียน คิดเป็นร้อยละ 38.28, 33.66 และ 28.05 ตามลำดับ จาก การสัมภาษณ์พบว่า สำหรับบุตรที่เรียนอยู่ แต่ไม่ได้อยู่ในเรือ คนเรือจะฝากญาติที่อยู่บนฝั่งและให้ เรียนหนังสือใกล้บ้านญาติ บางรายจะให้เรียนที่โรงเรียนสำหรับคนเรือโดยเฉพาะ ซึ่งตั้งอยู่ที่ อำเภอ ปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี (ตารางที่ 5-14)

ตารางที่ 5-15 จังหวัดที่จดทะเบียนเรือ

จังหวัด	เรียนตลางกรุง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	เหล็ก		ไม้		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
			จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
กรุงเทพฯ	8	80.00	92	60.13	37	52.86	30	42.86	167	55.12
ปทุมธานี	0	0.00	19	12.42	19	27.14	9	12.86	47	15.51
นนทบุรี	0	0.00	8	5.23	0	0.00	13	18.57	21	6.93
สมุทรปราการ	0	0.00	13	8.50	0	0.00	11	15.71	24	7.92
อยุธยา	1	10.00	21	13.73	14	20.00	0	0.00	36	11.88
อ่างทอง	1	10.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.33
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	7	10.00	7	2.31
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

จังหวัดที่จดทะเบียนเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จดทะเบียนเรือในจังหวัดกรุงเทพมหานครมากที่สุด รองลงมาได้แก่ จังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการและอยุธยา คิดเป็นร้อยละ 55.12, 15.51, 11.88 และ 7.92 ตามลำดับ โดยที่จังหวัดอื่นๆ ได้แก่ ราชบุรี ชัยนาท (ตารางที่ 5-15)

ตารางที่ 5-16 ลักษณะการครอบครองเรือของคนเรือ

การครอบครอง	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เป็นเจ้าของเรือเอง	6	60.00	49	32.03	5	7.14	50	71.43	110	36.30
เรือเป็นของนายจ้าง	4	40.00	106	67.97	65	92.86	13	18.57	186	61.39
เช่าเรือจากคนอื่น	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	7	10.00	7	2.31
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ลักษณะการครอบครองของเรือของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะเป็นเรือของนายจ้าง รองลงมาได้แก่ เป็นเจ้าของเรือเอง และอื่นๆ ซึ่งคือ ยืมเรือของญาติมาใช้ คิดเป็นร้อยละ 61.39, 36.30 และ 2.31 ตามลำดับ หากพิจารณาดูประเภทของเรือ พบว่า เรือต่อเหล็กและเรือต่อไม้ ส่วนใหญ่จะเป็นของนายจ้าง คิดเป็นร้อยละ 67.97 และ 92.86 ส่วนเรือยนต์ลากจูง และเรือบรรทุกสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่ จะเป็นเจ้าของเรือเอง คิดเป็นร้อยละ 60.00 และ 71.43 ตามลำดับ (ตารางที่ 5-16)

ตารางที่ 5-17 ระยะเวลาที่อาศัยในเรือ

ระยะเวลา	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
0 - 5 ปี	0	0.00	20	13.07	0	0.00	0	0.00	20	6.60
6 - 10 ปี	2	20.00	45	29.41	0	0.00	0	0.00	47	15.51
11 - 15 ปี	0	0.00	14	9.15	5	7.14	0	0.00	19	6.27
16 - 20 ปี	0	0.00	20	13.07	19	27.14	13	18.57	52	17.16
21 - 25 ปี	1	10.00	15	9.80	6	8.57	18	25.71	40	13.20
26 - 30 ปี	5	50.00	22	14.38	27	38.57	15	21.43	69	22.77
30 ปีขึ้นไป	2	20.00	17	11.11	13	18.57	24	34.29	56	18.48
รวม	10	100.00	152	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จะอาศัยเป็นเวลา 26-30 ปี รองลงมา 30 ปีขึ้นไป และ 16 -20 ปี หรือคิดเป็นร้อยละ 22.77, 18.48 และ 17.16 ตามลำดับ โดยเรือยนต์ลากจูง ส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่อาศัยในเรือ 26-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.00 เรือต่อเหล็ก ส่วนใหญ่อาศัยในเรือมาแล้ว 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.41 ส่วนเรือบรรทุกสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่อาศัยในเรือมากกว่า 30 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 34.29 (ตารางที่ 5-17)

ตารางที่ 5-18 บ้านพักอาศัยที่อยู่บนฝั่งของคนเรือ

บ้านบนฝั่ง	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	3	30.00	47	30.72	20	28.57	13	18.57	83	27.39
ไม่มี	7	70.00	106	69.28	50	71.43	57	81.43	220	72.61
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

เฉพาะคนเรือที่มีบ้านพักบนฝั่ง

บ้านที่อยู่บนฝั่งของคนเรือ จำแนกตามประเภทของเรือ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีบ้านบนฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 72.61 และมีบ้านบนฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 27.39 โดยพบว่า เรือยนต์ลากจูง เป็นกลุ่มที่มีบ้านบนฝั่งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30 ของเรือทุกประเภท (ตารางที่ 5-18)

ตารางที่ 5-19 ความยาวของเรือ

ความยาว (เมตร)	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 10.0	1	10.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.33
10.1 - 15.0	9	90.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	9	2.97
15.1 - 20.0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	11	15.71	11	3.63
20.1 - 25.0	0	0.00	39	25.49	38	54.29	46	65.71	123	40.59
25.1 - 30.0	0	0.00	58	37.91	32	45.71	13	18.57	103	33.99
30.1 - 35.0	0	0.00	43	28.10	0	0.00	0	0.00	43	14.19
มากกว่า 35.0	0	0.00	13	8.50	0	0.00	0	0.00	13	4.29
รวม	10	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ความยาวของเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จะมีความยาว 20.1-25.0 เมตร รองลงไป ได้แก่ 25.1-30.0 และ 10.1-15.0 เมตร คิดเป็นร้อยละ 40.59, 33.99 และ 14.19 ตามลำดับ โดยพบว่า เรือยนต์ลากจูงส่วนใหญ่มีความยาวเรือ 10.1-15.0 เมตร เรือต่อเหล็กส่วนมีความยาวเรือ 25.1-30.0 เมตร เรือต่อไม้ส่วนใหญ่ มีความยาวเรือ 20.1-25.0 เมตร และเรือลำเลียงสินค้าติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่มีความยาวเรือ 20.1-25.0 เมตร (ตารางที่ 5-19)

ตารางที่ 5-20 น้ำหนักบรรทุกของเรือ

น้ำหนัก (ตัน)	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เฮลิค		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 50.0	-	-	0	0.00	0	0.00	37	52.86	37	12.63
50.1 - 100.0	-	-	0	0.00	25	35.71	26	37.14	51	17.41
100.1 - 200.0	-	-	0	0.00	31	44.29	7	10.00	38	12.97
200.1 - 300.0	-	-	7	4.58	14	20.00	0	0.00	21	7.17
300.1 - 400.0	-	-	25	16.34	0	0.00	0	0.00	25	8.53
400.1 - 500.0	-	-	50	32.68	0	0.00	0	0.00	50	17.06
500.1 - 600.0	-	-	35	22.88	0	0.00	0	0.00	35	11.95
600.1 - 700.0	-	-	14	9.15	0	0.00	0	0.00	14	4.78
700.1 - 800.0	-	-	11	7.19	0	0.00	0	0.00	11	3.75
800.1 - 900.0	-	-	5	3.27	0	0.00	0	0.00	5	1.71
มากกว่า 900.0	-	-	6	3.92	0	0.00	0	0.00	6	2.05
รวม	-	-	153	100.00	70	100.00	70	100.00	293	100.00

น้ำหนักบรรทุก พบว่าส่วนใหญ่จะบรรทุกได้ 50.1-100.0 ตัน รองลงมา ได้แก่ 400.1-500.0 ตัน และ น้อยกว่า 100.1 – 200.0 ตัน คิดเป็นร้อยละ 17.41, 17.06 และ 12.97 ตามลำดับมีเพียงร้อยละ 2.05 ที่บรรทุกได้เกิน 900.0 ตัน โดยเรือต่อเฮลิค ส่วนใหญ่จะบรรทุกได้ 400.1-500.0 ตัน เรือต่อไม้ ส่วนใหญ่บรรทุกได้ 100.1-200.0 ตัน เรือบรรทุกสินค้าติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่บรรทุก ได้น้อยกว่า50.0 ตัน (ตารางที่ 5-20)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันและปัญหาการอยู่อาศัย

ตารางที่ 5-21 ขนาดของส่วนพักอาศัยบนเรือ

ขนาดที่พักอาศัย (ตารางเมตร)	เรือต่อ						เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
	เรือยนต์ลากจูง		เหล็ก		ไม้		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
น้อยกว่า 5.0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
5.1 - 10.0	0	0.00	13	8.50	51	72.86	6	8.57	70	23.10
10.1 - 15.0	1	10.00	35	22.88	19	27.14	42	60.00	97	32.01
15.1 - 20.0	6	60.00	76	49.67	0	0.00	22	31.43	104	34.32
20.1 - 25.0	3	30.00	29	18.59	0	0.00	0	0.00	32	10.56
25.1 - 30.0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
มากกว่า 30.0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ขนาดของส่วนพักอาศัยบนเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะมีขนาด 15.1-20.0 ตารางเมตร รองลงมาได้แก่ 10.1-15.0 ตารางเมตร และ 5.1-10.0 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 34.32, 32.01 และ 23.10 ตามลำดับ โดยจำแนกเป็นประเภทเรือยนต์ลากจูง ส่วนใหญ่ มีขนาดของส่วนพักอาศัย 15.1-20.0 ตารางเมตร เรือต่อเหล็ก ส่วนใหญ่จะมีขนาดของส่วนพักอาศัย 10.1-15.0 ตารางเมตร เรือต่อไม้ ส่วนใหญ่มีขนาดของส่วนพักอาศัย 15.1-20.0 ตารางเมตร และเรือลำเลียงสินค้าติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่มีของส่วนพักอาศัย 10.1-15.0 ตารางเมตร (ตารางที่ 5-21)

ตารางที่ 5-22 สิ่งอำนวยความสะดวกในเรือ

สิ่งอำนวยความสะดวก	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	9	90.00	130	84.97	53	75.71	61	87.14	253	83.50
วิทยุ	5	50.00	131	85.62	36	51.43	54	77.14	226	74.59
วิดีโอ	1	10.00	28	18.30	4	5.71	0	0.00	33	10.89
พัดลม	10	100.00	140	91.50	63	90.00	45	64.29	258	85.15
หม้อหุงข้าวไฟฟ้า	9	90.00	134	87.58	66	94.29	66	94.29	275	90.76
สเตริโอ	0	0.00	21	13.73	0	0.00	0	0.00	21	6.93
ตู้เย็น	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
เตารีด	3	30.00	45	29.41	0	0.00	0	0.00	48	15.84
เตาแก๊ส	2	20.00	2	1.31	?	4.29	5	7.14	12	3.96
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

สิ่งอำนวยความสะดวกในเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะมีหม้อหุงข้าวไฟฟ้า รองลงมาได้แก่ พัดลม, โทรทัศน์ และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 90.76, 85.15 ,83.50 และ 74.59 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 15.84 ที่ตอบว่ามีเตารีด และร้อยละ 6.93 ที่ตอบว่ามีสเตริโอ และไม่มีเรือลำใดตอบว่ามีตู้เย็น (ตารางที่ 5-22)

ตารางที่ 5-23 การใช้ห้องน้ำ-ห้องส้วมในเรือ

ลักษณะการใช้	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้กระโถน	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ถ่ายลงน้ำ	10	100.00	134	87.58	70	100.00	61	87.14	275	90.76
ใช้ห้องน้ำในเรือ	0	0.00	19	12.42	0	0.00	0	0.00	19	6.27
ใช้ห้องน้ำบนฝั่ง	0	0.00	0	0.00	0	0.00	9	12.86	9	2.97
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

การใช้ห้องน้ำ-ห้องส้วมบนเรือ จำแนกตามประเภทของเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จะถ่ายลงน้ำ รองลงมา ได้แก่ ใช้ห้องน้ำในเรือและใช้ห้องน้ำบนฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 90.76, 6.27 และ 2.97 ตามลำดับ โดยที่เรือยนต์ลากจูงจะถ่ายลงน้ำ คิดเป็นร้อยละ 100.0 เรือต่อเหล็ก ส่วนใหญ่จะถ่ายลงน้ำ คิดเป็นร้อยละ 87.58 เรือบรรทุกสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ในตัว ส่วนใหญ่จะถ่ายลงน้ำ คิดเป็นร้อยละ 87.14 (ตารางที่ 5-23)

ตารางที่ 5-24 แหล่งน้ำดื่ม-น้ำใช้ในเรือ

แหล่งน้ำ	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชื่อน้ำใต้	7	70.00	63	41.18	45	64.29	34	48.57	149	49.17
ใช้น้ำฝน	0	0.00	8	5.23	6	8.57	6	8.57	20	6.60
ต่อประปาจากฝั่ง	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ใช้น้ำแม่น้ำ	3	30.00	82	53.59	19	27.14	30	42.86	134	44.22
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

แหล่งน้ำดื่ม-น้ำใช้ พบว่าส่วนใหญ่ชื่อน้ำใต้ รองลงมา ได้แก่ ใช้น้ำจากแม่น้ำ และใช้น้ำฝน คิดเป็นร้อยละ 49.17, 44.22 และ 6.60 ตามลำดับ โดยแยกเป็นเรือยนต์ลาก ส่วนใหญ่จะชื่อน้ำใต้ คิดเป็นร้อยละ 70.0 เรือต่อไม้ ส่วนใหญ่จะชื่อน้ำใต้ คิดเป็นร้อยละ 64.29 เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์ ส่วนใหญ่จะชื่อน้ำใต้ คิดเป็นร้อยละ 48.57 และเรือต่อเหล็ก ส่วนใหญ่จะใช้น้ำจากแม่น้ำ คิดเป็นร้อยละ 53.59 จากการสัมภาษณ์ พบว่า จะใช้น้ำจากแม่น้ำตอนบน แถบจังหวัดอ่างทองขึ้นไปที่มีคุณภาพน้ำดีกว่าแม่น้ำในกรุงเทพฯ นำมาแกว่งสารส้มเพื่อใช้บริโภคในเรือ (ตารางที่ 5-24)

ตารางที่ 5-25 ไฟที่ใช้ในเรือ

แหล่งไฟ	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แบตเตอรี่	10	100.00	117	76.47	26	37.14	45	64.29	198	65.35
ตะเกียงน้ำมันก๊าด	0	0.00	0	0.00	36	51.43	20	28.57	56	18.48
ต่อจากบนฝั่ง	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ใช้เครื่องปั่นไฟ	0	0.00	36	23.53	0	0.00	0	0.00	36	11.88
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	8	11.43	5	7.14	13	4.29
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ไฟฟ้าที่ใช้ในเรือ จำแนกตามประเภทของเรือ พบว่า ส่วนใหญ่จะใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ รองลงมา ได้แก่ ตะเกียงน้ำมันก๊าด และใช้เครื่องปั่นไฟ คิดเป็นร้อยละ 65.35, 18.48 และ 11.88 ตามลำดับ โดยจำแนกตามประเภทของเรือ พบว่า เรือยนต์ลากจูง ส่วนใหญ่จะใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ คิดเป็นร้อยละ 100 เรือต่อเหล็ก ส่วนใหญ่จะใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ คิดเป็นร้อยละ 76.47 เรือต่อไม้ ส่วนใหญ่จะใช้ไฟฟ้าจากตะเกียงน้ำมันก๊าด คิดเป็นร้อยละ 51.43 ส่วนการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งอื่นๆ เช่น เทียนไข เป็นต้น (ตารางที่ 5-25)

ตารางที่ 5-26 ปัญหาในการอยู่อาศัยในเรือ

ปัญหา	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ที่พักอาศัยคับแคบ	2	20.00	0	0.00	21	30.00	18	25.71	41	13.53
การใช้ห้องน้ำ-ห้องส้วม	1	10.00	20	13.07	0	0.00	12	17.14	33	10.89
การเล่าเรียนของบุตร	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
การจับจ่ายซื้อของ	4	40.00	39	25.49	29	41.43	23	32.86	95	31.35
ไฟฟ้า-ประปา	0	0.00	29	18.95	0	0.00	7	10.00	36	11.88
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	5	50.00	53	34.64	35	50.00	15	21.43	108	35.64
สุขภาพอนามัย	1	10.00	0	0.00	26	37.14	4	5.71	31	10.23
ชินแล้วไม่มีปัญหา	6	60.00	85	55.56	39	55.71	27	38.57	157	51.82
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ปัญหาในการอยู่อาศัยในเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะชินแล้วไม่มีปัญหา รองลงมา ได้แก่ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การจับจ่ายซื้อของและที่พักอาศัยคับแคบ คิดเป็นร้อยละ 51.82, 35.64 และ 31.35 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 11.88 เท่านั้น ที่มีปัญหาในเรื่องประปา ไฟฟ้า และยังพบว่า ไม่มีปัญหาในเรื่องการเล่าเรียนของบุตร (ตารางที่ 5-26)

ตารางที่ 5-27 การกู้เงินเพื่อซื้อที่พักอาศัยของคนเรือ

การกู้เงิน	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เคย	0	0.00	15	9.80	0	0.00	0	0.00	15	4.95
ไม่เคย	10	100.00	138	90.20	70	100.00	70	100.00	288	95.05
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

การกู้เงินเพื่อซื้อที่พักอาศัยของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่ไม่เคยกู้เงินเพื่อซื้อที่พักอาศัยมาก่อน มีถึงร้อยละ 95.05 และเคยกู้เงินเพื่อซื้อที่พักอาศัยมาก่อนมีเพียงร้อยละ 4.95 เท่านั้น (ตารางที่ 5-27)

ตารางที่ 5-28 การย้ายกลับภูมิลำเนาของคนเรือ

ความคิดเห็น	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลับภูมิลำเนาเดิม	2	20.00	83	54.25	28	40.00	46	65.71	159	52.48
ไม่กลับภูมิลำเนาเดิม	6	60.00	39	25.49	19	27.14	11	15.71	75	24.75
ยังไม่แน่ใจ	2	20.00	31	20.26	23	32.86	13	18.57	69	22.77
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ความคิดเห็นในการย้ายกลับภูมิลำเนาเดิมในอนาคตของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะกลับภูมิลำเนาเดิมในอนาคต รองลงมาได้แก่ ไม่กลับภูมิลำเนาเดิม และยังไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 52.48, 24.75 และ 22.77 ตามลำดับ โดยที่เรือต่อเหล็ก เรือต่อไม้ และเรือลำเลียงที่ติดเครื่องยนต์ ส่วนใหญ่จะกลับภูมิลำเนาเดิม เนื่องจากมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ส่วนเรือยนต์ลากจูง ส่วนใหญ่จะไม่กลับภูมิลำเนาเดิม (ตารางที่ 5-28)

ตารางที่ 5-29 ข้อได้เปรียบของการอยู่ในเรือ

ข้อได้เปรียบ	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้าน	10	100.00	72	47.06	38	54.29	37	52.86	157	51.82
ประหยัดค่าน้ำ-ค่าไฟฟ้า	10	100.00	78	50.98	32	45.71	27	38.57	147	48.51
สะดวกเย็นสบาย	0	0.00	3	1.96	0	0.00	6	8.57	9	2.97
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ข้อได้เปรียบของการอยู่อาศัย พบว่าส่วนใหญ่ตอบว่า ไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้าน รองลงมาได้แก่ ประหยัดค่าน้ำ-ค่าไฟ และสะดวกเย็นสบาย คิดเป็นร้อยละ 51.82, 48.51 และ 2.97 ตามลำดับ (ตารางที่ 5-29)

ตารางที่ 5-30 ความช่วยเหลือจากรัฐที่คนเรือต้องการ

ความช่วยเหลือจากรัฐ	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จัดหาที่อยู่บนฝั่งให้	0	0.00	8	5.23	0	0.00	7	10.00	15	4.95
หาแหล่งเงินทุน ดอกเบี้ยถูก	1	10.00	72	47.06	41	58.57	28	40.00	142	46.86
จัดหาที่จอดเรือให้	4	40.00	34	22.22	29	41.43	24	34.29	91	30.03
การศึกษาของบุตร	5	50.00	39	25.49	0	0.00	11	15.71	55	18.15
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ความช่วยเหลือจากรัฐ ที่คนเรือต้องการ พบว่าส่วนใหญ่ต้องการให้รัฐหาแหล่งเงินกู้ ดอกเบี้ยถูกให้ รองลงมาได้แก่ จัดหาที่จอดเรือให้ และการช่วยเหลือเรื่องการศึกษาของบุตร คิดเป็นร้อยละ 46.86, 30.03 และ 18.15 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 4.95 เท่านั้นที่ต้องการให้รัฐจัดหาที่อยู่บนฝั่งให้ (ตารางที่ 5-30)

ส่วนที่ 3 การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 5-31 การวางแผนในขนาดของคนเรือ

การวางแผน	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	เหล็ก		ไม้		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
			จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
อยู่ในเรือต่อ	6	60.00	61	39.87	18	25.71	22	31.43	107	35.31
ขึ้นอยู่บนฝั่ง	4	40.00	92	60.13	52	74.29	48	68.57	196	64.69
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

การวางแผนในขนาดของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่ต้องการขึ้นอยู่บนฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 64.69 และอยู่ในเรือต่อไป คิดเป็นร้อยละ 35.31 โดยที่เรือยนต์ลากจูง ส่วนใหญ่จะอยู่ในเรือต่อไป และเรือต่อเหล็ก เรือต่อไม้ และเรือลำเลียงสินค้าติดเครื่องยนต์ในสัดส่วนใหญ่ต้องการขึ้นอยู่บนฝั่ง (ตารางที่ 5-31)

ตารางที่ 5-32 การวางแผนด้านที่อยู่อาศัยในขนาดของคนเรือ เฉพาะผู้ที่จะขึ้นฝั่ง จำแนกตามประเภทเรือ

การวางแผนในขนาด	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	เหล็ก		ไม้		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
			จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
ซื้อที่พักอาศัยในกรุงเทพฯ	0	0.00	7	7.61	5	9.62	7	14.58	19	9.69
หาบ้านเช่าบนฝั่ง	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กลับบ้านเดิม	2	50.00	52	56.52	38	73.08	15	31.25	107	54.59
ซื้อที่พักอาศัยภูมิลำเนาเดิม	2	50.00	33	35.87	0	0.00	26	54.17	61	31.12
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	9	17.31	0	0.00	9	4.59
รวม	4.00	100.00	92	100.00	52	100.00	48	100.00	196	100.00

เฉพาะเรือที่ต้องการขึ้นฝั่ง

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ตารางที่ 5-34 ราคาของที่อยู่อาศัยที่พอจะซื้อได้ในอนาคต (เทียบราคาปัจจุบัน) ของคนเรือ

ระดับราคาที่อยู่อาศัย	เรือยนต์ลากจูง		เรือต่อ				เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์		รวม	
			เหล็ก		ไม้					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 200,000	6	60.00	66	43.14	47	67.14	37	52.86	156	51.49
200,001 - 400,000	4	40.00	60	39.22	19	27.14	28	40.00	111	36.63
400,001 - 600,000	0	0.00	13	8.50	4	5.71	3	4.29	20	6.60
600,001 - 800,000	0	0.00	7	4.58	0	0.00	2	2.86	9	2.97
800,001 - 1,000,000	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
มากกว่า 1,000,000	0	0.00	7	4.58	0	0.00	0	0.00	7	2.31
รวม	10.00	100.00	153	100.00	70	100.00	70	100.00	303	100.00

ราคาที่อยู่อาศัยที่คิดว่าพอจะซื้อได้ของคนเรือ จำแนกตามประเภทของเรือ พบว่า ส่วนใหญ่ราคาที่จะซื้อได้อยู่ที่ น้อยกว่า 200,000 บาท รองลงมา ได้แก่ 200,001 - 400,000 บาท และ 400,001 - 600,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.49, 36.63 และ 6.60 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 2.31 ที่ตอบว่า ราคาที่พอจะซื้อได้ มากกว่า 1,000,000 บาท (ตารางที่ 5-34)

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลในบทนี้ สามารถนำมาประมวลข้อดีและข้อเสียของการอยู่อาศัยในเรือได้ดังนี้

ตารางที่ 5-35 การวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสีย

ประเด็นการวิเคราะห์	ในแง่ของผู้อยู่อาศัย		ในแง่ของชุมชนและสังคม	
	ข้อดี	ข้อเสีย	ข้อดี	ข้อเสีย
กายภาพ				
1. มาตรฐานขนาดที่อยู่อาศัยและการใช้สอย	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานพอใช้ - เป็นทั้งที่อยู่และที่ทำงาน 		<ul style="list-style-type: none"> - เป็น Housing Stock อย่างหนึ่งที่มีมาตรฐานพอใช้ 	
2. ค่าใช้จ่ายในการอยู่อาศัย				
2.1 ต้นทุนหน่วยพักอาศัย	<ul style="list-style-type: none"> - ถูกกว่าบ้านพักบนฝั่ง 		<ul style="list-style-type: none"> - ช่วยประหยัดพลังงาน 	
2.2 ค่าน้ำ-ค่าไฟ	<ul style="list-style-type: none"> - เสียค่าน้ำ-ไฟน้อยกว่าบนฝั่ง 			
3. ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน (ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน)	<ul style="list-style-type: none"> - ประหยัดกว่าบ้านบนฝั่ง - ไม่เสียสุขภาพจิต 		<ul style="list-style-type: none"> - ช่วยประหยัดพลังงาน 	
เศรษฐกิจ				
4. หลักสุขภาพิบาล	<ul style="list-style-type: none"> - การถ่ายเทอากาศดี 	<ul style="list-style-type: none"> - การกำจัดของเสียไม่ถูกสุขลักษณะ - มีปัญหาสุขอนามัย 	<ul style="list-style-type: none"> - การแพร่เชื้อในเขตชุมชน - ผลกระทบการท่องเที่ยว 	
5. ความปลอดภัยในการอยู่อาศัย		<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความปลอดภัยในทรัพย์สิน 		<ul style="list-style-type: none"> - ขาดความมั่นคงในการดำรงชีวิต
6. ความมั่นคงในการอยู่อาศัย		<ul style="list-style-type: none"> - เป็นที่อยู่อาศัยชั่วคราว 		<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาที่อยู่อาศัยในอนาคต

ประเด็นการวิเคราะห์	ในแง่ของผู้อยู่อาศัย		ในแง่ของชุมชนและสังคม	
	ข้อดี	ข้อเสีย	ข้อดี	ข้อเสีย
สังคม				
7. การดูแลปรับปรุงรักษาคุณภาพที่อยู่อาศัย		- ไม่เอาใจใส่ เนื่องจากไม่ใช่เจ้าของ		
8. ความสัมพันธ์ในครอบครัว		- ขาดความอบอุ่นเนื่องจากแยกกันอยู่		- ทำให้เกิดปัญหาสังคมตามมา
9. ความสัมพันธ์กับชุมชน - การติดต่อจับจ่ายซื้อของ - การมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม		- ไม่สะดวกในการซื้อของ - การรับรู้ข่าวสาร การเรียน		- ปัญหาการศึกษาของประชากร
10. ความเป็นไปได้ทางกฎหมาย - การบุกรุกที่สาธารณะ - การจดทะเบียนบ้าน		- กีดขวางการสัญจรทางน้ำ - ปัจจุบันยังจดทะเบียนบ้านไม่ได้		- กีดขวางการสัญจรทางน้ำ ผิดระเบียบกรมเจ้าท่า - เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยแบบถาวรในเรือ
11. การเป็น Housing Stock ของผู้มีรายได้น้อย	- ราคาไม่แพง		- เป็น Housing Stock ประเภทหนึ่ง - ลดปัญหาชุมชนแออัด	