

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษาถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการจอบรับ-ส่ง ผู้โดยสารของผู้ขับขีรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้แบ่งการนำเสนอข้อมูลออกเป็น 2 ตอนคือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ตอนที่ 3 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ตอนที่ 1 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

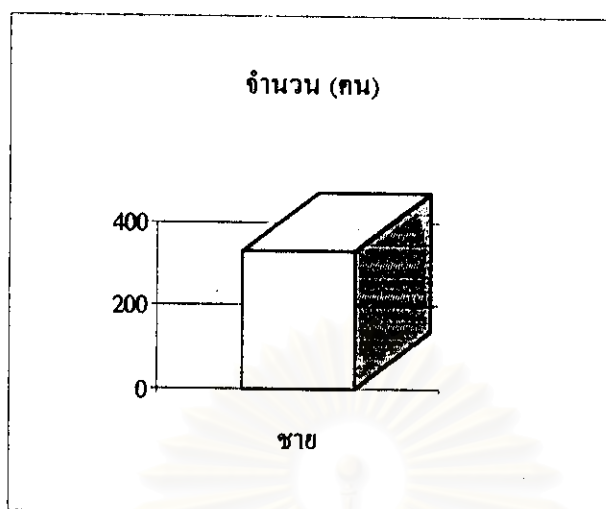
1.เพศ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรถแท็กซี่ทั้งหมด จำนวน 335 คน เป็นชายทั้งหมด ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	335	100.0
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ



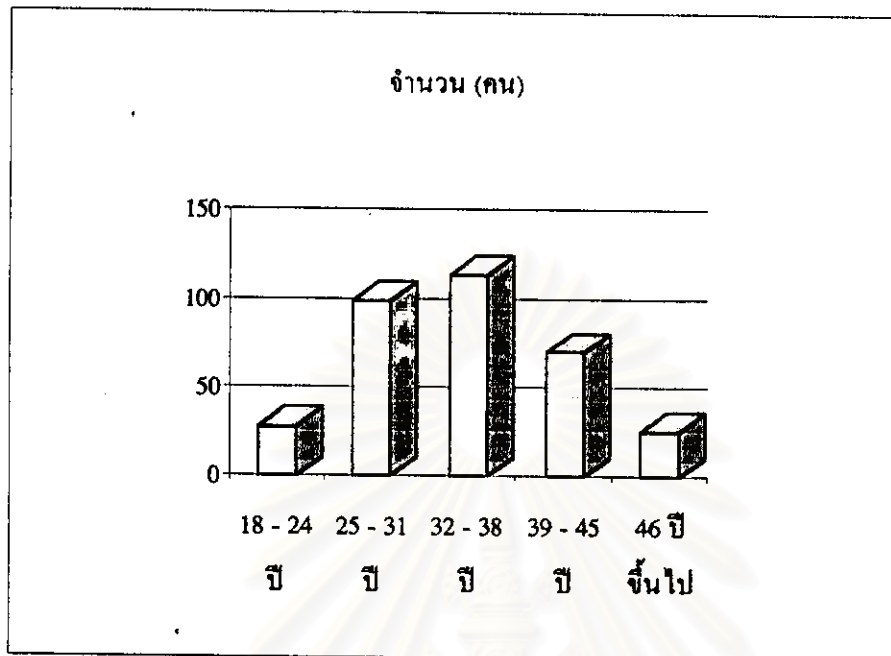
## 2.อายุ

พบว่า อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 32 - 38 ปี คือ 113 คน คิดเป็นร้อยละ 33.7 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 25 - 31 ปี, 39 - 45 ปี, 18 - 24 ปี และ 46 ปี ขึ้นไป จำนวน 99, 70, 28 และ 25 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 29.6, 20.9, 8.4 และ 7.5 ตามลำดับ ตามที่แสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 24 ปี	28	8.4
25 - 31 ปี	99	29.6
32 - 38 ปี	113	33.7
39 - 45 ปี	70	20.9
46 ปี ขึ้นไป	25	7.5
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100</b>

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกอายุ



### 8. สถานภาพสมรส

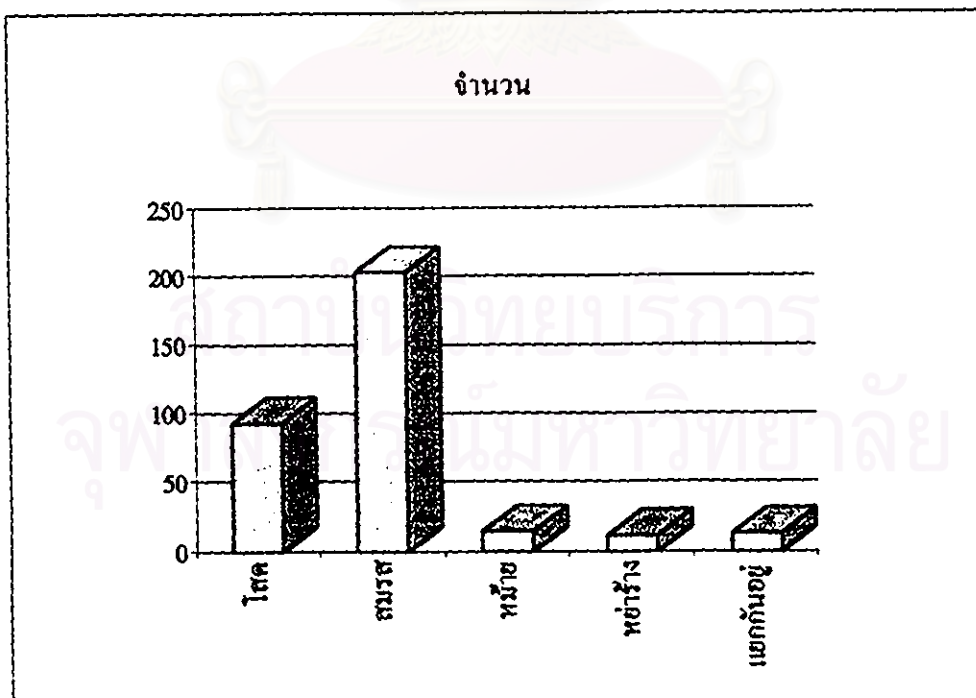
พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สมรสแล้ว คิดเป็นจำนวน 204 คน หรือร้อยละ 60.9 รองลงมาเป็นโสด 93 คน หรือร้อยละ 27.8 นอกนั้นเป็นหม้าย แยกกันอยู่ และหย่าร้าง คิดเป็นจำนวน 14, 13 และ 11 คน หรือร้อยละ 4.2, 3.9, 3.3 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.3

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	93	27.8
สมรส	204	60.9
หม้าย	14	4.2
หย่าร้าง	11	3.3
แยกกันอยู่	13	3.9
รวม	385	100.0

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส



#### 4.ระดับการศึกษา

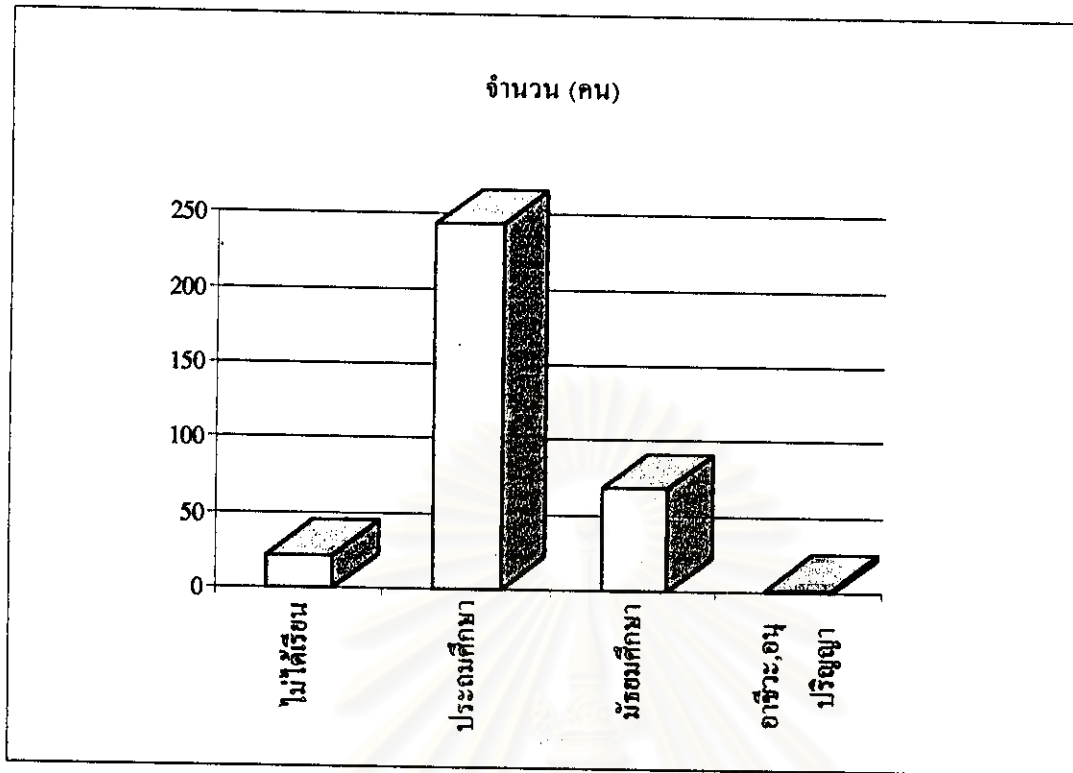
จากการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับประถมศึกษา รองลงมาคือ มัธยมศึกษา, ไม่ได้เรียน, และอาชีวะหรืออนุปริญญา คิดเป็นจำนวน 243, 68, 22 และ 2 คนตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 72.5, 20.3, 6.6 และ 0.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	22	6.6
ประถมศึกษา	243	72.5
มัธยมศึกษา	68	20.3
อาชีวะ,อนุปริญญา	2	0.6
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส



#### 5.อาชีพ

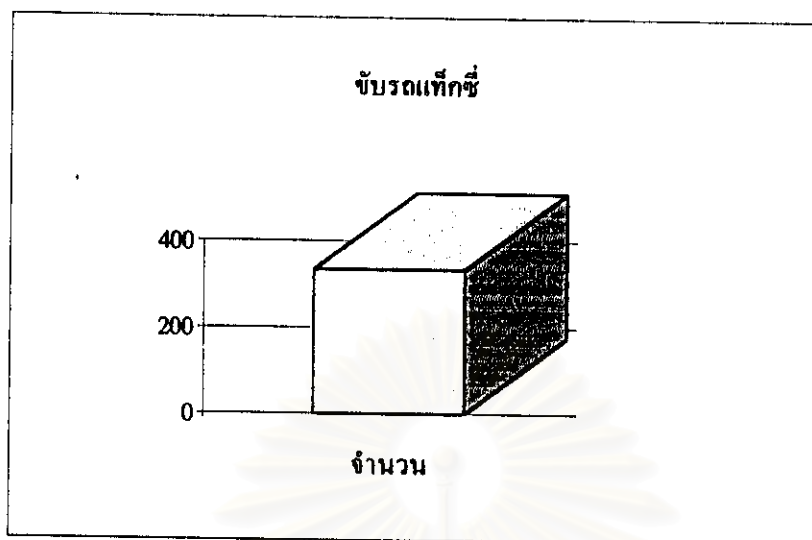
กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 335 คน มีอาชีพเป็นคนขับรถแท็กซี่ ทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่

4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขับรถแท็กซี่	335	100.0
ค้าขาย	0	0.0
รับจ้าง	0	0.0
อื่น ๆ	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ



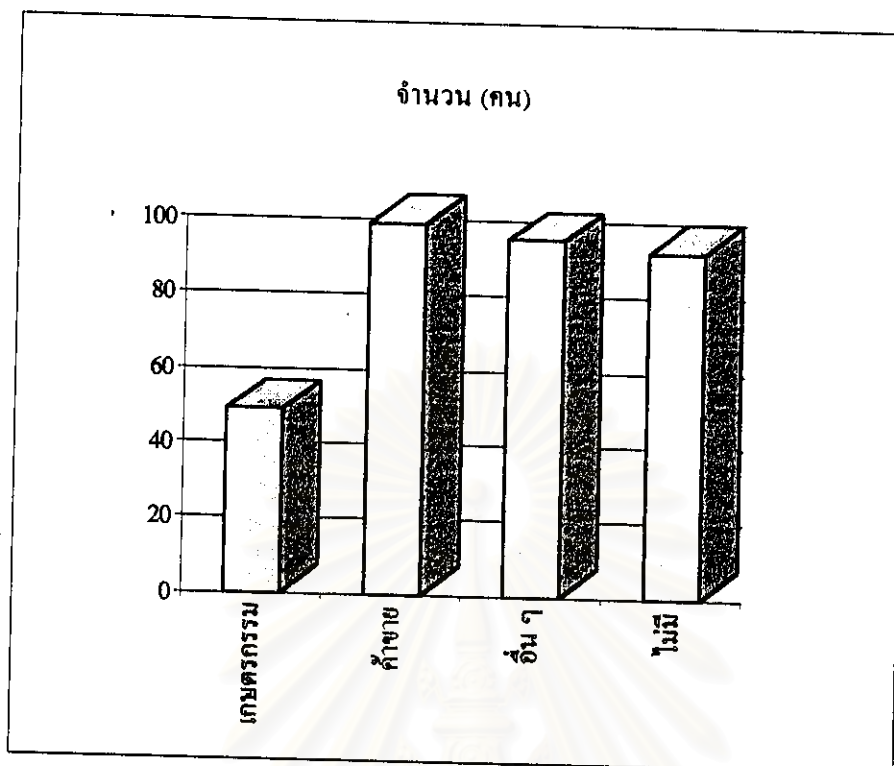
### 6.อาชีพเสริม

จากตารางพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอาชีพค้าขาย และอาชีพอื่น ๆ จำนวน 99 และ 95 คน หรือร้อยละ 29.6 และ 28.4 นอกนั้นมีอาชีพเสริมด้านกสิกรรม จำนวน 49 คน หรือร้อยละ 14.6 ส่วนที่ไม่มีอาชีพเสริมนั้นมีจำนวน 92 คน หรือร้อยละ 27.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพเสริม

อาชีพเสริม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เกษตรกรรม	49	14.6
ค้าขาย	99	29.6
อื่น ๆ	95	28.4
ไม่มี	92	27.5
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพเสริม



#### 7. รายได้

จากตารางพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เดือนละ ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 52 คน หรือ ร้อยละ 15.5 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท และ 6,001 - 9,000 บาท จำนวนคือ 112, 148 คน หรือร้อยละ 33.4, 44.2 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 9,001 - 12,000 บาท และ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 11 และ 12 คน หรือร้อยละ 3.3 และ 3.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.7

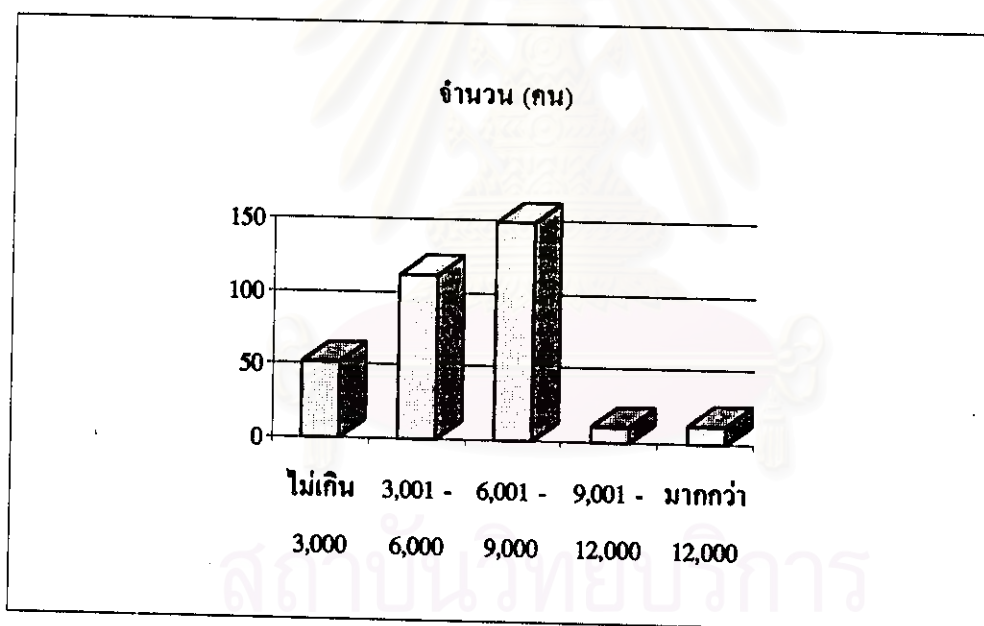
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้ (เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 3,000 บาท	52	15.5
3,001 - 6,000 บาท	112	33.4
6,001 - 9,000 บาท	148	44.2
9,001 - 12,000 บาท	11	3.3
มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป	12	3.6
<b>รวม</b>	<b>885</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 8. รายได้ของกลุ่มสมรส

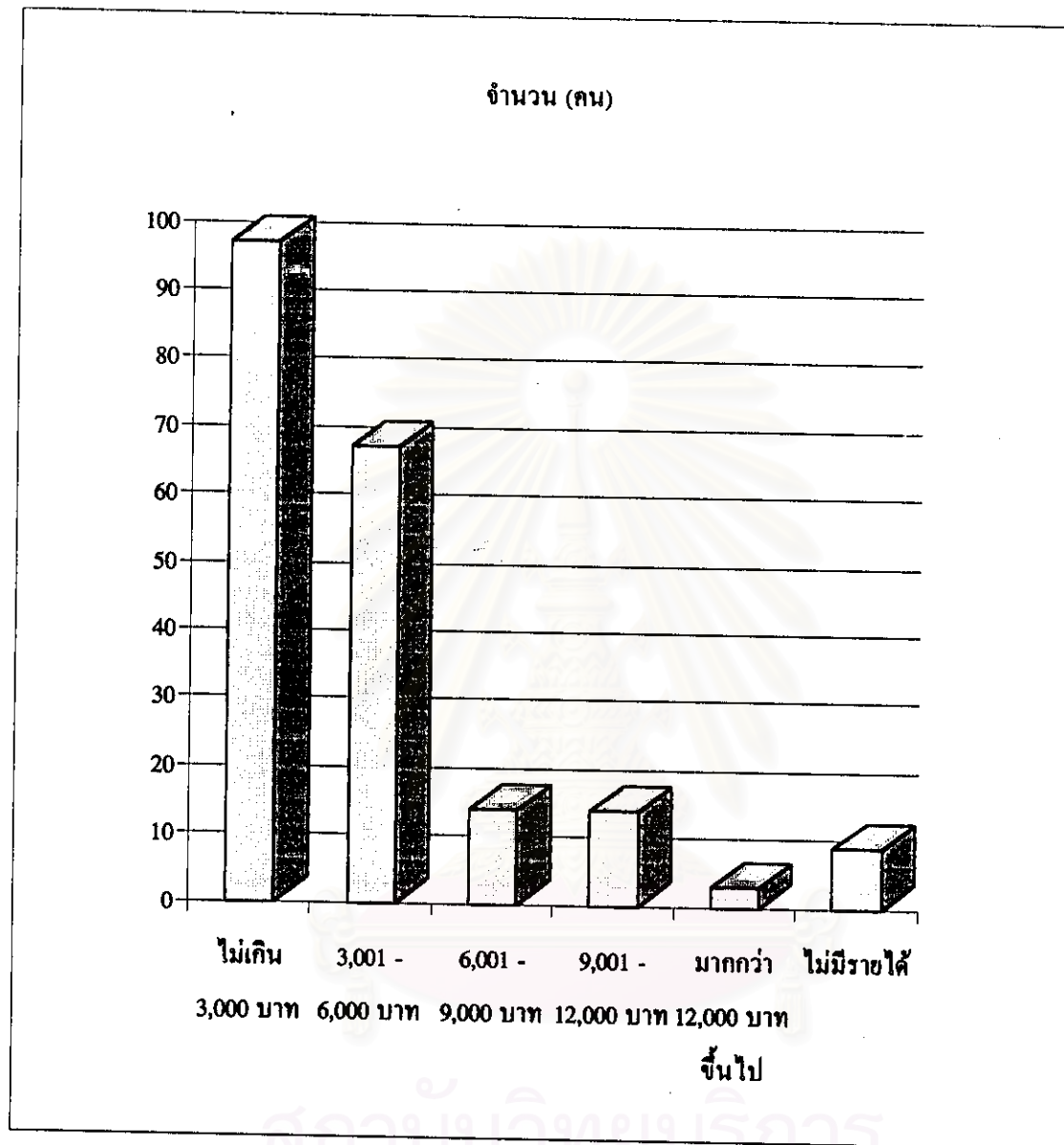
จากผู้ที่มิใช่คู่สมรส 204 คน จำนวนพบว่าคู่สมรสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เดือนละไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 97 คน หรือร้อยละ 47.5 ส่วน รองลงมา มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท จำนวน 67 คน หรือร้อยละ 32.8 มีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท จำนวนเท่ากันคือ 14 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.9 รายได้มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 และ 9 คน หรือร้อยละ 4.4 ไม่มีรายได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของคู่สมรส

รายได้ของคู่สมรส(เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ	หมายเหตุ
ไม่เกิน 3,000 บาท	97	47.5	
3,001 - 6,000 บาท	67	32.8	
6,001 - 9,000 บาท	14	6.9	
9,001 - 12,000 บาท	14	6.9	
มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป	3	1.5	
ไม่มีรายได้	9	4.4	
<b>รวม</b>	<b>204</b>	<b>100.0</b>	<b>ไม่มีคู่สมรส 131 คน</b>

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของผู้สมรส



### 9. รายจ่าย

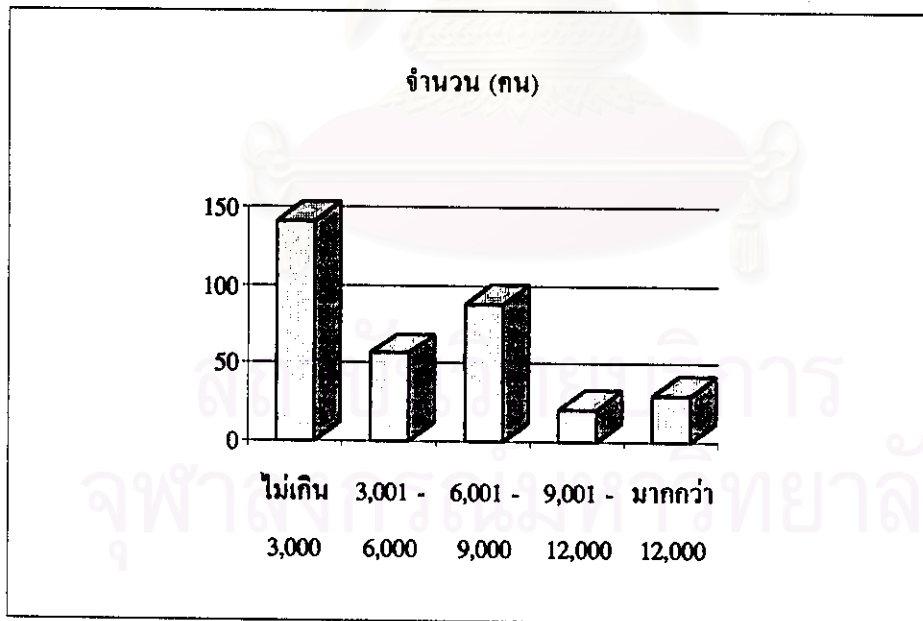
จากตารางพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายจ่ายเดือนละ ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 141 คน หรือ ร้อยละ 42.1 มีรายจ่ายเดือนละ 3,001 - 6,000 บาท 56 คน หรือร้อยละ 16.7 รายจ่ายเดือนละ 6,001 - 9,000 บาท 88 คน หรือร้อยละ 26.3 นอกนั้นมีรายจ่ายเดือนละ 9,001 - 12,000 บาท และ

มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 20 และ 29 คน หรือร้อยละ 6.0 และ 8.7 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายจ่าย

รายจ่าย (เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 3,000 บาท	141	42.1
3,001 - 6,000 บาท	56	16.7
6,001 - 9,000 บาท	88	26.3
9,001 - 12,000 บาท	20	6.0
มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป	29	8.7
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายจ่าย



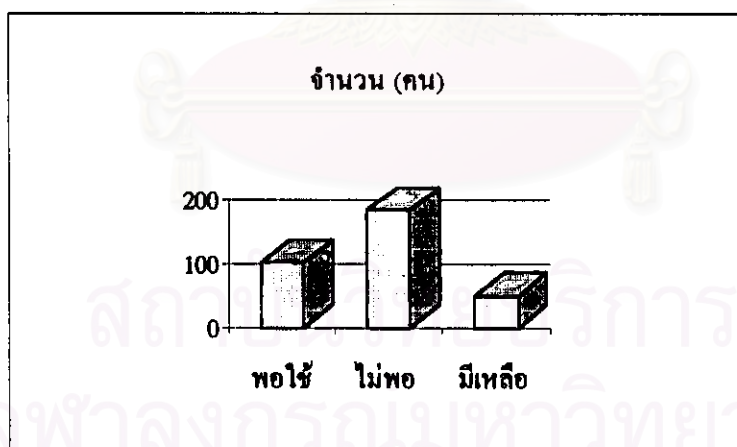
## 10.ความเพียงพอของรายได้

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ ต่อเดือนส่วนใหญ่ไม่เพียงพอกับรายจ่ายถึง 184 คน หรือร้อยละ 54.9 กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนเพียงพอกับรายจ่ายจำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 30.1 ส่วนที่ตอบว่ามีเหลือเก็บบ้างมีจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 14.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเพียงพอของรายได้

ความเพียงพอของรายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พอใช้	101	30.1
ไม่พอใช้	184	54.9
มีเหลือเก็บบ้าง	50	14.9
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเพียงพอของรายได้



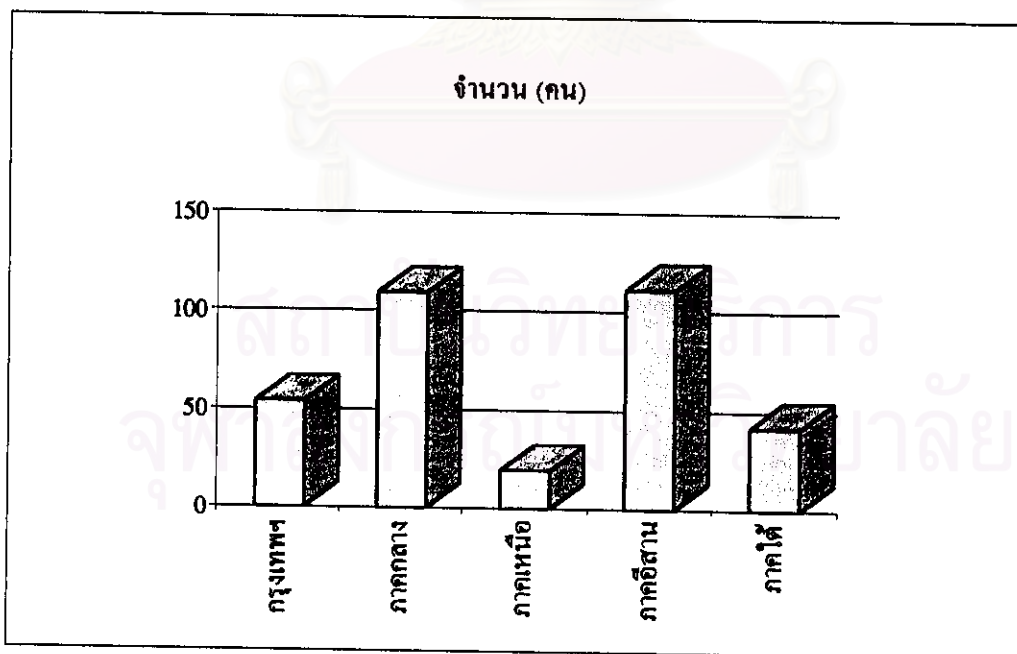
## 11. ภูมิฐานะ

พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิฐานะเดิมอยู่ที่ภาคอีสานจำนวน 111 คน หรือร้อยละ 33.1 รองลงมาคือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานคร ภาคใต้ ภาคเหนือ จำนวน 109, 54, 42, 19 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5, 16.1, 12.5, 5.7 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิฐานะเดิม

ภูมิฐานะเดิม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรุงเทพฯ	54	16.1
ภาคกลาง	109	32.5
ภาคเหนือ	19	5.7
ภาคอีสาน	111	33.1
ภาคใต้	42	12.5
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิฐานะเดิม



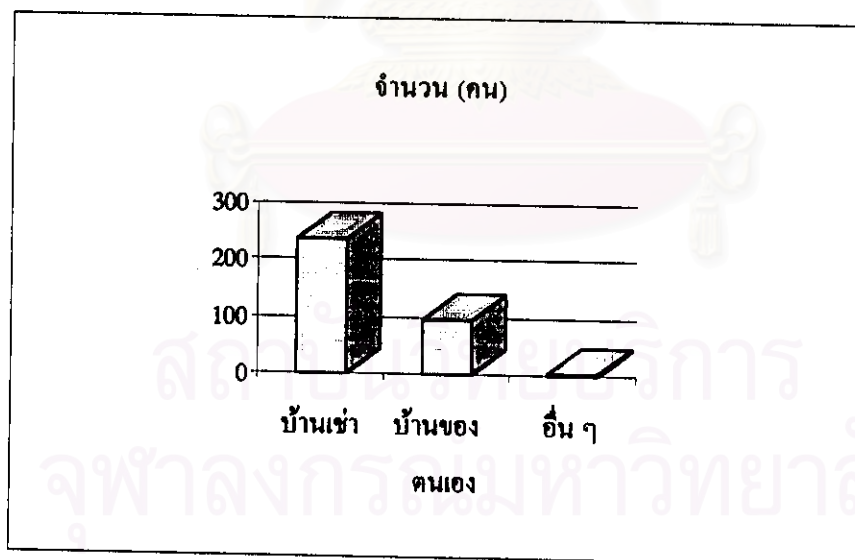
## 12.ที่อยู่ปัจจุบัน

พบว่าส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ อาศัยอยู่ที่บ้านเช่าคิดเป็นจำนวน 238 คน หรือร้อยละ 71.0 นอกนั้นอาศัยอยู่ที่บ้านของตนเอง และที่อื่น ๆ อีก 94, 3คน หรือร้อยละ 28.1, 0.9 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่อยู่ปัจจุบัน

ที่อยู่ปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บ้านเช่า	238	71.0
บ้านของตนเอง	94	28.1
อื่น ๆ	3	0.9
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่อยู่ปัจจุบัน



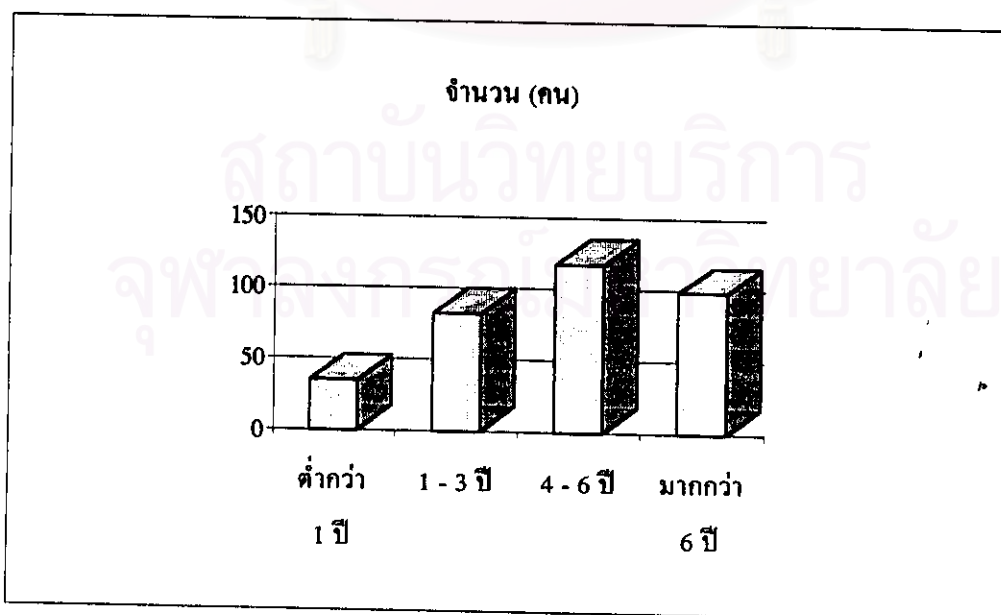
### 18.ระยะเวลาประกอบอาชีพ

ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 35.2 รองลงมาจะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลา 1 - 3 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปีขึ้นไป จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 29.6 และประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลาดำกว่า 1 ปี จำนวน 35 คน หรือร้อยละ 10.4 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาประกอบอาชีพ

ระยะเวลาประกอบอาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	35	10.4
1 - 3 ปี	83	24.8
4 - 6 ปี	118	35.2
มากกว่า 6 ปี ขึ้นไป	99	29.6
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาประกอบอาชีพ





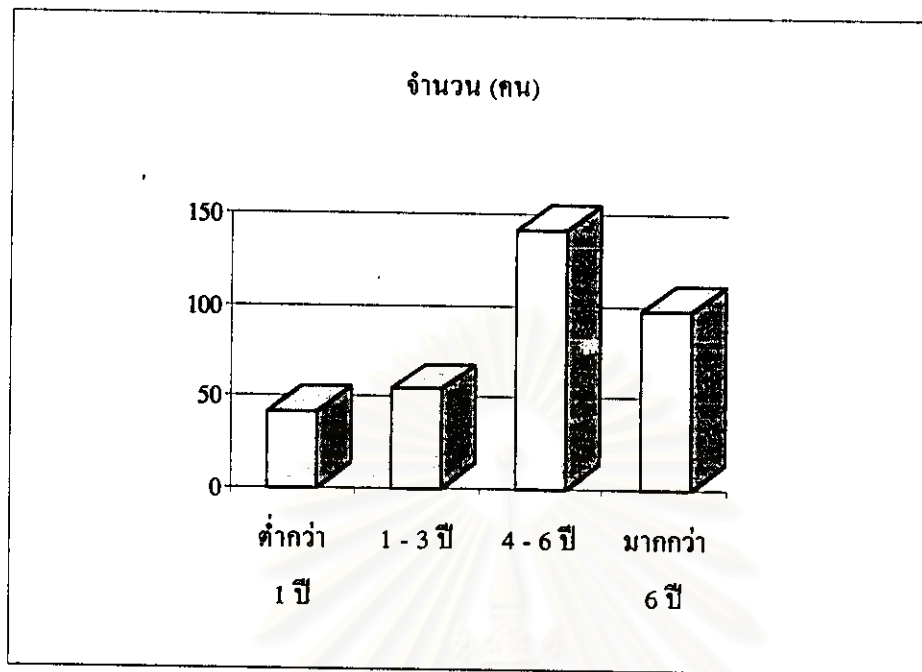
#### 14. ระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่

ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ จะได้รับใบขับขี่มาแล้วเป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมาจะได้รับใบขับขี่มาแล้วเป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปีขึ้นไป, 1 - 3 ปี และ เวลาค่ำกว่า 1 ปี จำนวน 98 คิดเป็นร้อยละ 29.3 จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 16.1 และ จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 12.2 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่

ระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	41	12.2
1 - 3 ปี	54	16.1
4 - 6 ปี	142	42.4
มากกว่า 6 ปี ขึ้นไป	98	29.3
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

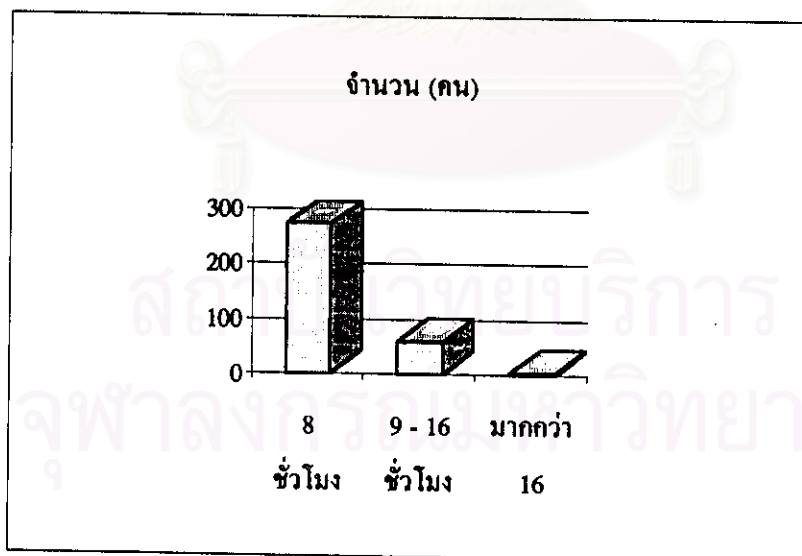
### 15.ระยะเวลาทำงาน

จากการสำรวจพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ทำงานเฉลี่ยวันละ 8 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า คือมีจำนวนถึง 272 คน หรือร้อยละ 81.2 รองลงมาทำงานวันละ 9 - 16 ชั่วโมง คือมีจำนวน 59 คน หรือร้อยละ 17.6 ทำงานมากกว่า 16 ชั่วโมงขึ้นไปมีเพียง 4 คน หรือร้อยละ 1.2 ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาทำงาน

ระยะเวลาทำงาน (ต่อวัน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
8 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า	272	81.2
9 - 16 ชั่วโมง	59	17.6
มากกว่า 16 ชั่วโมง ขึ้นไป	4	1.2
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาทำงาน



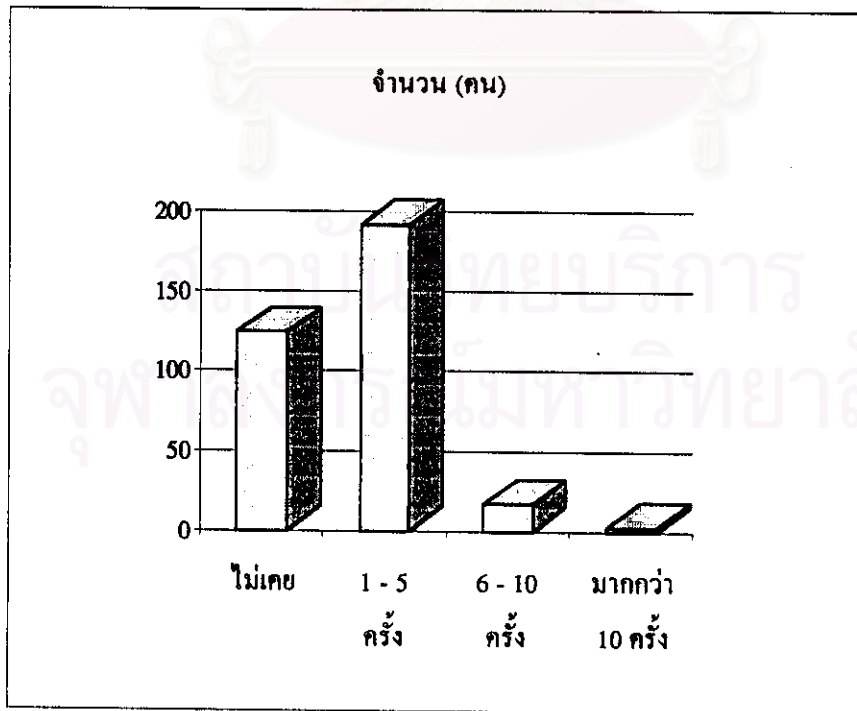
## 16. การประสบอุบัติเหตุ

ในรอบ 1 ปี ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุ 1 - 5 ครั้ง 191 คน หรือร้อยละ 57.0 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ 124 คน หรือร้อยละ 37.0 ประสบอุบัติเหตุ 6 - 10 ครั้ง 17 คน หรือร้อยละ 5.1 ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 10 ครั้ง 3 คน หรือร้อยละ 0.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ

การประสบอุบัติเหตุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	124	37.0
1 - 5 ครั้ง	191	57.0
6 - 10 ครั้ง	17	5.1
มากกว่า 10 ครั้ง	3	0.9
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ



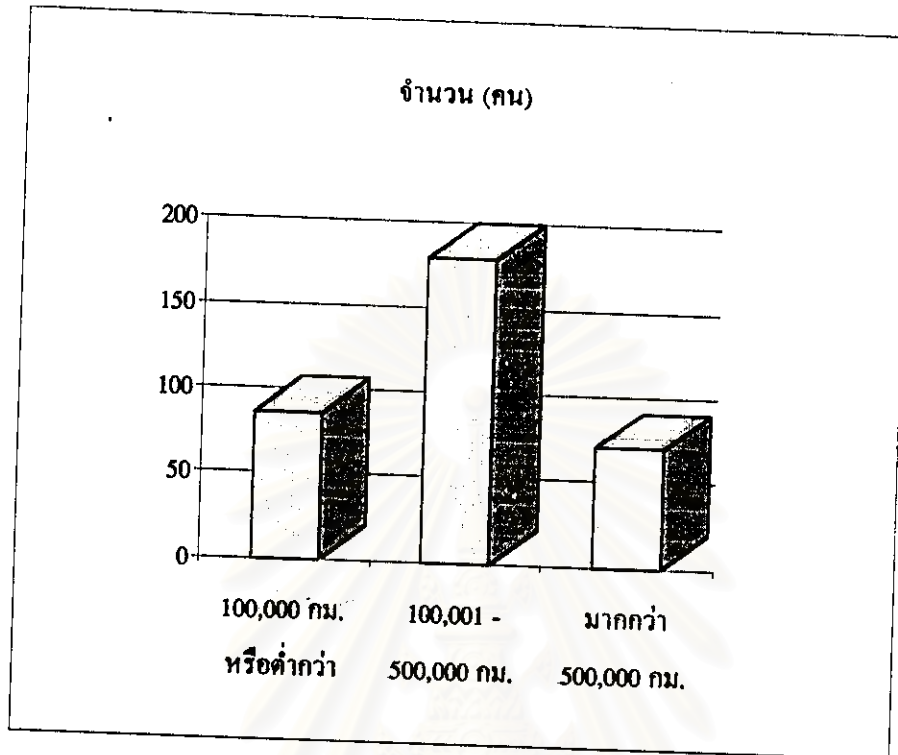
## 17.การใช้งานของรถแท็กซี่

จากการศึกษาพบว่ารถแท็กซี่ที่ผู้ขับแท็กซี่ส่วนใหญ่ใช้ในการประกอบอาชีพ ระยะทางการใช้งานของรถ 100,000 - 500,000 กิโลเมตร จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 53.4 มีระยะทางการใช้งานของรถ 100,000 กิโลเมตร หรือต่ำกว่า จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 25.7 ระยะทางการใช้งานของรถมากกว่า 500,000 กิโลเมตร จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 20.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางการใช้งานของรถ

ระยะทางการใช้งานของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
100,000 กม. หรือต่ำกว่า	86	25.7
100,001 - 500,000 กม.	179	53.4
มากกว่า 500,000 กม. ขึ้นไป	70	20.9
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางการใช้งานของรถ



#### 18. ประสิทธิภาพทำผิดกฎจราจร

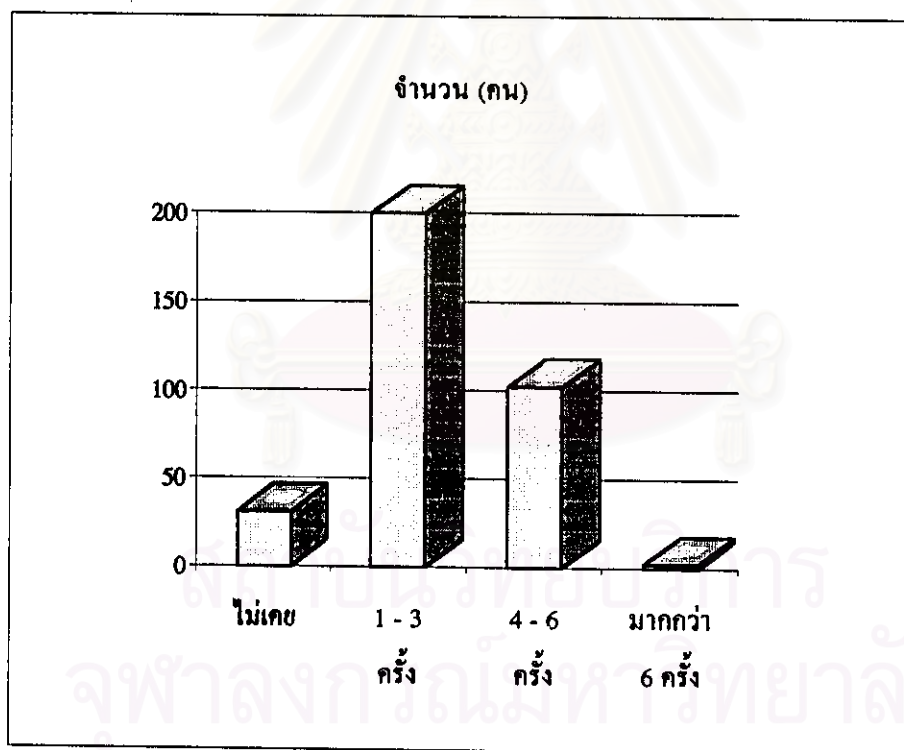
ในรอบ 1 เดือน ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ทำผิดกฎจราจร 1 - 3 ครั้ง 200 คน หรือร้อยละ 59.7 ทำผิดกฎจราจร 4 - 6 ครั้ง 102 คน หรือร้อยละ 30.4 ไม่เคยทำผิดกฎจราจร 31 คน หรือร้อยละ 9.3 ทำผิดกฎจราจรมากกว่า 6 ครั้ง 2 คน หรือร้อยละ 0.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.18

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร

ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร (เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	31	9.3
1 - 3 ครั้ง	200	59.7
4 - 6 ครั้ง	102	30.4
มากกว่า 6 ครั้ง	2	0.6
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร



## 19. ความรู้เรื่องกฎจราจร

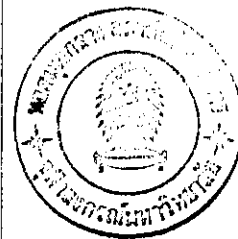
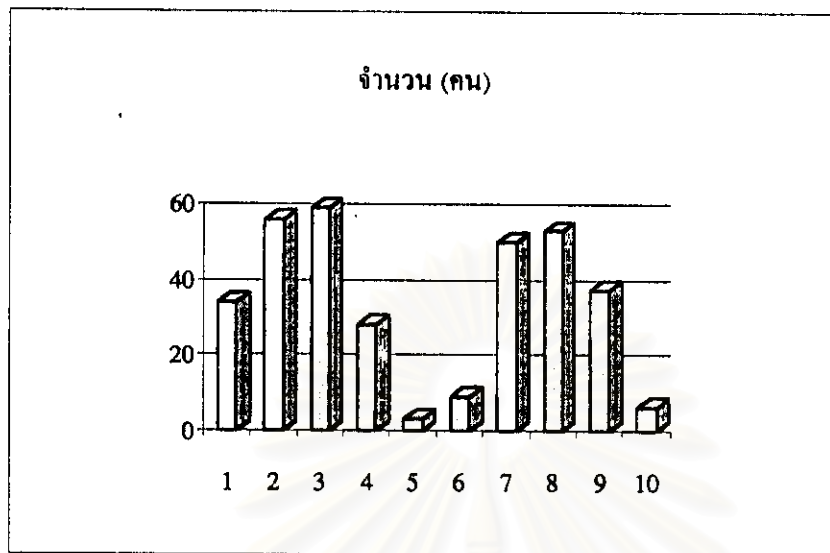
จากแบบสอบถามในการวัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวนทั้งสิ้น 15 ข้อ โดยมีการกำหนดระดับการให้คะแนนดังนี้ หากตอบถูกให้คะแนนข้อละ 1 คะแนน หากตอบผิดให้คะแนนข้อละ 0 คะแนน ผลการสอบถามพบว่า มีผู้ที่ได้คะแนนสูงสุด คือ 15 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุดที่ 6 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 9.988 (S.D. = 2.864) ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6.0	34	10.1
7.0	56	16.7
8.0	59	17.6
9.0	28	8.4
10.0	3	0.9
11.0	9	2.7
12.0	50	14.9
13.0	53	15.8
14.0	37	11.0
15.0	6	1.8
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100</b>



แผนภูมิที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร

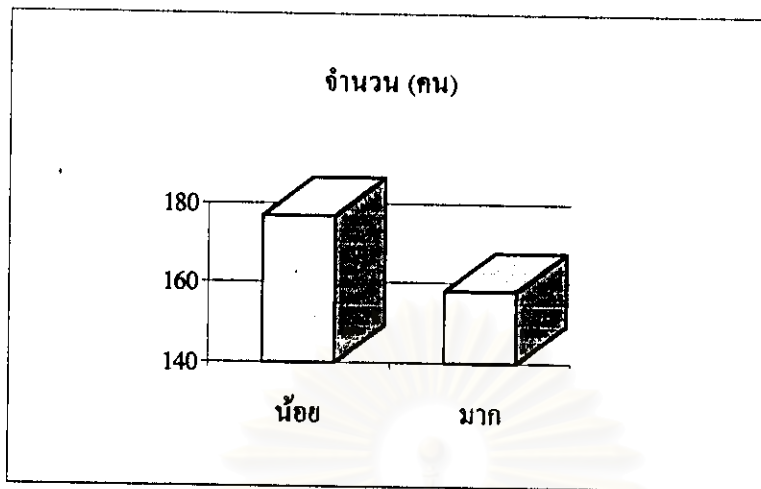


ดังนั้นจึงสามารถแบ่งผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยได้ โดยกำหนดว่าผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือต่ำกว่า 9.988 เป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 117 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมากมีทั้งสิ้น 158 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 ดังแสดงนตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	117	52.8
มาก	158	47.2
รวม	275	100

แผนภูมิที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ส่วนที่ 2 การฝ่าฝืนกฎจราจร

จากการสอบถามเพื่อในการวัดเรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวน 10 ข้อ โดยแบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ และกำหนดค่าดัชนีที่จะเป็นตัวบอกถึงระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรไว้ดังนี้

การฝ่าฝืนกฎจราจร	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
บ่อยมาก	3	A
บ่อย	2	B
น้อย	1	C

ค่าดัชนีของการฝ่าฝืนการจราจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก  $(A \times 3) + (B \times 2) + (C \times 1)$

จากการวิเคราะห์พบว่า ค่าดัชนีของการฝ่าฝืนกฎจราจรในลักษณะต่าง ๆ พบว่าผู้ขับรถแท็กซี่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องต่าง ๆ ทั้ง 10 ข้อ พบว่ามีผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสารบริเวณปากทางเข้าออกอาคารมากที่สุด โดยมีค่าดัชนีสูงสุดคือ 913 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.725 รองลงมา คือการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสารโดยไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณ มีค่าดัชนีรวมทั้งสิ้น 770 คะแนน ค่าเฉลี่ย 2.299 ส่วนเรื่องที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยที่สุด คือการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสารบนสะพานหรืออุโมงค์ โดยมีค่าดัชนีเพียง 372 คะแนน มีค่าเฉลี่ย 1.110 ส่วนดัชนีในภาพรวมของการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่จะมีค่าดัชนีอยู่ที่ 610 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ย 1.820 ดังแสดงในตารางที่ 4.21

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลำดับการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่อง  
การจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร

ลำดับที่	การฝ่าฝืนกฎจราจร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารปากทางเข้าออกอาคาร	913	2.725	0.486
2	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารโดยไม่แสดงสัญญาณ	770	2.299	0.697
3	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารโดยในที่ห้ามจอดเมื่อใช้เวลาไม่มาก	767	2.290	0.703
4	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารตามป้ายรถเมล์	759	2.266	0.712
5	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารโดยในที่ห้ามจอดเมื่อมีรถไม่มาก	669	1.997	0.582
6	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารโดยไม่ดูเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	656	1.958	0.761
7	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารบนทางเท้า	437	1.304	0.631
8	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในทางร่วมแยก	380	1.134	0.420
9	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในเขตปลอดภัย	374	1.116	0.365
10	จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารบนสะพานหรืออุโมงค์	372	1.110	0.367
	รวม	610	1.820	0.222

ในการวิเคราะห์ในเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร โดยรวมของผู้ขับรถแท็กซี่แต่ละคน จะวิเคราะห์โดยการนำคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในแต่ละข้อมารวมกัน พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่ได้คะแนนสูงสุดมี 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3 คือได้คะแนน 26 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี 6 คนหรือร้อยละ 1.8 คือได้ 13 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 18.200 คะแนน (S.D. = 2.217) ดังแสดงในตารางที่ 4.22

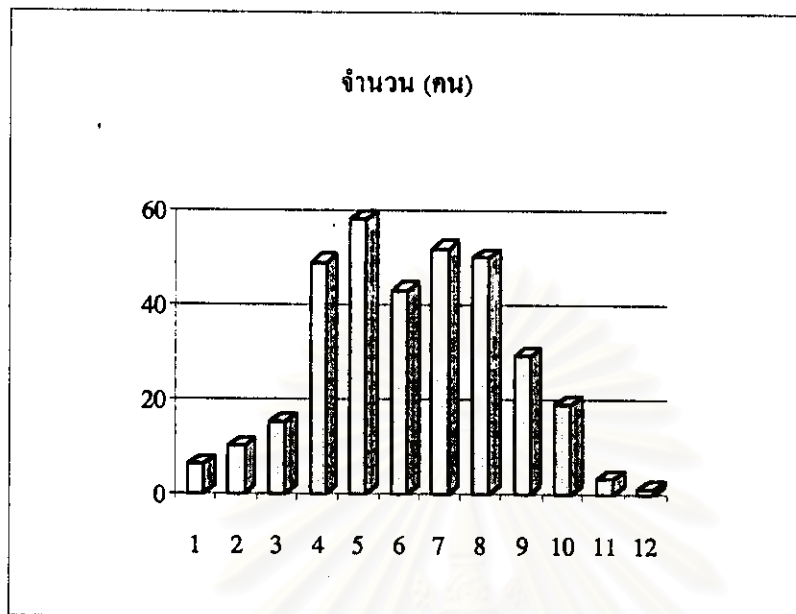
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร  
เรื่องจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
13.0	6	1.8
14.0	10	3.0
15.0	15	4.5
16.0	49	14.6
17.0	58	17.3
18.0	43	12.8
19.0	52	15.5
20.0	50	14.9
21.0	29	8.7
22.0	19	5.7
23.0	3	0.9
26.0	1	0.3
<b>รวม</b>	<b>335</b>	<b>100</b>

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร  
เรื่องจอครถรับ - ส่งผู้โดยสาร

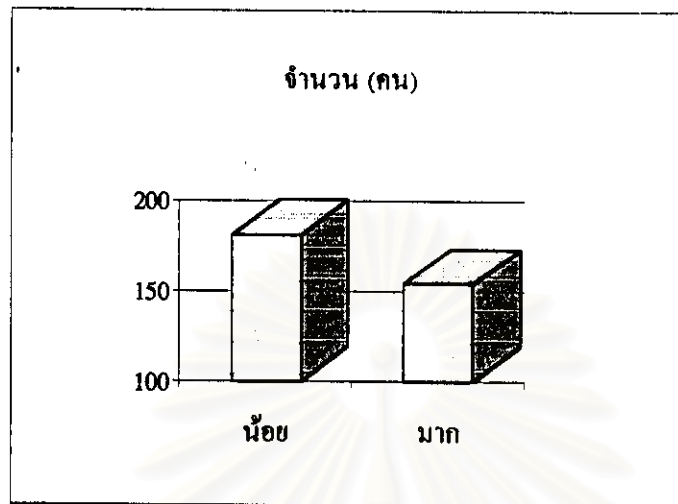


โดยจากค่าเฉลี่ยสามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับโดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า พบว่าผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอครถรับ - ส่งผู้โดยสารน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ 18.200 มีจำนวนทั้งสิ้น 181 คน หรือร้อยละ 54.0 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอครถรับ - ส่งผู้โดยสารมากคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 154 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่อง  
จอครถรับ - ส่งผู้โดยสาร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	181	54.0
มาก	154	46.0
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่อง  
จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

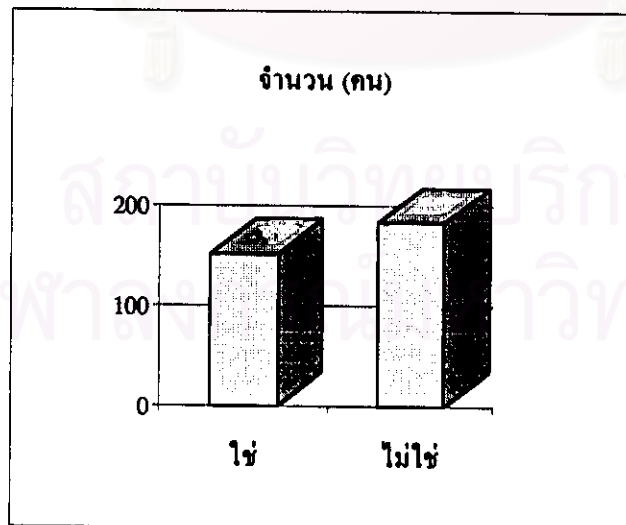
### ส่วนที่ 8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจร

จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหารางจรของผู้ขับรถแท็กซี่ ในเรื่อง การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเรื่องการจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสาร ว่าเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิด ปัญหาการจราจรใช่หรือไม่ พบว่า ตอบว่าใช่ จำนวน 152 คน หรือร้อยละ 45.4 ตอบว่าไม่ใช่ จำนวน 183 คน หรือร้อยละ 54.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิด ปัญหารางจร

สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหารางจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	152	45.4
ไม่ใช่	183	54.6
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.23 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิด ปัญหารางจร





กลุ่มที่เห็นว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร เนื่องจากให้เหตุผลดังนี้

1. ผู้โดยสารมักเรียกรถแท็กซี่ในสถานที่ชุมชนที่การจราจรติดขัด
2. ไม่มีการจัดสถานที่ให้รถแท็กซี่จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร จึงกีดขวางการจราจร
3. รถแท็กซี่มักต้องเปลี่ยนเลนหรือหยุดรถกระทันหันทำให้กีดขวางการจราจรของรถคันอื่น ๆ

กลุ่มที่เห็นว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร ไม่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร เนื่องจากให้เหตุผลดังนี้

1. การจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสารของรถแท็กซี่จะใช้เวลาไม่นานนักจึงไม่มีผลกระทบต่อปัญหาจราจร
2. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่การจราจรติดขัดมากรถเคลื่อนตัวได้น้อย การจอดรถรับ - ส่ง ผู้โดยสารจึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร
3. การจอดรถของรถประเภทอื่น ๆ เช่น รถเมล์ รถยนต์ก็มีส่วนที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร
4. รถแท็กซี่มีจำนวนน้อยกว่ารถอีกหลายประเภทจึงไม่ใช่สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร
5. การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเรื่องการขับขี่จะมีผลกระทบต่อการจราจรมากกว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่
6. สาเหตุหลักของการเกิดปัญหาจราจรเกิดจากหลาย ๆ สาเหตุ

จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในเรื่องการกวาดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรว่าจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้หรือไม่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เห็นว่า แก้ไขปัญหาได้ จำนวน 284 คน หรือร้อยละ 84.8 ตอบว่าไม่ได้ จำนวน 51 คน หรือร้อยละ 15.2 ดังแสดงในตารางที่ 4.25

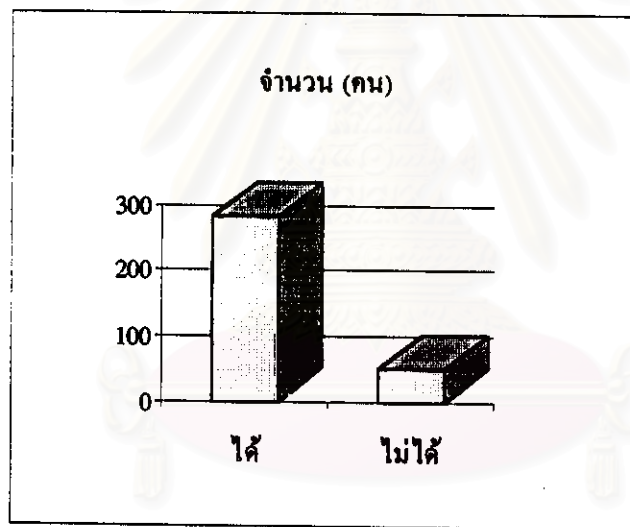
ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจร

จราจร

การแก้ไขปัญหาราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ได้	284	84.8
ไม่ได้	51	15.2
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.24 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจร

จราจร



กลุ่มที่เห็นว่า การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะช่วย แก้ไขปัญหาราจรได้ เนื่องจากให้เหตุผลดังนี้

- 1.สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาราจรคือ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่
- 2.การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จะทำให้ผู้ขับขี่ขับรถอย่างระมัดระวังและมีวินัยมากขึ้น

3. หากผู้ขับขี่ขับรถอย่างมีระเบียบวินัยจะทำให้การจราจรคล่องตัว และสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

กลุ่มที่เห็นว่า การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะช่วย **แก้ไขปัญหาจราจรไม่ได้** เนื่องจากให้เหตุผลดังนี้

1. การฝ่าฝืนกฎจราจรไม่ใช่สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร
2. การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมักทำเข้มงวดเพียงชั่วคราวชั่วคราวไม่จริงจัง
3. การทำหน้าที่การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าพนักงานไม่เคร่งครัด มีการทุจริตง่าย
4. โทษของการฝ่าฝืนกฎจราจรมีเพียงน้อยนิดและเพียงปรับเท่านั้น
5. การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ
6. สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมีมากมายหลายสาเหตุ
7. กำลังของเจ้าพนักงานมีไม่เพียงพอที่จะกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
8. ในสภาพการจราจรที่ติดขัดการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดโดยการเรียกจับของเจ้าพนักงานจะยิ่งทำให้เกิดขวางการจราจรและรถติดขัดมากยิ่งขึ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการให้กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่แสดงความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหารถของกรุงเทพมหานครว่าควรเน้นด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับความสำคัญมา 5 อันดับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้จัดลำดับให้ การสร้างถนนหรือเพิ่มทางด่วนให้มากยิ่งขึ้น เป็นมาตรการที่ควรเน้นที่สุดถึงจำนวน 134 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมาคือ ควรเน้นในด้านการกวาดล้างและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จำนวน 91 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 27.2 ดังแสดงในตารางที่ 4.26



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.26 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดลำดับการแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การแก้ไขปัญหาราจร	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับ ที่ 1	ลำดับ ที่ 2	ลำดับ ที่ 3	ลำดับ ที่ 4	ลำดับ ที่ 5	ไม่จัด ลำดับ
สร้างถนน หรือทางด่วนให้เพิ่มมากขึ้น	134.0 (40.0)	91.0 (27.2)	66.0 (19.7)	-	22.0 (6.6)	22.0 (6.6)
กวดขันและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	91.0 (27.2)	67.0 (20.0)	89.0 (26.6)	44.0 (13.1)	22.0 (6.6)	22.0 (6.6)
ควบคุมปริมาณรถ	66.0 (19.7)	133.0 (39.7)	67.0 (20.0)	25.0 (7.5)	22.0 (6.6)	22.0 (6.6)
ปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เพียงพอ และมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น	-	22.0 (6.6)	69.0 (20.6)	88.0 (26.3)	89.0 (26.6)	67.0 (20.0)
มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น	22.0 (6.6)	22.0 (6.6)	22.2 (6.6)	89.0 (26.6)	70.0 (20.9)	110.0 (32.8)
อื่น ๆ	22.0 (6.6)	-	22.0 (6.6)	89.0 (26.6)	110.0 (32.8)	92.0 (27.5)

จากการให้กลุ่มตัวอย่างเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจรในกรุงเทพมหานคร โดยให้มีการจัดลำดับ 5 ลำดับนั้น ผู้วิจัยได้นำน้ำหนักคะแนนในการจัดลำดับดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับที่	คะแนน	สัญลักษณ์
1	5	A
2	4	B
3	3	C
4	2	D
5	1	E
ไม่ได้จัดลำดับ	0	F

ค่าดัชนีของการแก้ไขปัญหารางจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(A \times 5) + (B \times 4) + (C \times 3) + (D \times 2) + (E \times 1) + (F \times 0)$$

ผลจากการให้คะแนนนำนักพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ เห็นว่ามาตรการในการแก้ไขปัญหารางจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือ สร้างถนนหรือเพิ่มทางด่วนให้มากขึ้น รองลงมาควรควบคุมปริมาณรถ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 4.27

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.27 การจัดลำดับตามน้ำหนักคะแนน จำแนกตามมาตรการการแก้ไขปัญหาจราจร

ลำดับที่	การแก้ไขปัญหาจราจร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	สร้างถนน หรือทางด่วนให้เพิ่มมากขึ้น	1254	3.743	1.476
2	ควบคุมปริมาณรถ	1135	3.388	1.403
3	กวดขันและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	1100	3.284	1.482
4	ปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เพียงพอ และมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น	560	1.672	1.196
5	มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น	512	1.528	1.492
6	อื่น ๆ	464	1.385	1.308

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ส่วนที่ 4 การจัดระเบียบข้อมูล

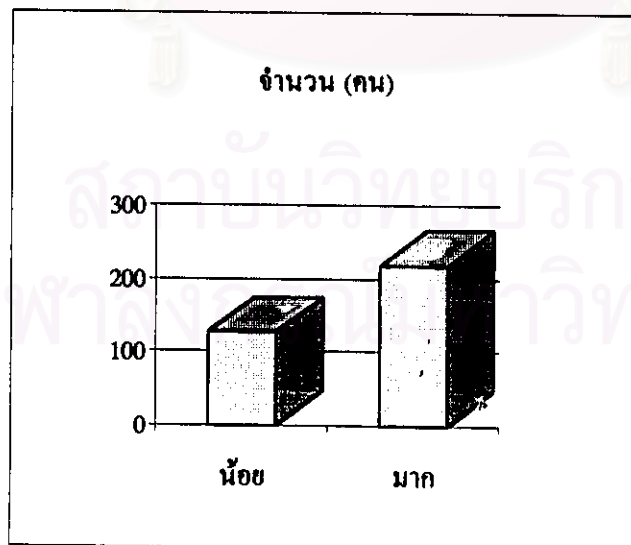
จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้ทั้งสิ้น 9 สมมติฐาน และได้มีการจัดหมวดหมู่ของตัวแปรที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกรรมการทำผิดกฎจราจรใหม่ไว้ดังนี้

1. อายุ ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่อายุน้อย คือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 - 31 ปี ซึ่งมีจำนวน 127 คน หรือร้อยละ 37.9 และผู้ที่มีอายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 32 ปี ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 208 คน หรือร้อยละ 62.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	127	37.9
มาก	218	62.1
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.25 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ



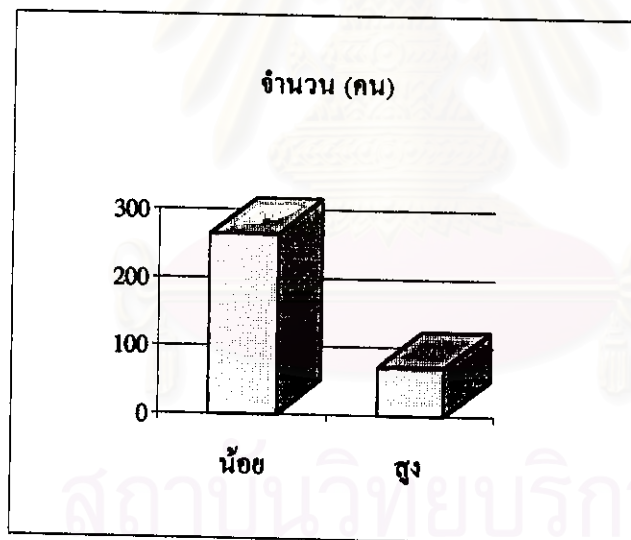


2.ระดับการศึกษา ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย คือผู้ที่ไม่ได้เรียนและมีระดับการศึกษาประถมศึกษา ซึ่งมีจำนวน 265 คน หรือร้อยละ 79.1 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาดังแต่มัธยมศึกษาขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 70 คน หรือร้อยละ 20.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	265	79.1
สูง	70	20.9
รวม	335	100.0

ตารางที่ 4.26 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มระดับการศึกษา

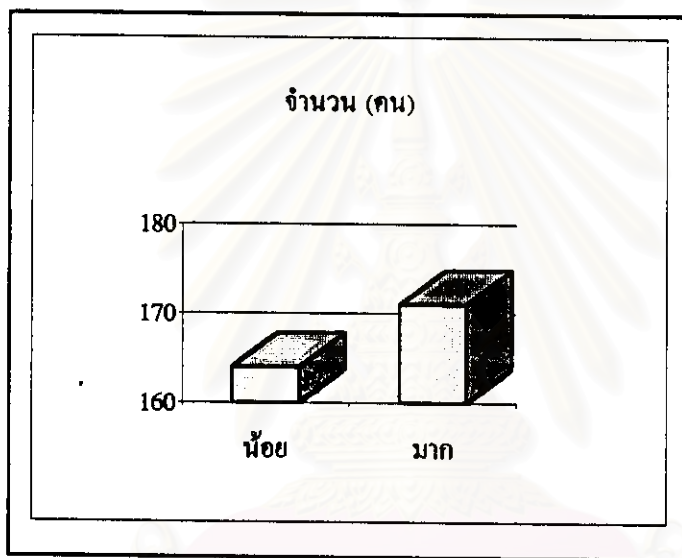


3. รายได้ ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีรายได้น้อย คือผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 6,001 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 164 คน หรือร้อยละ 49.0 และผู้ที่มีรายได้สูง คือ ผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 171 คน หรือร้อยละ 51.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	164	49.0
มาก	171	51.0
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.27 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้



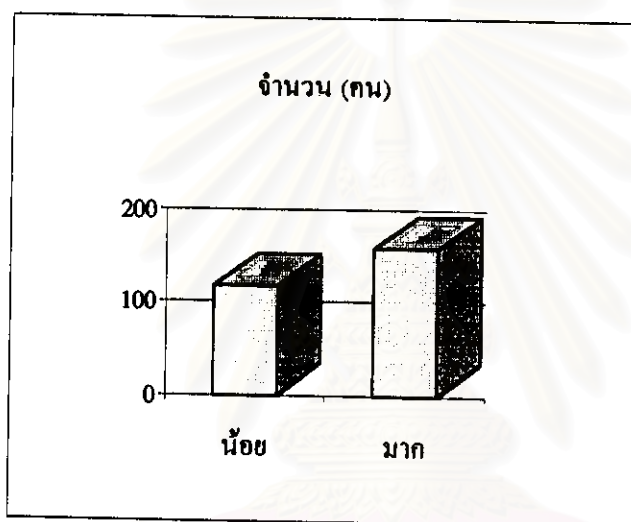
4. ความรู้เรื่องกฎจราจร ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ซึ่งมีทั้งสิ้น 117 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมีทั้งสิ้น 158 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 ดังแสดงในตารางที่ 4.31

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	117	52.8
มาก	158	47.2
<b>รวม</b>	<b>835</b>	<b>100.0</b>

แผนภูมิที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มความรู้เรื่องกฎจราจร



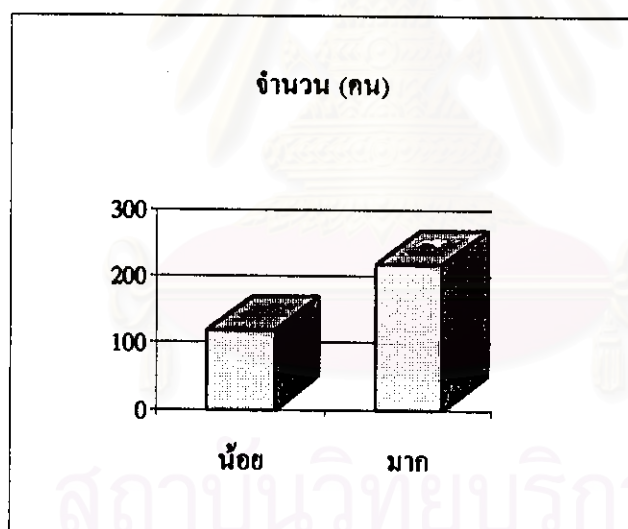
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5. ประสิทธิภาพการขับรถ ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถน้อยคือ ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถตั้งแต่ 3 ปี ลงมาซึ่งมีทั้งสิ้น 118 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 35.2 และผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถสูงคือ มีประสิทธิภาพการขับรถ มากกว่า 3 ปี มีทั้งสิ้น 217 คน คิดเป็นร้อยละ 64.8 ดังแสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสิทธิภาพการขับรถ

ประสิทธิภาพการขับรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	118	35.2
มาก	217	64.8
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.29 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสิทธิภาพการขับรถ

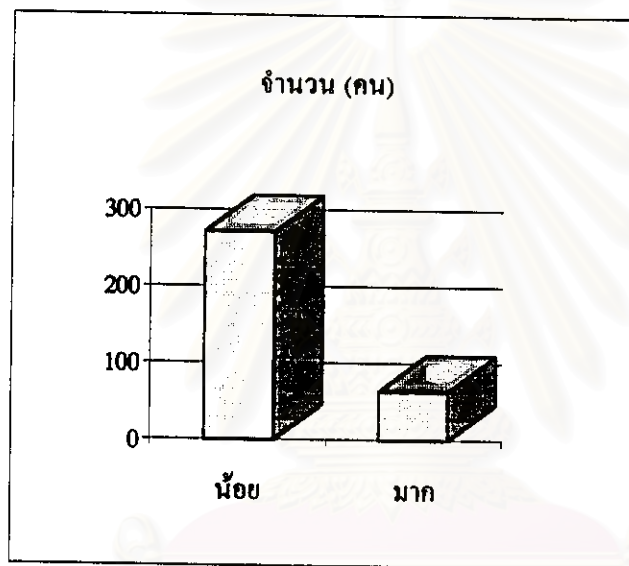


6. ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อยคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน 8 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า ซึ่งมีทั้งสิ้น 272 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.2 และผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมงขึ้นไป 63 คน คิดเป็นร้อยละ 18.8 ดังแสดงในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน

ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	272	81.2
มาก	63	18.8
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.30 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน

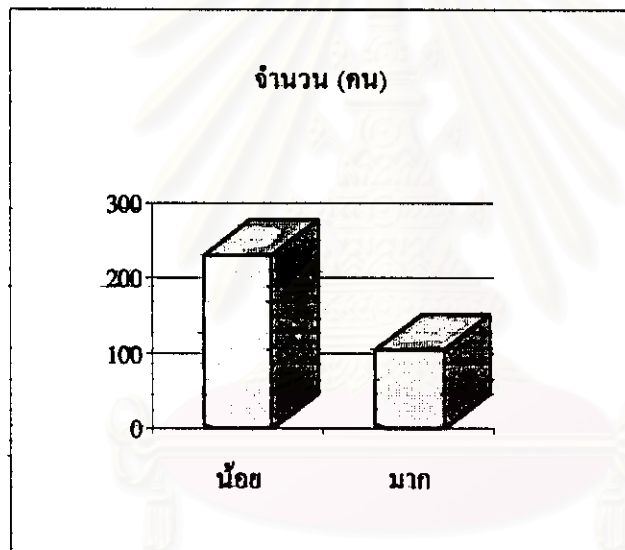


7. การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย คือ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรเดือนละ 3 ครั้งหรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 231 คน หรือร้อยละ 69.0 และผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก คือผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 3 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นจำนวน 104 คน หรือร้อยละ 31.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	231	69.0
มาก	104	31.0
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.31 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

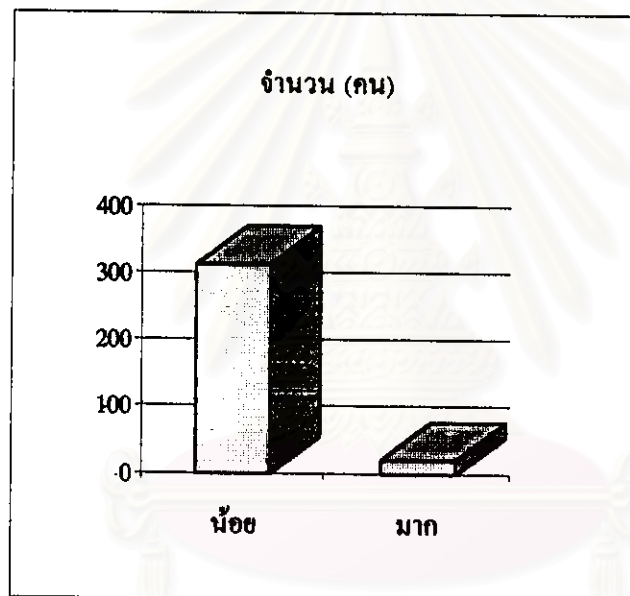


8. การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจร น้อยกว่า 6 ครั้ง ต่อปี ซึ่งมีจำนวน 315 คน หรือร้อยละ 94.0 และผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรตั้งแต่ 6 ครั้งต่อปี ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 20 คน หรือร้อยละ 6.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มการประสบอุบัติเหตุทางการจราจร

การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	315	94.0
มาก	20	6.0
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.32 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มการประสบอุบัติเหตุทางการจราจร

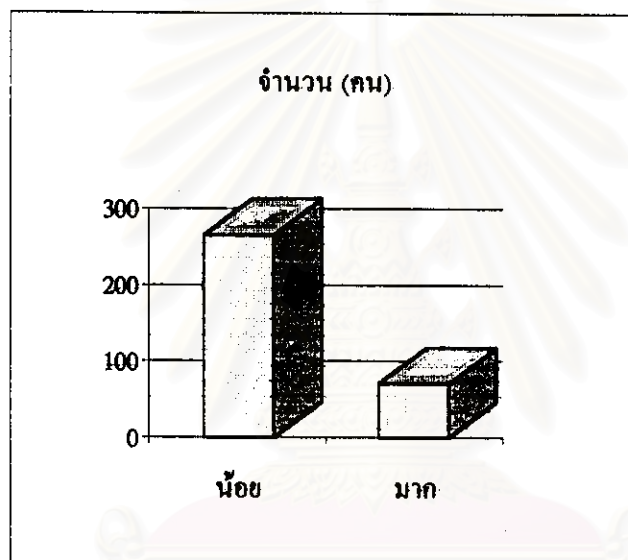


9. สภาพการใช้งานของรถที่ขับ ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ สภาพการใช้งานของรถที่ขับไม่นานาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานตั้งแต่ 500,000 กิโลเมตรลงมา มีจำนวน 265 คน หรือร้อยละ 79.1 และสภาพการใช้งานของรถที่ขับนานาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานมากกว่า 500,000 กิโลเมตรขึ้นไป จำนวน 70 คน หรือร้อยละ 20.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.36

ตารางที่ 4.36 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามสภาพการใช้งานของรถ

สภาพการใช้งานของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	265	79.1
มาก	70	20.9
รวม	335	100.0

แผนภูมิที่ 4.33 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามสภาพการใช้งานของรถ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ส่วนที่ 5 การทดสอบสมมติฐาน

### สมมติฐานการวิจัย ข้อที่ 1

ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

ตารางที่ 4.37 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของอายุผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	127	1.69	0.46	4.58	0.00
มาก	208	1.45	0.5		

จากตารางที่ 4.37 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องอายุ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีอายุมาก” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า “ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก”

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก”

## สมมติฐานการวิจัย 2

ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร มากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า

ตารางที่ 4.38 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของระดับการศึกษาของผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	265	1.43	0.5	-14.95	0.00
มาก	70	1.97	0.17		

จากตารางที่ 4.38 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องระดับการศึกษา ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีการศึกษามาก” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า “ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามาก”

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า”

## สมมติฐานการวิจัย 3

ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง

ตารางที่ 4.39 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน  
(Independent - Samples T Test) ของรายได้ของผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้  
โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	164	1.57	0.50	0.96	0.34
มาก	171	1.51	0.50		

จากตารางที่ 4.39 พบว่า จากการทดสอบค่าเฉลี่ยในเรื่องรายได้ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีรายได้สูง ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง ”

#### สมมติฐานการวิจัย 4

ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร

ตารางที่ 4.40 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน  
(Independent - Samples T Test) ของความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการ  
จอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	177	1.2	0.4	-19.08	0.00
มาก	158	1.92	0.28		

จากตารางที่ 4.40 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจรปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน ( Significance ) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (  $\alpha$  ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (  $H_0$  ) ที่ว่า “ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (  $H_1$  ) ที่ว่า “ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ”

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ”

#### สมมติฐานการวิจัย 5

ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง

ตารางที่ 4.41 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของประสบการณ์การขับรถของผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรม การจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การขับรถ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	118	1.78	0.42	7.26	0.00
มาก	217	1.41	0.49		

จากตารางที่ 4.41 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์การขับรถ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน ( Significance ) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (  $\alpha$  ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (  $H_0$  ) ที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (  $H_1$  ) ที่ว่า “ ผู้ที่มี

ประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง ”

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง ”

#### สมมติฐานการวิจัย 6

ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก

ตารางที่ 4.42 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

เวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	272	1.53	0.50	-0.83	0.41
มาก	63	1.59	0.50		

จากตารางที่ 4.42 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน ( Significance ) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (  $\alpha$  ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (  $H_0$  ) ที่ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก ”

## สมมติฐานการวิจัย 7

ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า

ตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรอายุผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	315	1.55	0.50	14.08	0.00
มาก	20	1.35	0.49		

จากตารางที่ 4.43 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า “ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า”

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า”

### สมมติฐานการวิจัย 8

ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมากกว่า

ตารางที่ 4.44 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุของผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	163	1.14	0.34	1.79	0.08
มาก	172	1.92	0.27		

จากตารางที่ 4.44 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่แตกต่างกับ ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

### สมมติฐานการวิจัย 9

ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน

ตารางที่ 4.45 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของการใช้งานของรถของผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

การใช้งานของรถ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	265	1.54	0.50	0.49	0.63
มาก	70	1.51	0.50		

จากตารางที่ 4.45 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องการใช้งานของรถ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน ( Significance ) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (  $\alpha$  ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อทดสอบ (  $H_0$  ) ที่ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน ”

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน ”

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ตอนที่ 2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญจำนวน 10 ราย และใช้นามสมมติในการสัมภาษณ์ จากนั้นจึงสรุปผลสัมภาษณ์ตามวิธีการทางมานุษยวิทยา



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตัวภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายสุน (นามสมมติ)

**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สถานที่** สถานีตำรวจนครบาลคอนเมือง

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายสุน

**เพศ** ชาย

**อายุ** 31 ปี

**ระดับการศึกษา** ประถมศึกษาปีที่ 6

**อาชีพ** ขับรถแท็กซี่

**สถานภาพ** สมรส

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายสุนเป็นชายร่างเล็ก ผอม แต่ดูแข็งแรง ผิวคล้ำ สูงประมาณ 160 เซนติเมตร การแต่งกายสุภาพเรียบร้อย แม้เครื่องแต่งกายจะແດดูเก่า แต่ก็ดูสะอาดและมีระเบียบเรียบร้อย ไม่ค่อยพูดพูดเสียงค่อย หางเสียงหัวนแต่ฟังแล้วสุภาพ แต่ต้องพยายามอธิบายคำถามให้โดยละเอียดจึงจะเข้าใจและตอบคำถามได้ ดูไม่มีความมั่นใจในตนเอง

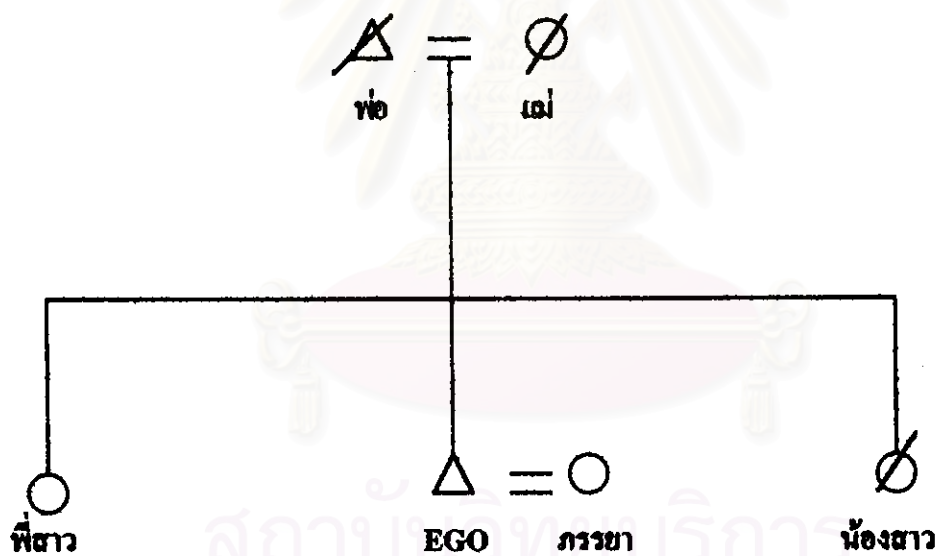
## ประวัติชีวิต

นายสุน เกิดเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2508 ปัจจุบันอายุ 31 ปี มีพี่น้องทั้งหมดรวม 3 คน เป็นหญิง 2 คน ชาย 1 คน นายสุนทรเป็นบุตรคนที่ 2 และเป็นบุตรชายเพียงคนเดียว อาชีพเดิมคือการทำงาน บิคามารดา,และน้องสาวปัจจุบันเสียชีวิตแล้ว

เมื่อเรียนหนังสือจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียน ตำบลเหล่า อำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่ แล้วจึงช่วยบิดามารดาทำนา ภายหลังเมื่ออายุ 25 ปีจึงเข้ามาทำงานเป็นคนขับรถโรงพิมพ์ จากนั้นจึงเปลี่ยนมาขับรถแท็กซี่เนื่องจากมีรายได้ดีกว่าและเป็นงานอิสระ

## สถานภาพครอบครัว

นายสุนสมรสกับนางพร ซึ่งปัจจุบันมีอาชีพเป็นแม่บ้าน ยังไม่มีบุตร



โคอะแกรมที่ 4.1 แสดงเครือญาติของนายสุน

## ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นไม่มีอะไร และเนื่องจากยังไม่บุตรจึงไม่มีภาระอะไรมากค่าใช้จ่ายแต่ละเดือนจึงไม่สูงนัก นายสุนชัยรดเท็กขึ้นมาเป็นเวลาพิเศษแล้ว สำหรับรายได้แต่ละเดือนก็ไม่แน่นอนแต่ก็พอใช้ นอกนั้นก็ไม่มีปัญหาอะไร

ความสัมพันธ์กับญาติพี่น้องนั้นบิดามารดาเสียชีวิตแล้วทั้งคู่ ส่วนน้องสาวนั้นเสียชีวิตตั้งแต่อายุได้ 10 ปี จึงเหลือเพียงพี่สาวซึ่งปัจจุบันทำนาอยู่ที่จังหวัดแพร่ ซึ่งไปมาหาสู่กันทุกปี มีความสนิทสนมกันมา และพี่สาวยังช่วยเหลือส่วน รวมทั้งบ้านและที่นาที่ให้คนเช่าที่จังหวัดแพร่ให้กับตนด้วย ที่ตนต้องเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครก็เพราะต้องการที่จะมีลูกและให้ลูกได้เรียนหนังสือในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งภรรยาก็เป็นคนจังหวัดกรุงเทพมหานครด้วย

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงชกเว้นในวันหยุดซึ่งไม่แน่นอน หากรู้สึกเหนื่อยมากจึงหยุดพัก แต่โดยทั่วไปไม่ค่อยหยุด ยกเว้นวันสำคัญหรือเทศกาลต่าง ๆ เช่นในช่วงสงกรานต์ที่จะกลับไปเยี่ยมญาติที่จังหวัดแพร่

โดยทั่วไปนายสุนนั้นจะตื่นตั้งแต่เวลาประมาณ 05.00 น. เมื่อทำธุระส่วนตัวแล้วจึงออกมาขับรถตอนเวลาประมาณ 05.30 น. จนถึงเวลาประมาณ 11.00 น. จึงพักรับประทานอาหาร โดยในเวลาพักรับประทานอาหารนั้นก็เป็นการที่ไม่แน่นอนต้องดูว่าไปส่งผู้โดยสารตรงจุดไหน และดูว่าตรงไหนมีที่รับประทานอาหารที่มีที่จอดรถได้บ้าง จากนั้นจึงขับรถต่อ หากไม่ค่อยมีผู้โดยสารเวลาประมาณ 13.00 น. จึงกลับบ้านพักเพื่อนอนพักผ่อน จากนั้นจึงกลับมาขับรถหาผู้โดยสารต่อในเวลาประมาณ 15.00 น. จนถึงเวลา 22.00 น. จึงกลับบ้านพัก ซึ่งบางวันหากเหนื่อยมากก็จะรับผู้โดยสารจนถึงเวลา 18.00 น. เท่านั้น

### ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
05.00 น.	ตื่นนอน
05.30 น.	ขับรถ
11.00 น.	ทานอาหาร
13.00 น.	พักผ่อน
15.00 น.	ขับรถ
22.00 น.	เข้าบ้านพัก

#### ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายสุนจะเริ่มขับรถรับผู้โดยสารตั้งแต่เวลา 05.30 น. โดยจะรับผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครโดยทั่วไป ตามจุดที่ผู้โดยสารว่าจ้าง ซึ่งนายสุนทรกล่าวว่าการรับผู้โดยสารนั้นจะไม่เกี่ยงสถานที่ที่จะไป นอกจากเป็นเวลาที่ดี หรือต้องไปในที่เปลี่ยว ส่วนตัวผู้โดยสารนั้นหากเป็นผู้โดยสารชายวัยรุ่นท่าทางไม่ค่อยดีก็จะเกี่ยงเนื่องจากกลัวจะถูกจีบปลิ้น แต่โดยปกติจะไม่เกี่ยงผู้โดยสารเลยเนื่องจากคิดว่าดีกว่าวิ่งรถเปล่า และปัจจุบันมีแท็กซี่มากกว่าสมัยก่อนจึงต้องแข่งขันกันสูงมาก แต่ในช่วง 16.00 - 18.00 น. นั้นจะมีผู้โดยสารมารถจะไม่ค่อยว่างเนื่องจากเป็นเวลาส่งรถแท็กซี่ ดังนั้นจึงสามารถหาผู้โดยสารได้ดี เพราะรถแท็กซี่ไม่ค่อยมี ดังนั้นในบางวันหากเหนื่อยมากและมีผู้โดยสารมากพอที่จะกลับบ้านเร็วกว่าปกติ เนื่องจากในช่วงรถติดนั้นบางวันการขับรถจะเหนื่อยและเครียดมาก แต่หากบางวันพบผู้โดยสารที่ดีไม่เรื่องมากก็จะไม่ค่อยเครียดเพราะจะเปิดเพลงฟังหรืออ่านหนังสือเมื่อเวลารถติด

#### ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายสุนให้ความเห็นว่าคอนนี้รถติดมาก ๆ โดยเฉพาะในช่วงตั้งแต่เวลา 07.30 - 10.00 น. และในช่วงเวลาเย็นตั้งแต่เวลา 16.00 - 20.00 น. แทบจะไม่ขยับไปไหนเลย บางครั้งมีผู้โดยสารบางคนขอลงก่อนเนื่องจากรถติดมาก ซึ่งตนก็ไม่รู้จะทำยังไงดี บางครั้งโมโหแต่ทำอะไรไม่ได้ แต่

ผู้โดยสารบางคนก็ตีถึงรถติดก็ยังไม่ลงจากรถก่อน บางคนใจดีไม่รับเงินทอน คิดว่าตอนนี้ไปทางไหนรถก็ติดไปหมด ดังนั้นจึงมักไม่เกี่ยงผู้โดยสาร

นอกจากนี้ยังคิดว่าสาเหตุที่รถติดขัดมากเนื่องจาก

- 1.รถมากจนเกินไป
- 2.มีการก่อสร้างมาก และสร้างอย่างล่าช้า

รถที่ก่อให้เกิดปัญหาจากรถมากที่สุดคือ

- 1.รถเมล์ เพราะขับอย่างไม่มีการยารถถือว่าเป็นรถใหญ่
- 2.รถมอเตอร์ไซด์

คิดว่ารถแท็กซี่ในปัจจุบันมีส่วนทำให้เกิดปัญหาจากรถเช่นเดียวกัน เพราะมีจำนวนมาก  
ขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหานั้น ได้แก่

- 1.จำกัดจำนวนรถ เช่นรถยนต์ หรือรถแท็กซี่เพราะตอนนี้มีมาก
- 2.มีการกวาดขันวินัยในการขับขี้นมากขึ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตัวภาษณ์ผู้จบรณที่กษีในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายทองสุข ( นามสมมติ )

**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สถานที่** สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายทองสุข  
**เพศ** ชาย  
**อายุ** 30ปี  
**ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น**  
**อาชีพ** จบรณที่กษี  
**สถานภาพ** สมรส แต่ไม่ได้จดทะเบียนสมรส

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายทองสุข เป็นชายผิวคล้ำ เตี้ย อ้วน ลักษณะหน้าตาเหมือนคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั่วไป แต่งกายสุภาพ พูดจาเก่งและเสียงดังมีสำเนียงของคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีมนุษยสัมพันธ์ดี

## ประวัติชีวิต

นายทองสุข เกิดเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2509 ปัจจุบันอายุ 30 ปี เป็นบุตรคนที่สอง ในจำนวนพี่น้องสามคน อาชีพเดิมคือช่วยบิดามารดาทำนา จนเมื่อเรียนจบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นจึงเข้ามาทำงานทำในกรุงเทพมหานคร จากนั้นจึงมาฝึกงานและทำงานทำานอยู่ที่อุซ่มรถกับพี่ชาย จากนั้นจึงหันมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จนถึงปัจจุบันเนื่องจากญาติชักชวนและต้องการที่จะทำงานด้วยตนเองไม่ยอมพึ่งพี่ชาย โดยประกอบอาชีพนี้มาเป็นเวลา 2 ปีกว่าแล้ว

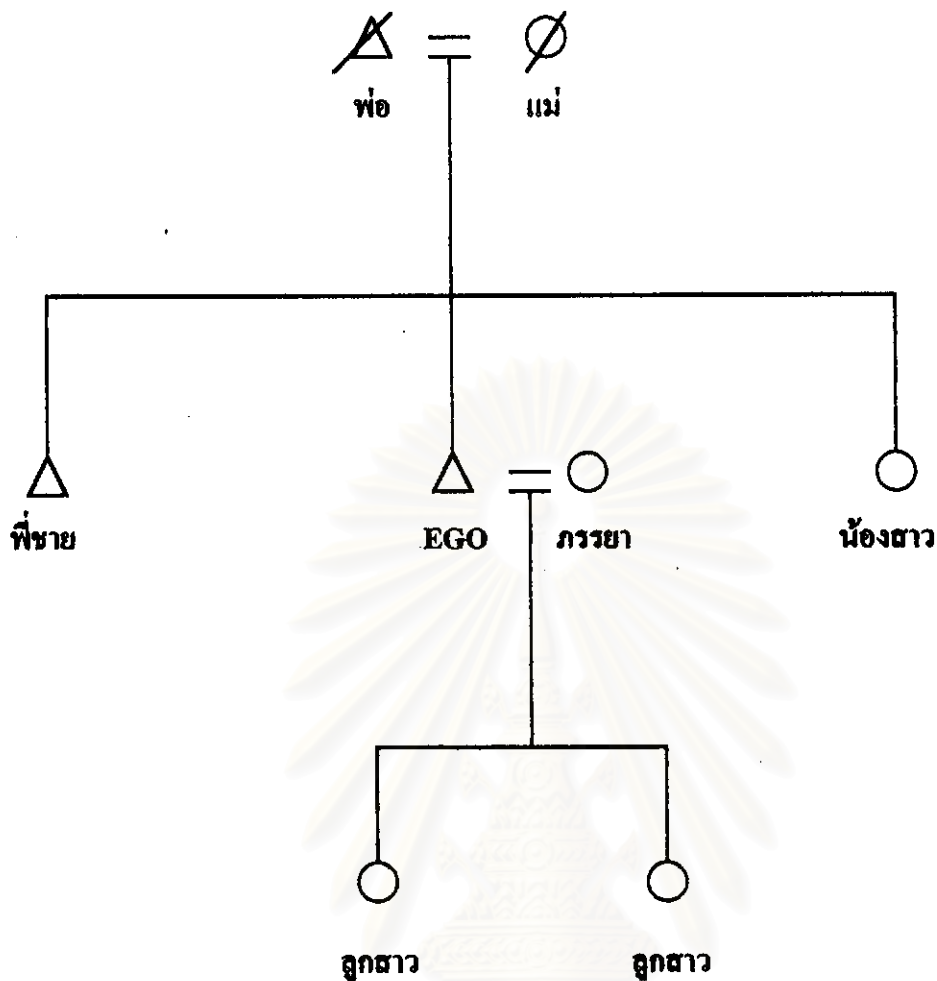
## สภาพครอบครัว

นายทองสุขสมรสแล้วแต่ไม่ได้จดทะเบียนสมรสกับนางดอกอ้อ อายุ 31 ปีมีอาชีพรับจ้างซักเสื้อผ้า มีบุตรสาว 2 คน คือ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ไดอะแกรมที่ 4.2 แสดงเครือญาติของนายทองสุข

### ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวไม่มีอะไรกับครอบครัวมีความสุข แต่รายได้ในขณะนี้ไม่ดี เพราะรถแท็กซี่มีปริมาณมากขึ้นทำให้แย่งกันรับผู้โดยสาร และอัตราค่ามิเตอร์นั้นถูกจนเกินไป คิดว่าจะเลิกทำงานนี้เพราะรายได้ไม่ดีและหันกลับไปช่วยงานพี่ชายที่อยู่ซ่อมรถเก็บเงิน และเปิดซ่อมรถเป็นของตนเองต่อไป

ส่วนพี่ชายกับน้องสาวที่เปิดซ่อมรถที่จังหวัดร้อยเอ็ดนั้นก็ไปมาหาสู่กันทุกปีและพึ่งพาได้เสมอ โดยเฉพาะพี่ชายที่มีฐานะดีที่สุด

## ชีวิตประจำวัน

โดยปกติในแต่ละวันนั้นชีวิตประจำวันของนายทองสุขจะไม่แตกต่างกันนัก โดยจะตื่นนอนเวลาประมาณ 05.30 น. เมื่อทำธุระส่วนตัวแล้วจึงออกมาขับรถตอนเวลาประมาณ 06.30 น. จนถึงเวลาประมาณ 12.00 น. จึงพักรับประทานอาหาร จากนั้นจึงขับรถต่อจนถึงเวลาประมาณ 20.00 น. จึงกลับบ้านพักเพื่อพักผ่อน

จะหยุดทำงานในช่วงเทศกาลวันหยุด หรือบางครั้งขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานก็จะหยุดพัก แต่ถ้าไม่จำเป็นจะไม่หยุดเลย เนื่องจากต้องผ่อนรถ และรายได้ในปัจจุบันไม่ตีเท่าไร

### ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
05.30 น.	ตื่นนอน
06.30 น.	ขับรถ
12.00 น.	ทานอาหาร
20.00 น.	กลับบ้าน

### ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกติในการขับรถรับผู้โดยสารนั้นจะเหนื่อยมาก เพราะรถติดมากจนทำให้เครียด ตอนหลังจึงต้องหาโทรทัศน์เครื่องเล็กมาติดรถไว้ซึ่งช่วยได้มากแต่โทรทัศน์นี้จะไม่ค่อยชัด จะเลือกรับผู้โดยสารถ้าในช่วงที่รถติดมากจะไม่ไปที่ไกล ๆ เพราะไม่คุ้มโดยจะเสี่ยงว่าไม่รู้จักทาง หรืออาจจะต้องเหมา ไม่กมมิเตอร์ หรือให้จ่ายเพิ่มจากราคามิเตอร์แล้วแต่จะตกลงกัน

## ข้อสังเกตในการเดินทาง

การจราจรในทุกวันนี้ติดขัดมาก ๆ โดยเฉพาะบริเวณพระโขนง บางทีได้รับสัญญาณไฟเขียวแล้วยังไปไม่ได้ รถบนท้องถนนเยอะมากจนเครียด เมื่อก่อนจะติดแค่ตอนเข้ากับตอนนี่เป็น แต่ตอนนี้ติดแทบทั้งวัน และคิดไปหมดไม่ว่าจะเสี่ยงไปเส้นทางไหนก็มีแต่รถติด จนคิดว่าจะเลิกอาชีพนี้กลับไปทำอู่ซ่อมรถกับพี่ชาย แต่คิดปัญหาที่รถที่ขับอยู่นี้ออนมานานแล้วและไม่รู้จะทำยังไงจะขายก็เสียดาย

### สาเหตุที่ทำให้รถติดคือ

- 1.รถมีมากจนเกินไป จะเห็นว่าไปทางไหน โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน จะไม่มีถนนสายไหนในกรุงเทพมหานครที่รถไม่ติด
- 2.คนขับรถผิดกฎจราจร ไม่มีน้ำใจ อย่างบางครั้งรถไปไม่ได้แทนที่จะเปิดทางให้คนอื่นไปบ้างก็ไม่มี

รถที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์เพราะบางทีเวลารถติดทางมีนิดเดียวก็ยังแทรก บางทีก็เฉี่ยวชนรถคันอื่นแล้วก็หนี เวลาขับรถก็ต้องคอยระวังเพราะอุบัติเหตุที่รถจักรยานยนต์ก็ชอบแทรกเข้ามา

คิดว่ารถแท็กซี่ไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากนักเพราะคนขับรถแท็กซี่ที่ขับดี ๆ มีเยอะคิดว่าเรื่องจำนวนรถที่มีอยู่มากจนเกินไปบนท้องถนนต่างหากที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

### ข้อเสนอแนะ

- 1.คุมกำเนิดรถยนต์ อาจโดยวิธีเพิ่มภาษี โดยเฉพาะรถแท็กซี่นั้นปัจจุบันมีมากจนเกินไปทำให้คนหันมาขับรถกันมากขึ้น ทำให้มีการแข่งขันกันมาก แต่อัตราค่ามิเตอร์กลับถูกลงมาก บางครั้งรถติดมากไม่คุ้มค่าน้ำมัน จะเห็นว่ามีคนขับรถแท็กซี่บางคนประสบปัญหาโดนยึดรถไปหลายคน
- 2.กวดขันผู้ที่ทำผิดกฎจราจรมากกว่านี้ และควรมีการปรับปรุงตำรวจจราจรให้มีการคอร์ปชั่นน้อยลงกว่านี้ ให้ตำรวจเข้มงวด คนจะได้เกรงกลัว

**สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายชูชาติ (นามสมมติ)

**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์ นิติตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สถานที่** สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายชูชาติ  
**เพศ** ชาย  
**อายุ** 25 ปี  
**ระดับการศึกษา** ประถมศึกษาปีที่ 6  
**อาชีพ** ขับรถแท็กซี่  
**สถานภาพ** โสด

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายชูชาติเป็นชายรูปร่างสูงปานกลาง ผอม ขาว ลักษณะคล้ายมีเชื้อสายจีนลักษณะการแต่งกายเรียบร้อยสะอาด พูดน้อยและเสียงเบามาก ดูไม่มีความมั่นใจในตนเองบางครั้งในการสัมภาษณ์ต้องพยายามที่จะสอบถามซ้ำหลาย ๆ ครั้ง เนื่องจากนายชูชาติจะมีท่าทางเขินอายและพูดน้อย แต่มีอัธยาศัยดี

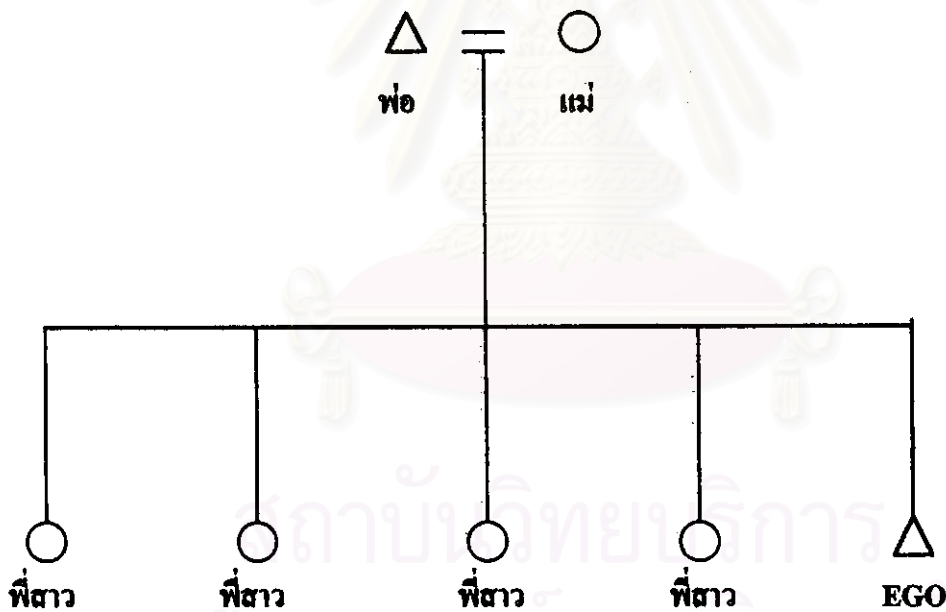
## ประวัติชีวิต

นายชชาติ ปัจจุบันอายุ 25 ปี บิดาชื่อนายบุญ มารดาชื่อนางทอง ปัจจุบันทำสวนอยู่ที่จังหวัดกาญจนบุรี มีพี่น้องทั้งหมด 5 คน นายชชาติเป็นคนสุดท้อง ส่วนพี่ทั้ง 4 คนนั้นเป็นผู้หญิงทั้งหมด ปัจจุบันพี่สาวทุกคนมีอาชีพทำงานโรงงาน

เมื่อนายชชาติจบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนหนองแสง จากนั้นจึงเข้ามาทำงานในโรงงานเหล็ก เมื่อประมาณ 1 เดือนเศษที่ผ่านมา จึงเปลี่ยนอาชีพมาขับรถแท็กซี่

## สภาพครอบครัว

นายชชาติ เป็นโสด โดยพักอาศัยอยู่กับเพื่อนที่ขับรถแท็กซี่ด้วยกัน ส่วนบิดามารดา และพี่สาวทั้ง 4 คน อาศัยอยู่ในบ้านที่จังหวัดกาญจนบุรี



ไดอะแกรมที่ 4.3 แสดงเครือญาติของนายชชาติ

## ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ความสัมพันธ์ในครอบครัวกับบิดามารดา และพี่สาวต่างก็สนิทสนมและให้ความช่วยเหลือ โดยตลอดเนื่องจากตนเป็นน้องชายคนสุดท้อง โดยเมื่อประมาณ 1 เดือนเศษ ที่ผ่านมา บิดาและพี่สาวได้ช่วยออกเงินให้ซื้อรถแท็กซี่ที่เป็นของตนเองโดยต้องควนรถกับอู่ จก.ธุรกิจ ซึ่งตั้งอยู่ที่ ถนนตก ซอยประจักษ์ 1 บางโคล่นอก เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร เป็นจำนวน 100,000 บาท จากนั้นจึงผ่อนให้กับอู่อีกวันละ 500 บาท (ประมาณเดือนละ 15,000 บาท)

ดังนั้นทุกวันนี้จึงต้องพยายามหารายได้โดยพยายามรับผู้โดยสารให้มากเพื่อจะได้พบกับค่าใช้จ่ายและค่าผ่อนรถ ซึ่งบิดามารดาจะส่งเงินมาช่วยผ่อนรถด้วย แต่จะมีปัญหาคือโดนตำรวจจับบ่อย

## ชีวิตประจำวัน

นายชูชาติจะตื่นนอนเวลาประมาณ 06.00 น. เมื่อทำธุระส่วนตัวแล้วจึงออกมาขับรถตอนเวลาประมาณ 07.00 น. จนถึงเวลาประมาณ 12.00 น. จึงพักรับประทานอาหาร จากนั้นจึงขับรถต่อจนถึงเวลาประมาณ 20.00 น. จึงกลับบ้านพักเพื่อพักผ่อน

ส่วนวันหยุดนั้นคนแทบไม่เคยหยุดเพราะเพิ่งขับรถและต้องพยายามหาเงินผ่อนรถด้วย แต่ตั้งใจว่าช่วงสงกรานต์จะกลับบ้านเพราะเป็นช่วงที่ญาติพี่น้องกลับบ้านพร้อมกัน และคิดว่าช่วงนั้นคงไม่ค่อยมีผู้โดยสาร

## ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
06.00 น.	ตื่นนอน
07.00 น.	ขับรถ
12.00 น.	ทานอาหาร
20.00 น.	กลับบ้าน

## ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกติในการรับส่งผู้โดยสารนั้นนายชชาติบอกว่าจะไม่เที่ยงเส้นทาง ถ้าไม่เปลี่ยนก็จะไม่ปฏิเสธ เพราะคิดว่าไปทีไรก็ ๗ หรือที่รถติดนั้นก็ยังคงคิดว่าวิ่งรถเปล่าที่ไม่มีผู้โดยสาร เพราะตอนนี้มีรถแท็กซี่เยอะมาก แต่หากในช่วง 16.00 - 18.00 น. จะไม่ไปไกลเนื่องจากช่วงนั้นจะตรงกับช่วงที่แท็กซี่นั้นส่งรถ จึงมีผู้โดยสารมาก จึงพยายามทำรอบเพื่อรับผู้โดยสารให้มากที่สุด และช่วงนั้นรถจะติดมาก หากไประยะทางใกล้ ๆ จะคุ้มกว่า

## ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายชชาติกล่าวว่าปัจจุบันนี้รถติดมาก โดยเฉพาะบริเวณสุขุมวิท รามคำแหง และลาดพร้าว ซึ่งถ้าเป็นชั่วโมงเร่งด่วนจะไม่ไปเลย เพราะแม้ได้รับสัญญาณไฟเขียวแล้วรถยังถล่นไปไม่ได้ และบางทีไม่คุ้มค่าน้ำมัน บางครั้งเจอผู้โดยสารขอลงกลางทางก็ไม่ คนต้องนั่งรอรถติดโดยไม่มีผู้โดยสารซึ่งจะเครียดมาก ส่วนใหญ่จะโดนตำรวจจราจรจับบ่อยบางครั้งเนื่องจากเดินรถผิดช่องทาง เพราะคนเพิ่งขับรถมาไม่นาน

### รถที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรได้แก่

- 1.รถจักรยานยนต์เพราะมีเยอะมาก บางทีเห็นเวลารถอสัญญาณไฟนั้นมันเป็นร้อยคัน เวลาขับก็จะต้องระวังมากเพราะเฉี่ยวคนเฉี่ยวก็จะล้ม
- 2.รถยนต์ มีเยอะมาก

### สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรคือ

- 1.จำนวนรถที่มากจนเกินไป
- 2.ถนนมีน้อยและไม่ดี

## ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขปัญหาจราจรทำได้โดย

- 1.จำกัดปริมาณรถ
- 2.มีการปรับปรุงถนน เช่นอาจสร้างสะพานข้ามบริเวณจุดสำคัญเช่น แบบสะพานไทย -เบลเยียม หรือขยายทางด่วน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายสมพงษ์ (นามสมมติ)

**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สถานที่** สถานีตำรวจนครบาลคอนเมือง

**1. ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายสมพงษ์  
**เพศ** ชาย  
**อายุ** 41 ปี  
**ระดับการศึกษา** ประถมศึกษาปีที่ 4  
**อาชีพ** ขับรถแท็กซี่  
**สถานภาพ** สมรส

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายสมพงษ์เป็นชายร่างสูง หอมมาก ผิวคล้ำ การแต่งกายสุภาพเรียบร้อย ดูสะอาดและมีระเบียบเรียบร้อย พูดเสียงค่อย หางเสียงหัวเราะแต่ฟังแล้วสุภาพ ดูไม่มีความมั่นใจในตนเอง

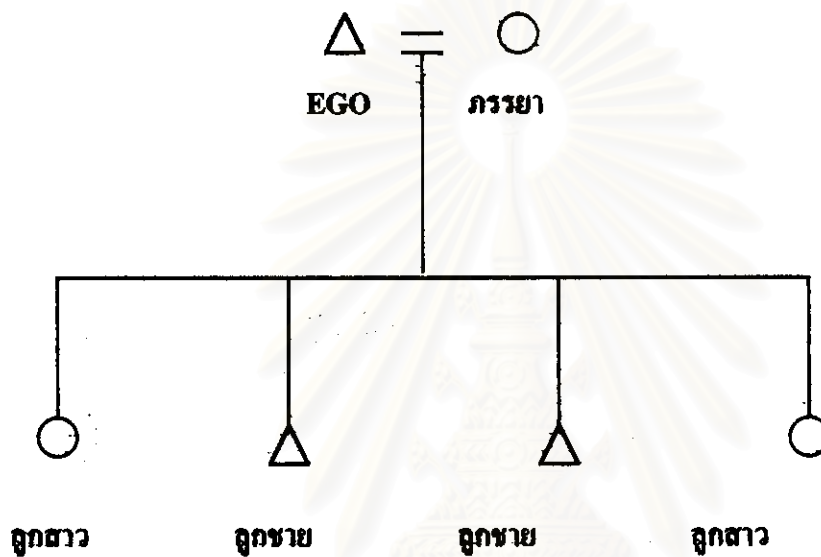
**ประวัติชีวิต**

นายสมพงษ์ เกิดเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2498 ปัจจุบันอายุ 41 ปี มีพี่น้องทั้งหมดรวม 9 คน นายสมพงษ์เป็นบุตรคนที่ 6 อาชีพเดิมคือการทำนา บิดามารดาเสียชีวิตแล้ว

เมื่อเรียนหนังสือจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 จากโรงเรียน อำเภอเชิงใน จังหวัดอุบลราชธานี แล้วจึงช่วยบิดามารดาทำนา ภายหลังจึงเข้ามาทำงานบริษัท ได้รับเงินเดือน ๆ ละ 3,000 บาท จากนั้นจึงเปลี่ยนมาขับรถแท็กซี่

### สถานภาพครอบครัว

นายสมพงษ์สมรสกับนางอรุณ ซึ่งปัจจุบันมีอาชีพเป็นแม่บ้าน มีบุตรทั้งหมด 4 คน



โคดะแกรมที่ 4.4 แสดงเครือญาติของนายสมพงษ์

### ความตัมพันธิ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นไม่มีอะไร สำหรับรายได้แต่ละวันเมื่อหักค่าน้ำมันและ และค่าใช้จ่าย แล้วจะเหลือประมาณวันละ 300 บาท

### ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของนายสมพงษ์ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง โดยทั่วไปไม่ค่อยหยุด โดยจะออกขับรถในเวลา 17.00 น. และจะกลับมาในเวลา 06.00 น.

## ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายสมพงษ์จะเริ่มขับรถรับผู้โดยสารตั้งแต่เวลา 17.00 น. จนถึงเวลาประมาณ 05.00 น. โดยจะรับผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครโดยทั่วไป ตามจุดที่ผู้โดยสารว่าจ้าง โดยปกติจะไม่เก็บผู้โดยสารเลยเนื่องจากคิดว่าดีกว่าวิ่งรถเปล่า และปัจจุบันมีแท็กซี่มากกว่าสมัยก่อนจึงต้องแข่งขันกันสูงมาก แต่จะระวังตัวมากเพราะขับกะกลางคืน แต่ขับกลางคืนจะดีกว่าเพราะสามารถเหมาได้ ไม่ค่อยมีการกมิตอร์

## ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายสมพงษ์กล่าวว่า คนขับรถในกะกลางคืน จึงประสบปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงเย็นคือ 17.00 - 20.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงที่การจราจรติดขัดมาก แต่ก็จะมีผู้โดยสารมาก รถจะติดขัดมาก โดยเฉพาะช่วงสุขุมวิท ซึ่งตนจะไม่ไปเลยในช่วงนั้น นอกจากจะไม่กมิตอร์ รถติดมาก ๆ แทบจะไม่ขับไปไหนเลย

ตามความเห็นของตนคิดว่ารถแท็กซี่ในปัจจุบันเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรเนื่องจากมีมากจนเกินไป

นอกจากนี้ยังคิดว่าสาเหตุที่รถติดขัดมากเนื่องจาก

1. จำนวนรถมากจนเกินไป
2. ตำรวจจราจร ชอบเรียกตรวจโดยบางครั้งไม่ได้ทำผิด ทำให้ต้องจอดรถ เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด

รถที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุดคือ

1. รถเมย์
2. รถมอเตอร์ไซด์
3. รถส่วนตัว

## ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหานั้น ได้แก่

1. จำกัดจำนวนรถ เช่นรถยนต์ หรือรถแท็กซี่เพราะตอนนี้มีมาก
2. ให้เงินเดือนตำรวจจราจรมากกว่านี้เพื่อที่จะได้ไม่มีการคอร์รัปชัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายเกต (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่** สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายเกต  
**เพศ** ชาย  
**อายุ** 27 ปี  
**ระดับการศึกษา** ประถมศึกษาปีที่ 6  
**อาชีพ** ขับรถแท็กซี่  
**สถานภาพ** สมรส

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายเกต เป็นชายผิวคล้ำ เตี้ย ผอม ลักษณะหน้าตาเหมือนคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั่วไป แต่งกายสุภาพ

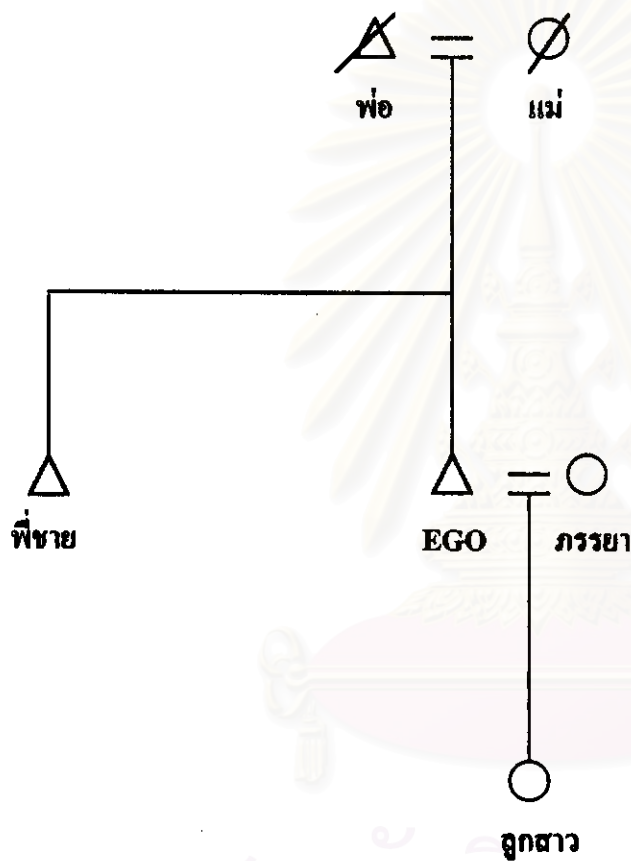
**ประวัติชีวิต**

นายเกต เกิดเมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2512 ปัจจุบันอายุ 27 ปี เป็นบุตรคนที่สอง ในจำนวนพี่น้องสองคน มีพี่ชายคือเวศ มีอาชีพขับสามล้อ อาชีพเดิมคือช่วยบิดามารดาทำนา จนเมื่อ

เรียนจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จึงเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานคร ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จนถึงปัจจุบันเนื่องจากญาติชักชวน

### สภาพครอบครัว

นายเคตสมรสแล้วนางบัวมีอาชีพรับจ้างซักเสื้อผ้า มีบุตรสาว 1 คน คือ อายุ 6 ปี



สถาบันวิทยาลัยบริการ

ไดอะแกรมที่ 4.5 แสดงเครือญาติของนายเคต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวไม่มีอะไรกับครอบครัวมีความสุขดี แต่รายได้ในขณะนี้ไม่ดี เพราะรถแท็กซี่มีปริมาณมากขึ้นทำให้แย่งกันรับผู้โดยสาร

## ชีวิตประจำวัน

โดยปกติในแต่ละวันนั้นชีวิตประจำวันของนายทองสุขจะไม่แตกต่างกันนัก โดยจะตื่นนอนเวลาประมาณ 11.00 น. เมื่อทำธุระส่วนตัวช่วยภรรยา แล้วจึงออกมาขับรถตอนเวลาประมาณ 17.00 น. จนถึงเวลาประมาณ 04.00 น. จึงกลับบ้านพักเพื่อพักผ่อน

จะหยุดทำงานในช่วงเทศกาลวันหยุด หรือบางครั้งขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานก็จะหยุดพัก

## ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกติในการขับรถรับผู้โดยสารนั้นจะเหนื่อยมาก เพราะรถติดมากจนทำให้เครียด ตอนหลังจึงต้องหาโทรทัศน์เครื่องเล็กมาติดรถไว้ซึ่งช่วยได้มากแต่โทรทัศน์นี้จะไม่ค่อยชัด จะเลือกรับผู้โดยสารถ้าในช่วงที่รถติดมากจะไม่ไปที่ไกล ๆ เพราะไม่คุ้มโดยจะเสี่ยงว่าไม่รู้จักทาง หรืออาจจะต้องเหมา ไม่กคมิเตอร์ หรือให้จ่ายเพิ่มจากราคามิเตอร์แล้วแต่จะตกลงกัน

รายได้ปัจจุบันจะค่าประมาณวันละ เกือบพันบาท

## ข้อสังเกตในการเดินทาง

การจราจรในทุกวันนี้ติดขัดมาก ๆ โดยเฉพาะบริเวณพระโขนง แต่คนจะเจอการจราจรที่ติดขัดไม่มากเนื่องจากขับกะกลางคืน

สาเหตุที่ทำให้รถติดคือ

- 1.คนขับรถคิดกฎจราจร ไม่มีน้ำใจ
- 2.ตำรวจจราจรทำงานไม่เคร่งครัด
- 3.กรุงเทพมหานครมีสถานที่สำคัญมากจนเกินไป

รถที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุดคือ

- 1.รถจักรยานยนต์เพราะชอบแทรก
  - 2.รถเมล์
- คิดว่ารถแท็กซี่ไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากนัก

#### ข้อเสนอแนะ

- 1.ขยายถนนให้มากกว่านี้
- 2.คุมกำเนิดรถยนต์
- 3.กวาดจับผู้ที่ทำผิดกฎจราจรให้กฎหมายเข้มงวดกว่านี้
- 4.มีการปรับปรุงตำรวจจราจรให้เข้มงวด

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**สัมภาษณ์ผู้เข้ารับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายพิมพา (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์** สถานีตำรวจนครบาลคอนเมือง  
**วันเวลาที่สัมภาษณ์** วันที่ 17 มกราคม 2540 ระหว่างเวลา 15.00 - 17.00 น.

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายพิมพา  
**อายุ** 40 ปี  
**อาชีพปัจจุบัน** ขับรถแท็กซี่รับจ้าง  
**สถานภาพ** สมรส  
**ระดับการศึกษา** ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายพิมพาฯ เป็นชายไทยอายุ 40 ปี รูปร่างผอม สูงประมาณ 172 ซม.ผิวสีน้ำตาล ใบหน้ารูปสี่เหลี่ยม ตาสองชั้น จมูกโด่งเล็ก ริมฝีปากบาง หูเล็กยาว ผมสีดำตัดทรงทรงสั้น สวมแว่นตา แขนขาปกติ ท่าทางสุภาพ น่าเชื่อถือ หุ่น ใช้สำเนียงภาคกลาง การแต่งกายใส่เสื้อสีฟ้าอ่อน แขนสั้น กางเกงสีดำแบบทรงสลอก นุ่งทับเข้าไปในกางเกง รัคเข็มขัด การฟังคำถามและตอบคำถามสามารถเข้าใจและตอบคำถามได้อย่างดีแต่มีเพียงบางคำถามที่ต้องอธิบายรายละเอียดบ้าง ดูภายนอกท่าทางน่าเชื่อถือ ชื่อๆ ไม่น่ากลัวเกรง

## ประวัติชีวิต

นายพิมพ์ เป็นคนกรุงเทพฯ โดยกำเนิด บิดามารดาเป็นคนกรุงเทพฯ เป็นบุตรชายคนเดียวของบิดามารดา

นายพิมพ์ เรียนจบชั้นประถมศึกษาที่ รร.สีกัน คอนเมือง และจบในระดับชั้นมัธยมศึกษาที่ รร.ฤทธิยะวิทยาลัย คอนเมือง และจากนั้นนายพิมพ์ ได้ออกจาก รร. และได้รับจ้างทำงานที่บริษัททำรองเท้าแห่งหนึ่งย่านรังสิต และจากนั้นได้ลาออกและเข้ามาทำงานเป็นพนักงานที่คลังสินค้าท่าอากาศยานคอนเมือง และจากนั้นได้มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนๆ ร่วมงานจึงได้ลาออกและได้ขอเงินพ่อแม่และเงินเก็บของคนบางส่วนควมแท็กซื้อออกมาจับ ปัจจุบันมีอาชีพขับรถแท็กซี่ได้เป็นเวลาประมาณ 2 ปีกว่าแล้ว



ไดอะแกรมที่ 4.6 แสดงเครือญาติของนายพิมพ์

## สภาพครอบครัว

นายพิมพาฯ ได้แต่งงานกับนางมะลิ ปัจจุบันอายุ 36 ปี และมีบุตรด้วยกัน

รายได้จากการขับรถแท็กซี่ของนายพิมพาฯ ได้ประมาณวันละ 200-300 บาท โดยหักค่าใช้จ่ายแล้ว นางมะลิฯ ปัจจุบันมีอาชีพค้าขายของชำอยู่กับบ้านมีรายได้จากการค้าขายบ้างเล็กน้อย พอซื้อข้าวกินและมีเก็บไว้ให้ลูกสาวเรียนบ้างเล็กน้อย

สภาพครอบครัวโดยทั่วไปค่อนข้างยากจน รายจ่ายที่ต้องใช้ในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกินการอยู่ และค่าเล่าเรียนลูกสาว

ปัญหาครอบครัวโดยทั่วไปที่พบ คือ เรื่องของรายได้ในแต่ละวันที่ไม่ค่อยจะพอกับค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายในแต่ละวัน ส่วนปัญหากับภรรยาไม่มี หรือมีบ้างก็เพียงถกเถียงกันบ้างเท่านั้น

ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว นายพิมพาฯ และภรรยา และลูกสาวไม่ค่อยมีความสัมพันธ์กันมากเท่าไรเนื่องจากนายพิมพาฯ และภรรยาไม่ค่อยมีเวลาให้กับลูกสาว โดยเฉพาะนายพิมพาฯ ซึ่งต้องออกไปทำงานแต่เช้า และกลับจนดึกจึงไม่ค่อยมีเวลาได้พบกันมากนัก ความสนิทสนมคุ้นเคยกับลูกสาวนั้น ลูกสาวจึงสนิทสนมคุ้นเคยกับภรรยาของนายพิมพาฯ มากกว่า และลูกสาวของนายพิมพาฯ ก็สนิทสนมกับปู่และย่ามากกว่า เนื่องจากปู่กับย่าจะช่วยกันเลี้ยงดูมิตั้งแต่ ค.อ. ถ้าฟังฯ ยังเด็กอยู่

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างนางมะลิฯ กับบิดามารดาของนายพิมพาฯ นั้นค่อนข้างดีเนื่องจากนางมะลิฯ ขยันขันแข็ง ช่วยนายพิมพาฯ และบิดามารดาทำงานหาเลี้ยงครอบครัวด้วยดีตลอดมาตั้งแต่แต่งงานกับนายพิมพาฯ

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของนายพิมพาฯ ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ในแต่ละวันนายพิมพาฯ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กัน วันหยุดไม่มีถ้าวันไหนเหนื่อยก็ไม่ทำงานเนื่องจากอาชีพการขับรถ

แท็กซี่รับจ้างเป็นอาชีพที่อิสระไม่มีใครบังคับได้ถ้าอยากหยุดก็สามารถหยุดเองได้โดยไม่มีใครบังคับ

นายพิมพาฯ จะตื่นนอนไม่แน่นอนถ้าวันไหนขับรถในช่วงดึกก็จะตื่นนอนสาย แต่ถ้าวันไหนขับรถในช่วงกลางวันก็จะนอนหัวค่ำ แต่จะมีเวลาอนประมาณวันละ 5-6 ชม. การทานอาหารก็ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับต้องใช้เวลาว่างเมื่อใดก็ตามบางวันถ้าไม่ว่างก็กินรวบยอดมือเดียว ตอนเลิกงานเลย ส่วนอาหารการกินก็แล้วแต่ชอบหรือนึกอยาก บางวันก็กินข้าว บางวันก็กินก๋วยเตี๋ยว ส่วนอาหารการกินก็หยุดกินตามปั้มบาง หรือตามสถานี่ชนส่งบ้าง ไม่แน่นอน และแหล่งที่กินก็ไม่แน่นอนเนื่องจากส่วนใหญ่เมื่อหิวเมื่อใดก็กินเมื่อนั้น

### ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายพิมพาฯ จะเริ่มขับรถแท็กซี่ตั้งแต่เวลาประมาณ 06.00 น. โดยจะเริ่มรับผู้โดยสารบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง โดยจะส่งผู้โดยสารเข้าไปในเมือง และในบ้างครั้งจะรอรับผู้โดยสารบริเวณหน้าสถานีรถไฟ แต่ถ้าไม่มีผู้โดยสารจะขับรถหาผู้โดยสารไปเรื่อยๆ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และถนนติวานนท์ ปากเกร็ด และจังหวัดนนทบุรี และบริเวณห้างเดอะมอลล์วงศ์สว่าง และบริเวณประชาชื่น และเตาปูน

ส่วนการรับผู้โดยสารนั้นจะไม่เลือก ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารให้ไปในบริเวณที่รถติดขัดมากๆ เช่น บริเวณถนนเพชรบุรีช่วงเวลาเย็น หรือบริเวณสีลมช่วงเวลาเย็น เป็นต้น ก็จะปฏิเสธไม่ไป ส่วนในตอนกลางคืนก็ไม่ค่อยได้ออกไปขับรถเท่า ไหร่ แต่เวลาไปออกไปจับก็จะไม่รับผู้โดยสารที่เป็นชายวัยรุ่นเนื่องจากกลัวการจี้ปล้นทรัพย์สิน

การจับขีรถแท็กซี่ของนายพิมพาฯ จะจับไม่เร็วเนื่องจากไม่รีบร้อนในการทำเวลาเนื่องจากเป็นรถของนายพิมพาฯ เอง และในเวลารถติดขัดก็ไม่ต้องรีบด้วยเนื่องจากเวลารถติดหรือจอดอยู่กับที่มิเตอร์ก็ขึ้น จึงไม่ต้องรีบขับไปส่งผู้โดยสารในที่ต่าง ให้รวดเร็วเหมือนรถแท็กซี่ที่เช่าจากบริษัทฯ เว้นแต่กรณีที่ผู้โดยสารบอกให้จับเร็วเนื่องจากต้องไปให้ทันเวลา

การเดินทางขับรถแท็กซี่ที่รับส่งผู้โดยสารของนายพิมพาฯปกติจะไม่จำกัดว่าจะขับรถอยู่ในบริเวณใด แน่นอนจะขับไปเรื่อยๆ แต่เมื่อเวลาที่ไม่มีผู้โดยสารจะขับไปบริเวณห้างสรรพสินค้า และสถานีขนส่งต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก เป็นต้น

### ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายพิมพาฯ เห็นว่าในการขับรถแท็กซี่ของนายพิมพาฯ แต่ละวันนั้นพบว่าถนนที่มีรถติดขัดมากที่สุด คือ ถนนเพชรบุรี ถนนสีลม ถนนสุขุมวิท และถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น ในช่วงเช้าเวลาประมาณ 07.00 - 09.30 น. และในช่วงบ่ายเวลาประมาณ 16.00 - 19.00 น.

ส่วนความคิดเห็นของนายพิมพาฯ เกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในกรุงเทพฯ นั้นนายพิมพาฯ คิดว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ นั้นเกิดจาก

1. มีรถยนต์ปริมาณมากเกินไป
2. คนขับรถไม่มีวินัยในการขับขี่
3. ตำรวจจราจรมีน้อย และไม่มีการประสานงานกันดี
4. ในความเห็นส่วนตัวนายพิมพาฯ คิดว่ารถทำให้รถติดขัดมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ และรถเมล์

### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

1. ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการเอาใจจริงเอาใจในการแก้ปัญหาจราจร
2. รถปริมาณรถให้น้อยลง
3. ฝึกอบรมให้คนมีวินัยในการขับ

**สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายสมบุรณ์ (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์** สถานีตำรวจนครบาลคอนเมือง  
**วันเวลาที่สัมภาษณ์** วันที่ 15 มกราคม 2540 ระหว่างเวลา 15.00 - 17.00 น.

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายสมบุรณ์  
**อายุ** 41 ปี  
**อาชีพปัจจุบัน** ขับรถแท็กซี่รับจ้าง  
**สถานภาพ** สมรส  
**ระดับการศึกษา** ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

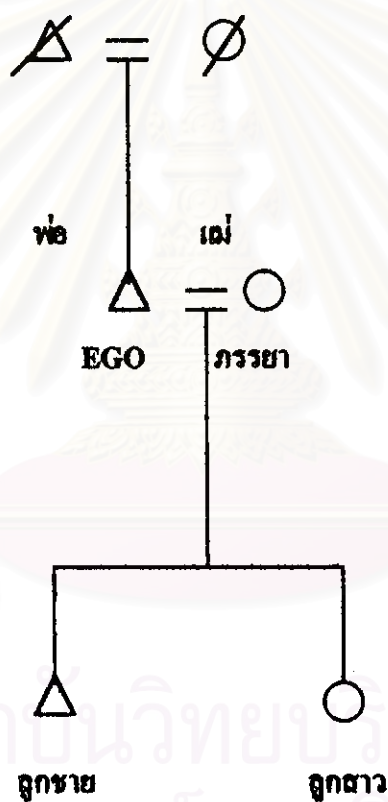
นายสมบุรณ์ฯ เป็นชาวไทยอายุ 41 ปี รูปร่างผอม สูงประมาณ 162 ซม.ผิวสีค่อนข้างดำ ใบหน้ารูปเหลี่ยม คางสองชั้น จมูกแบนใหญ่ ริมฝีปากหนา หูเล็กยาว ผมสีดำสั้นเตียน แขนขาปกติ ไม่มีตำหนิพิเศษใดๆ ท่าทางดูคั่น แข็งแรง นำเสียงดัง ห้วน ใช้สำเนียงภาคกลาง

การแต่งกายใส่เสื้อแขนยาวสีขาว กางเกงยีนส์สีดำ นุ่งทับเข้าไปในกางเกง รัดเข็มขัด สวมรองเท้าหนังหุ้มส้นสีดำ การฟังคำถามและตอบคำถามสามารถเข้าใจและตอบคำถามได้อย่างดีแต่มีเพียงบางคำถามที่ต้องอธิบายรายละเอียดบ้าง ดูภายนอกท่าทางไม่น่าเชื่อถือ น่ากลัว เนื่องจากรูปร่างและการแต่งกายที่ดูแล้วไม่สะอาด

## ประวัติชีวิต

นายสมบูรณ์ฯ เป็นคนที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีบิดามารดาเป็นคนสมุทรปราการ

นายสมบูรณ์ฯ เรียนจบชั้นประถมศึกษาที่โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรปราการ ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 และจากนั้นนายสมบูรณ์ฯ ได้ออกจาก โรงเรียน และได้รับจ้างทำงานในร้านอาหารโดยเป็นเด็กเสิร์ฟอาหาร และจากนั้นได้รับจ้างทำงานก่อสร้างทั่วไป และต่อมาบิดาได้ขายที่ดินต่างจังหวัดได้จึงมีเงินมาดาวน์รถแท็กซี่ออกมาขับ ปัจจุบันมีอาชีพขับรถแท็กซี่ได้เป็นเวลาประมาณ 5 ปีกว่าแล้ว



ไดอะแกรมที่ 4.7 แสดงเครือญาติของนายสมบูรณ์

## สภาพครอบครัว

นายสมบูรณ์ฯ ได้แต่งงานกับนางวันดี อายุ 35 ปี และมีบุตรด้วยกันจำนวน 2 คน กำลังศึกษาอยู่ที่โรงเรียนมัธยมแห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรปราการ และคนที่สองเป็นหญิงปัจจุบันก็กำลังศึกษาอยู่ที่โรงเรียนที่เดียวกับพี่ชาย

รายได้จากการขับรถแท็กซี่ของนายสมบูรณ์ฯ ได้ประมาณวันละ 300-400 บาท โดยหักค่าใช้จ่ายแล้ว

นางมะลิฯ ปัจจุบันมีอาชีพรับจ้างซักผ้า และค้าขายของเล็กๆน้อยๆ ที่บ้านที่สมุทรปราการ มีรายได้พอซื้อข้าวกินและมีเก็บไว้ให้ลูกๆ เรียนบ้างเล็กน้อย

สภาพครอบครัวโดยทั่วไปอยู่ในขั้นพอกินพอใช้ รายจ่ายที่ต้องใช้ในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกินการอยู่ เช่น ค่ากระเทียมแดง กาแฟ และค่าเล่าเรียนของลูกชายและลูกสาว

ปัญหาครอบครัวโดยทั่วไปที่พบ คือ เรื่องของรายได้ในแต่ละวันที่ไม่ค่อยจะพอกับค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายในแต่ละวัน ส่วนปัญหากับภรรยาไม่มี หรือมีบ้างก็เพียงถกเถียงกันบ้างเท่านั้น

ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว นายสมบูรณ์ฯ และภรรยา และลูกชายลูกสาวไม่ค่อยมีความสัมพันธ์กันมากเท่าไรเนื่องจากนายสมบูรณ์ฯ และภรรยาไม่ค่อยมีเวลาให้กับลูกๆ โดยเฉพาะนายสมบูรณ์ฯ ซึ่งต้องออกไปทำงานแต่เช้า และกลับจนดึกจึงไม่ค่อยมีเวลาได้พบกันมากนัก ความสนิทสนมคุ้นเคยกับลูกๆ นั้น ลูกๆ จึงสนิทสนมคุ้นเคยกับภรรยาของนายสมบูรณ์ฯ มากกว่า โดยเฉพาะลูกสาวของนายสมบูรณ์ฯ กับภรรยามากกว่า แต่ลูกชายก็สนิทสนมกับนายสมบูรณ์ฯ และภรรยาพอๆ กัน ส่วนลูกชายและลูกสาวจะสนิทกับตาชาย และย่ามากกว่า เนื่องจากตาชาย และย่าจะช่วยกันเลี้ยงดูลูกๆ ตั้งแต่ ลูกๆ ของนายถวัลย์ ยังเล็กอยู่

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างนางวันดีฯ กับมารดาของนายสมบูรณ์ฯ นั้นค่อนข้างดีเนื่องจากนางวันดีฯ ขยันขันแข็ง ช่วยนายสมบูรณ์ฯ และมารดาทำงานหาเลี้ยงครอบครัวด้วยดีตลอดมาตั้งแต่แต่งงานกับนายสมบูรณ์ฯ ส่วนนายถวัลย์ ก็สนิทสนมกับบิดามารดาของนางวันดีฯ อย่างดีเนื่องจากนายถวัลย์ ไม่ชอบดื่มเหล้า สูบบุหรี่ และเที่ยวเตร่ ส่วนเวลาว่างของนายถวัลย์ ก็คือการพักผ่อน



ผ่อนนอนหลับและมีบางครั้งก็จะพามาและพ่อตาแม่ยาย ภรรยาและลูกๆ ไปทานข้าวนอกบ้าน บ้างในบางครั้ง แต่ส่วนใหญ่จะทำกินกันที่บ้าน

### ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของนายสมบุรณ์ฯ ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ในแต่ละวันนายสมบุรณ์ฯ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กัน วันหยุดไม่มีถ้าวันไหนเหนื่อยก็ไม่ทำงานเนื่องจากอาชีพการขับรถ แท็กซี่รับจ้างเป็นอาชีพที่อิสระไม่มีใครบังคับได้ถ้าอยากหยุดก็สามารถหยุดเองได้โดยไม่มีใครบังคับ แต่ส่วนใหญ่นายถวัลย์ จะไม่ค่อยหยุดขับเนื่องจากถ้าไม่ขับก็ไม่มีเงินมาใช้จ่ายภายในครอบครัว

นายสมบุรณ์ฯ จะตื่นนอนไม่แน่นอนถ้าวันไหนขับรถในช่วงดึกก็จะตื่นนอนสาย แต่ถ้าวันไหนขับรถในช่วงกลางวันก็จะนอนหัวค่ำ แต่จะมีเวลานอนประมาณวันละ 5 - 6 ชม. การทานอาหารก็ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับต้องดูว่าเวลารว่างเมื่อใดก็ทานบางวันถ้าไม่ว่างก็กินรวบยอดมือเดียวตอนเลิกงานเลย ส่วนอาหารการกินก็แล้วแต่ชอบหรือนึกอยาก บางวันก็กินข้าว บางวันก็กินก๋วยเตี๋ยว ส่วนอาหารการกินก็หยุดกินตามปั้มบาง หรือตามสถานี่ชนส่งบ้าง ไม่แน่นอน และแหล่งที่กินก็ไม่แน่นอนเนื่องจากส่วนใหญ่เมื่อหิวเมื่อใดก็กินเมื่อนั้น

### ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายสมบุรณ์ฯ จะเริ่มขับรถแท็กซี่ตั้งแต่เวลาประมาณ 06.00 น. แต่ถ้าวันไหนกลับไปนอนบ้านที่ จ.สมุทรปราการ ก็จะต้องตื่นเร็วกว่าปกติ โดยจะต้องตื่นประมาณ 04.00 น. โดยจะเริ่มรับผู้โดยสารบริเวณบางนา ท่าเรือ แต่ถ้าวันไหนนอนอยู่ที่บ้านพักที่เช่าอยู่กับเพื่อนที่ดอนเมือง ก็จะออกขับรถรับผู้โดยสารบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยจะส่งผู้โดยสารเข้าไปในเมือง และในบางครั้งจะรอรับผู้โดยสารบริเวณหน้าสถานีรถไฟ แต่ถ้าไม่มีผู้โดยสารจะขับรถหาผู้โดยสารไปเรื่อยๆ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และถนนติวานนท์ ปากเกร็ด และจังหวัดนนทบุรี และบริเวณห้างสรรพสินค้าต่างๆ เช่น ห้างเซนทรัลลาดพร้าว ห้างเดอะมอลล์วงศ์สว่าง และบริเวณประชาชื่น และเตาปูน

ส่วนการรับผู้โดยสารนั้นจะไม่เลือกรับผู้โดยสาร ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารให้ไปในบริเวณที่รถติดขัดมากๆ ก็จะปฏิเสธไม่ไป ส่วนในตอนกลางคืนก็ไม่ค่อยได้ออกไปขับรถเท่า ไหร่ แต่เวลาไปออกไปขับก็จะไม่รับผู้โดยสารที่เป็นชายวัยรุ่นเนื่องจากกลัวการจี้ปล้นทรัพย์สิน

การขับซิ่งรถแท็กซี่ของนายสมบุญฯ จะขับไม่เร็วเนื่องจากไม่รีบร้อนในการทำเวลาเนื่องจากเป็นรถของนายสมบุญฯ เอง และในเวลารถติดขัดก็ไม่ต้องรีบด้วยเนื่องจากเวลารถติดหรือจอดอยู่กับที่มิเตอร์ก็ขึ้น จึงไม่ต้องรีบขับไปส่งผู้โดยสารในที่ต่าง ให้รวดเร็วเหมือนรถแท็กซี่ที่เช่าจากบริษัทฯ เว้นแต่กรณีที่ผู้โดยสารบอกให้ขับเร็วเนื่องจากต้องไปให้ทันเวลา

การเดินทางขับรถแท็กซี่รับส่งผู้โดยสารของนายสมบุญฯปกติจะไม่จำกัดว่าจะขับรถอยู่บริเวณใด แน่นอนจะขับไปเรื่อยๆ แต่เมื่อเวลาที่ไม่มีการผู้โดยสารจะขับไปบริเวณห้างสรรพสินค้า และสถานีขนส่งต่างๆ ไม่ว่าจะสายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก เป็นต้น

### ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายสมบุญฯ เห็นว่าในการขับซิ่งรถแท็กซี่ของนายสมบุญฯ แต่ละวันนั้นพบว่าถนนที่มีรถติดขัดมากที่สุด คือ ถนนเพชรบุรี ถนนสีลม ถนนสุขุมวิท และถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น ในช่วงเช้าเวลาประมาณ 07.00 - 09.30 น. และในช่วงบ่ายเวลาประมาณ 16.00 - 19.00 น.

ส่วนความคิดเห็นของนายสมบุญฯ เกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในกรุงเทพฯ นั้นนายสมบุญฯ คิดว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ นั้นเกิดจาก

1. มีรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ปริมาณมากเกินไป
2. คนขับรถและคนใช้ทางไม่มีวินัยในการขับขี่
3. ในความเห็นส่วนตัวนายสมบุญฯ คิดว่ารถที่ทำให้รถติดขัดมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ และรถเมล์

### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

1. ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการเอาใจริงเอาจังในการแก้ปัญหาจรรจร
2. ลดปริมาณรถให้น้อยลง
3. ฝีกอบรมให้คนมีวินัยในการจับชีรด
4. มีการสร้างรถขนส่งมวถชน เช่น รถไฟฟ้า เป็นต้น ให้มากขึ้น และมีประสิทธิ

ภาพ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สัมภาษณ์ผู้สมัครเข้าแข่งขันในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายถวัลย์ (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์** สถานีตำรวจนครบาลคอนเมือง  
**วันเวลาที่สัมภาษณ์** วันที่ 16 มกราคม 2540 ระหว่างเวลา 15.00 - 17.00 น.

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายถวัลย์  
**อายุ** 28 ปี  
**อาชีพปัจจุบัน** สมัครเข้าแข่งขันรับจ้าง  
**สถานภาพ** สมรส  
**ระดับการศึกษา** ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายถวัลย์ เป็นชายไทยอายุ 28 ปี รูปร่างผอม สูงประมาณ 175 ซม.ผิวสีน้ำตาล ใบหน้ารูปไข่ คางสองชั้น จมูกโด่งเล็ก ริมฝีปากบาง หูเล็กยาว ผมสีดำตัดทรงทรงสั้น แขนขาปกติ ไม่มีตำหนิพิเศษอื่นๆ ทำทางสุภาพ น่ารักขี้เล่น ใช้สำเนียงภาคกลาง การแต่งกายใส่เสื้อสีฟ้าอ่อน แขนสั้น กางเกงสีดำแบบทรงแตร นุ่งทับเข้าไปในกางเกง รัศมีเข็มขัด ส่วนรองเท้าหุ้มส้นสีดำ การฟังคำถามและตอบคำถามสามารถเข้าใจและตอบคำถามได้อย่างดีแต่มีเพียงบางคำถามที่ต้องอธิบายรายละเอียดบ้าง ดูท่าทางภายนอกเรียบร้อย ทางน่าเชื่อถือ ชื่อๆ ไม่น่ากลัว

## ประวัติชีวิต

นายถวัลย์ เป็นคนกรุงเทพฯ โดยกำเนิด บิดามารดาเป็นคนกรุงเทพฯ เป็นบุตรชายคนเดียวของครอบครัว

นายถวัลย์ เรียนจบชั้นประถมศึกษาที่วัดคอนเมือง และจบในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่ รร.ฤทธิยะวิทยาลัย คอนเมือง และจากนั้นนายถวัลย์ ได้ออกจาก โรงเรียน และได้รับจ้างทำงานที่บ้าน โดยช่วยพ่อแม่ทำงานค้าขายเล็กๆ น้อยๆ ที่บ้าน และจากนั้นได้ไปทำงานเป็นพนักงานขนส่งสินค้าที่คลังสินค้าท่าอากาศยานคอนเมือง และจากนั้นได้ลาออกและได้ขอยืมเงินพ่อแม่และเงินเก็บของคนบางส่วนควมแท็กชื่อออกมาจับ ปัจจุบันมีอาชีพขับรถแท็กซีได้เป็นเวลาประมาณ 1 ปีกว่าแล้ว



ไคอะแกรมที่ 4.8 แสดงเครือญาติของนายถวัลย์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สภาพครอบครัว

นายถวัลย์ฯ ได้แต่งงานกับนางสาริณี ปัจจุบันอายุ 26 ปี และยังไม่มีการ รายได้จากการขับรถแท็กซี่ของนายถวัลย์ ได้ประมาณวันละ 200-300 บาท โดยหักค่าใช้จ่ายแล้ว นางสาริณีฯ ปัจจุบันมีอาชีพรับจ้างทำงานเป็นพนักงานขายอยู่ที่ห้างสรรพสินค้าแห่งหนึ่ง มีรายได้ ประมาณเดือนละ 8,000 บาท

สภาพครอบครัวโดยทั่วไปไม่มีเงินพอกินพอใช้ และมีเก็บบ้างเตรียมไว้เพื่อลูก ในอนาคต รายจ่ายที่ต้องใช้ในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกินการอยู่ และการเลี้ยงดูบิดามารดาของนาย ถวัลย์ฯ และภรรยา

ปัญหาครอบครัวโดยทั่วไปที่พบ คือ เรื่องของรายได้ในแต่ละวันที่ไม่ค่อยจะพอกับค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายในแต่ละวัน ส่วนปัญหากับภรรยาไม่มี หรือมีบ้างก็เพียงถกเถียงกันบ้างเท่านั้น

ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว นายถวัลย์ และภรรยา และบิดามารดาของนายถวัลย์ฯ และ ภรรยา นั้นไม่มีปัญหาใดๆ มีความสัมพันธ์กันดี ช่วยกันทำมาหากินหาเงินมาช่วยเหลือครอบครัว เป็นอย่างดี จะมีบ้างก็เวลาที่นายถวัลย์ฯ ออกไปเที่ยวเตร่กับเพื่อนๆ และกลับบ้านดึกหรือใช้เงิน เปลือง ก็จะมีปากเสียงกับภรรยาและบิดา บ้างในบางครั้ง

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างนางสาริณีฯ กับบิดามารดาของนายถวัลย์นั้นค่อนข้างดีเนื่องจากนางสาริณีฯ ขยันขันแข็ง ช่วยนายถวัลย์ และบิดามารดาทำงานหาเลี้ยงครอบครัวด้วยดีตลอดมา ตั้งแต่แต่งงานกับนายถวัลย์

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของนายถวัลย์ ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ในแต่ละวันนายถวัลย์ จะมีชีวิต ประจำวันที่เหมือนๆ กัน วันหยุดไม่มีถ้าวันไหนเหนือยกก็ไม่ทำงานเนื่องจากอาชีพการขับรถแท็กซี่ รับจ้างเป็นอาชีพที่อิสระไม่มีใครบังคับได้ถ้าอยากหยุดก็สามารถหยุดเองได้โดยไม่มีใครบังคับ

นายถวัลย์ จะตื่นนอนไม่แน่นอนถ้าวันไหนขับรถในช่วงคึกก็จะตื่นนอนสาย แต่ถ้าวันไหนขับรถในช่วงกลางวันก็จะนอนหัวค่ำ แต่จะมีเวลาอนประมาณวันละ 5-6 ชม. การทานอาหารก็ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับต้องดูว่าเวลาว่างเมื่อใดก็ทานบางวันถ้าไม่ว่างก็กินรวบยอดมือเดียว ตอนเลิกงานเลย ส่วนอาหารการกินก็แล้วแต่ชอบหรือนึกอยาก บางวันก็กินข้าว บางวันก็กินก๋วยเตี๋ยว ส่วนอาหารการกินก็หยุดกินตามปั้มบาง หรือตามสถานีนีขนส่งบ้าง ไม่แน่นอน และแหล่งที่กินก็ไม่แน่นอนเนื่องจากส่วนใหญ่เมื่อหิวเมื่อใดก็กินเมื่อนั้น แต่ส่วนใหญ่จะนำติดมาจากบ้านเนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาไปหาทานข้างนอกเวลาหิวก็หาที่จอดรถทานได้เลย

### ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายถวัลย์ จะเริ่มขับรถแท็กซี่ตั้งแต่เวลาประมาณ 06.00 น. โดยจะเริ่มรับผู้โดยสารบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง โดยจะส่งผู้โดยสารเข้าไปในเมือง และในบางครั้งจะรอรับผู้โดยสารบริเวณหน้าสถานีรถไฟ แต่ถ้าไม่มีผู้โดยสารจะขับรถหาผู้โดยสารไปเรื่อยๆ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และถนนติวานนท์ ปากเกร็ด และจังหวัดนนทบุรี และบริเวณห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ เช่น เซ็นทรัลลาดพร้าว เดอะมอลล์งามวงศ์วาน เซ็นทรัลวงศ์สว่าง และบริเวณถนนประชาชื่น และเตาปูน

ส่วนการรับผู้โดยสารนั้นจะไม่เลือก ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารให้ไปบริเวณที่รถติดขัดมากๆ เช่น บริเวณถนนเพชรบุรีช่วงเวลาเย็น หรือบริเวณสีลมช่วงเวลาเย็น เป็นต้น ก็จะปฏิเสธไม่ไป ส่วนในคอนกลางคืนก็ไม่ค่อยได้ออกไปขับรถเท่า ไหร่ แต่เวลาไปออกไปขับก็จะไม่รับผู้โดยสารที่เป็นชาววัยรุ่นเนื่องจากกลัวการจี้ปล้นทรัพย์สิน

ส่วนผู้โดยสารที่ชอบรับส่ง คือ เด็กผู้หญิง และคนชรา เนื่องจากไม่ต้องกลัวอันตรายจากผู้โดยสาร การขับซัดแท็กซี่ของนายถวัลย์ จะขับไม่เร็วเนื่องจากไม่รีบร้อนในการทำเวลาเนื่องจากเป็นรถของนายถวัลย์ เอง และในเวลารถติดขัดก็ไม่ต้องรีบด้วยเนื่องจากเวลารถติดหรือจอดอยู่กับที่มิเตอร์ก็ขึ้น จึงไม่ต้องรีบขับไปส่งผู้โดยสารในที่ต่าง ให้รวดเร็วเหมือนรถแท็กซี่ที่เช่าจากบริษัทฯ เว้นแต่กรณีที่ผู้โดยสารบอกให้ขับเร็วเนื่องจากต้องไปให้ทันเวลา





**สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายสุภาพ (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์** ร.ค.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์** สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง  
**วันเวลาที่สัมภาษณ์** วันที่ 16 มกราคม 2540 ระหว่างเวลา 15.00 - 17.00 น.

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายสุภาพ  
**อายุ** 38 ปี  
**อาชีพปัจจุบัน** ขับรถแท็กซี่รับจ้าง  
**สถานภาพ** สมรส  
**ระดับการศึกษา** ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

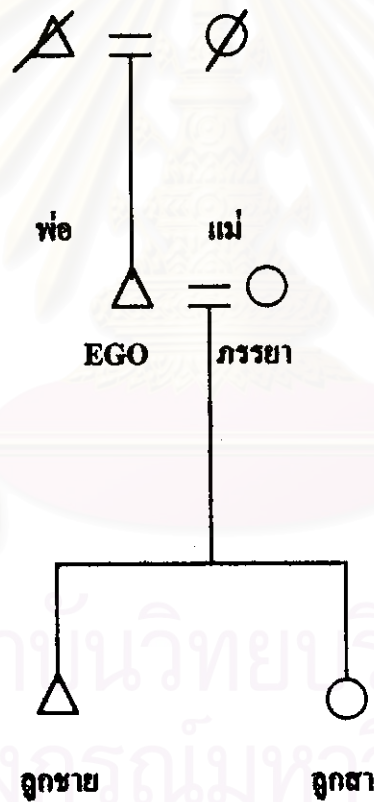
นายสุภาพฯ เป็นชายไทยอายุ 38 ปี รูปร่างอ้วน สูงประมาณ 165 ซม.ผิวสีขาว ใบหน้ากลม คางชั้นเดียว จมูกโด่งเล็ก ริมฝีปากบาง หูเล็กยาว ผมสีดำตัดทรงทรงสั้น แขนขาปกติ ไม่มีตำหนิพิเศษอื่นๆ ทำทางสุภาพ น่าเสียงห่ม ใช้สำเนียงภาคกลาง การแต่งกายใส่เสื้อสีฟ้าอ่อน แขนสั้น กางเกงสีดำแบบทรงแสดก มุ่งหับเข้าไปในกางเกง รัดเข็มขัด สวมรองเท้าหุ้มส้นสีดำ ตามแบบเครื่องแบบคนขับรถแท็กซี่

การฟังคำถามและตอบคำถามสามารถเข้าใจและตอบคำถามได้อย่างดีแต่มีเพียงบางคำถามที่ต้องอธิบายรายละเอียดบ้าง ดูท่าทางภายนอกก็เรียบร้อยมารยาทเรียบร้อย ทางนำเชื่อถือ ชื่อๆ ไม่น่ากลัว

## ประวัติชีวิต

นายสุภาพฯ มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัดปทุมธานี โดยกำเนิด บิดามารดาเป็นคนปทุมธานี เป็นบุตรชายคนกลางของครอบครัว บิดามารดาของนายสุภาพฯ เสียหมดแล้ว

นายสุภาพฯ เรียนจบชั้นประถมศึกษาที่โรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากบ้าน และจบในระดับชั้นประถมศึกษาแล้ว นายสุภาพฯ ได้ออกจาก โรงเรียน และได้รับจ้างทำงานทั่วไป เช่น ขนของ ก่อสร้าง เป็นช่างซ่อมเครื่องตามรถมอเตอร์ต่าง ๆ และช่วยพ่อแม่ทำงานค้าขายเล็กๆ น้อยๆ ที่บ้าน และจากนั้นได้ไปกู้เงินคนรู้จักกันซึ่งเป็นญาติห่างๆ มาดาว์รดแท็กซี่ออกมาขับ ปัจจุบันมีอาชีพขับรถแท็กซี่ได้เป็นเวลาประมาณ 8 เดือนกว่าแล้ว



ไดอะแกรมที่ 4.9 แสดงเครือญาติของนายสุภาพ

## สภาพครอบครัว

นายสุภาพฯ ได้แต่งงานกับนางศิริ ปัจจุบันอายุ 38 ปี และมีบุตรด้วยกัน 2 คนเป็นชายหนึ่ง หญิงหนึ่ง บุตรชายคนโตเรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ที่ โรงเรียนใกล้บ้าน ส่วนคนเล็กอายุ 8 ปี กำลังเรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 ที่โรงเรียนใกล้บ้านเช่นกัน

รายได้จากการจับรดแท็กซี่ของนายสุภาพฯ ได้ประมาณวันละ 200-300 บาท โดยหักค่าใช้จ่ายแล้ว นางศิริฯ ในปัจจุบันมีอาชีพเป็นแม่บ้าน อยู่กับบ้านทำขนมขายและรับจ้างทั่วๆ ไป มีรายได้พอใช้จ่ายไปวันๆ สภาพครอบครัวโดยทั่วไปไม่มีเงินพอกินพอใช้ และมีเก็บบ้างเตรียมไว้เพื่อลูกในอนาคต

รายจ่ายที่ต้องใช้ในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกินการอยู่ และการเลี้ยงดู และค่าเล่าเรียนของบุตร ปัญหาครอบครัวโดยทั่วไปที่พบ คือ เรื่องของรายได้ในแต่ละวันที่ไม่ค่อยจะพอกับค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายในแต่ละวัน โดยเฉพาะเวลาเปิดเทอมต้องมีค่าใช้จ่ายหลายอย่างบางครั้งต้องหยิบยืมเพื่อนบ้านมาใช้จ่ายก่อนและค่อยนำมาให้เขาที่หลัง ส่วนปัญหากับภรรยาไม่มี หรือมีบ้างก็เพียงถกเถียงกันบ้างเท่านั้น และปัญหาด้านสุขภาพก็มีบ้างเล็กน้อยแต่ไม่หนักหนาเท่าไร

ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว นายสุภาพฯ ภรรยา และลูกๆ นั้น เป็นไปด้วยดี ครอบครัวมีความสุข ช่วยกันทำมาหากินหาเงินมาช่วยเหลือครอบครัวเป็นอย่างดี โดยนายสุภาพฯ จะระลึกอยู่เสมอว่าตนเป็นหัวหน้าครอบครัวต้องรับผิดชอบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของครอบครัวทุกคน จะมีบ้างก็เวลาที่นายสุภาพฯ ก็ต้องทำงานหนักคนเดียวก็ไม่ย่อท้อ ส่วนลูกชายและลูกสาวทั้งสองคนก็ตั้งใจศึกษาเล่าเรียนดี ไม่เกเร และสร้างปัญหาให้กับพ่อแม่ ปกตินายสุภาพฯ จะไม่สูบบุหรี่แต่จะดื่มสุรบ้างในบางโอกาสที่มีการเทศกาล เช่น วันปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างนายสุภาพฯ กับบิดามารดาของนางศิริฯ นั้นค่อนข้างดีเนื่องจากนายสุภาพฯ เป็นคนขยันขันแข็ง รักลูกเมีย ช่วยเหลือทางการเงินในการรักษานางแก้วฯ ตลอดมา และขยันทำงานหาเงินมาเลี้ยงครอบครัวด้วยดีตลอดมาตั้งแต่แต่งงานกันจึงทำให้นายสุภาพฯ เป็นที่รักใคร่ของพ่อตาแม่ยาย

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของนายสุภาพฯ ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ในแต่ละวันนายสุภาพฯ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กัน วันหยุดไม่มีถ้าวันไหนเหนื่อยก็ไม่ทำงานเนื่องจากอาชีพการขับรถแท็กซี่รับจ้างเป็นอาชีพที่อิสระไม่มีใครบังคับได้ถ้าอยากหยุดก็สามารถหยุดเองได้โดยไม่มีใครบังคับ

นายสุภาพฯ จะตื่นนอนประมาณ 05.30 น. แต่ก็ไม่แน่นอนถ้าวันไหนขับรถในช่วงดึกก็จะตื่นนอนสายหน่อย แต่ถ้าวันไหนขับรถในช่วงกลางวันก็จะนอนหัวค่ำ และตื่นเช้า แต่จะมีเวลานอนประมาณวันละ 5 - 6 ชม.

การทำงานอาหารก็ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับต้องดูว่าเวลารว่างเมื่อใดก็ตาม บางวันถ้าไม่ว่างก็กินรวบยอดมือเดียวตอนเลิกงานเลย ส่วนอาหารการกินก็แล้วแต่ชอบหรือนึกอยาก บางวันก็กินข้าว บางวันก็กินก๋วยเตี๋ยว ส่วนสถานที่ในการกินอาหารนั้น ไม่มีสถานที่แน่นอน บางครั้งก็เป็นบ๊ิมบางหรือตามสถานีนั่นส่งบ้าง ไม่แน่นอน และแหล่งที่กินก็ไม่แน่นอนเนื่องจากส่วนใหญ่เมื่อหิวเมื่อใดก็กินเมื่อนั้น แต่ส่วนใหญ่จะนำติดมาจากบ้านเนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาไปหาทานข้างนอกเวลาหิวก็หาที่จอดรถกินได้เลย

## ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายสุภาพฯ จะเริ่มขับรถแท็กซี่ตั้งแต่เวลาประมาณ 06.30 น. โดยจะเริ่มรับผู้โดยสารบริเวณถนนพหลโยธิน และวิภาวดีรังสิต เช่น ท่าอากาศยานกรุงเทพ สถานีรถไฟ และสถานีขนส่งสายเหนือ หรือ หมอชิต โดยจะส่งผู้โดยสารเข้าไปในเมืองหรือออกนอกเมือง แต่ถ้าไม่มีผู้โดยสารจะขับรถหาผู้โดยสารไปเรื่อยๆ บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนแจ้งวัฒนะ และบริเวณสวนจตุจักร และบริเวณห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ เช่น โรบินสันคอนเมือง พิฆเณร์ปาร์ครังสิต เซนต์ทรัลลาดพร้าว เป็นต้น

ส่วนในเรื่องของเส้นทางนั้นนายสุภาพฯ มีความชำนาญในการใช้เส้นทางในกรุงเทพฯ ดี เนื่องจากนายสุภาพฯ เป็นคนปทุมธานี ซึ่งอยู่ติดกับกรุงเทพฯ และสมัยเด็กนายสุภาพฯ ก็จะใช้รถอยู่ในกรุงเทพฯ อยู่เป็นประจำ

ส่วนการรับผู้โดยสารนั้นจะไม่เลือก ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารให้ไปในบริเวณที่รถติดขัดมากๆ ก็จะปฏิเสธ ส่วนการจอดรับส่งผู้โดยสารก็จะจอดรับส่งแล้วแต่เวลาที่ผู้โดยสารเรียก ซึ่งบางครั้งเป็นที่ห่างจอดแต่ถ้าไม่มีคนก็ต้องแอบจอดเพื่อให้ได้เงิน ส่วนในตอนกลางคืนก็ชอบออกไปขับเนื่องจากรถไม่ติด และไม่ร้อน แต่ก็ค่อนข้างอันตรายเนื่องจากอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย กว่าปกติ และอาจเกิดการจี้ปล้นแท็กซี่ได้ง่าย โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นชายวัยรุ่น แต่ส่วนตัวไม่เคยประสบเหตุการณ์ลักษณะนี้

ส่วนผู้โดยสารที่ชอบรับส่ง ถ้าให้เลือกรับผู้โดยสารที่มีอายุรุ่นๆ เดียวกัน เป็นสุภาพสตรี เนื่องจากจะได้คุยกันได้ไม่เหนงา และไม่ต้องกลัวอันตรายจากตัวผู้โดยสารด้วย

การขับขีรถแท็กซี่ของนายสุภาพฯ จะขับไม่ค่อยเร็วและไม่รีบร้อนเท่าไร แล้วแต่ผู้โดยสารว่าให้เร็วหรือไม่ เนื่องจากไม่มีปัญหาเรื่องการทำเวลาเพราะว่ารถเป็นของนายสุภาพฯ เอง และในเวลารถติดขัดก็ไม่ต้องรีบด้วยเนื่องจากเวลารถติดหรือจอดอยู่กับที่มิเตอร์ก็ขึ้น จึงไม่ต้องรีบขับไปส่งผู้โดยสารในที่ต่าง ให้รวดเร็วเหมือนรถแท็กซี่ที่เช่าจากบริษัทฯ

การเดินทางขับรถแท็กซี่รับส่งผู้โดยสารของนายสุภาพฯปกติจะไม่จำกัดว่าจะขับรถอยู่บริเวณใด แน่นอนจะขับไปเรื่อยๆ แต่เมื่อเวลาที่ไม่มีผู้โดยสารจะขับไปบริเวณห้างสรรพสินค้า และสถานีขนส่งต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก เป็นต้น

### ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายสุภาพฯ เห็นว่าในการขับขีรถแท็กซี่ของนายสุภาพฯ แต่ละวันนั้นพบว่าถนนที่มีรถติดขัดมากที่สุด คือ ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรี ถนนสีลม ถนนสุขุมวิท และ ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น ในช่วงเช้าเวลาประมาณ 07.00 - 09.30 น. และในช่วงบ่ายเวลาประมาณ 16.30 - 19.00 น.

ส่วนความคิดเห็นของนายสุภาพฯ เกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในกรุงเทพฯ นั้นนายสุภาพฯ คิดว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ นั้นเกิดจาก

1. มีรถปริมาณมากเกินไป
2. คนขับรถไม่มีวินัยในการขับขี่

3. ในความเห็นส่วนตัวนายสุภาพฯ คิดว่ารถที่ทำให้รถติดขัดมากที่สุดคือ รถประจำทาง รถบรรทุก และรถส่วนตัว

### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

1. การปลูกฝังให้คนใช้รถใช้ถนนมีวินัยในการขับซัดและการใช้ถนนเช่น การขับรดอย่างมีน้ำใจ การเดินข้ามถนนให้ถูกที่ เป็นต้น
2. สร้างถนนให้มากขึ้น และลดปริมาณรถให้น้อยลง
3. การพัฒนารถประจำ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตัวภาษณ์ผู้สมัครเข้ารับราชการ**

**ผู้ให้สัมภาษณ์** นายใส (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์** ร.ต.ท.วสันต์ วนิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์** สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง  
**วันเวลาที่สัมภาษณ์** วันที่ 16 มกราคม 2540 ระหว่างเวลา 15.00 - 17.00 น.

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ** นายใส  
**อายุ** 48 ปี  
**อาชีพปัจจุบัน** ข้าราชการที่รับจ้าง  
**สถานภาพ** สมรส  
**ระดับการศึกษา** ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4

**ลักษณะทางบุคลิกภาพ**

นายใสฯ เป็นชายไทยอายุ 48 ปี รูปร่างผอม สูงประมาณ 165 ซม.ผิวสีขาว ใบหน้าแหลม คางสองชั้น จมูกโด่งเล็ก ริมฝีปากบาง หูเล็กยาว ผมสีดำตัดทรงรองทรงสั้น แขนขาปกติ ไม่มีตำหนิพิเศษอื่นๆ ทำทางสุภาพ น่าเชื่อถือ ใช้สำเนียงภาคกลาง

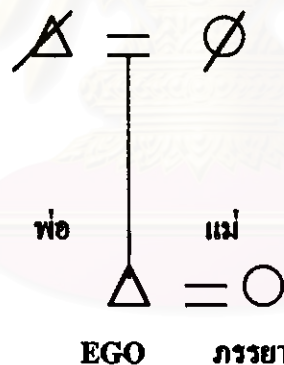
การแต่งกายใส่เสื้อสีฟ้าอ่อนแขนสั้น กางเกงสีดำแบบทรงสลอก นุ่งทับเข้าไปในกางเกง รัดเข็มขัด ส่วนรองเท้าหุ้มส้นสีดำ ตามแบบเครื่องแบบคนเข้ารับราชการ

การฟังคำถามและตอบคำถามสามารถเข้าใจและตอบคำถามได้อย่างดีแต่มีเพียงบางคำถามที่ต้องอธิบายรายละเอียดบ้าง ดูท่าทางภายนอกก็พยายามรยาทเรียบร้อย ทางน่าเชื่อถือ ซื่อๆ ไม่น่ากลัว

### ประวัติชีวิต

นายไสย เป็นคนกรุงเทพฯ โดยกำเนิด บิดามารดาเป็นคนกรุงเทพฯ เป็นบุตรชายคนเดียวของครอบครัว บิดามารดาของนายไสย เสียหมดแล้ว

นายไสย เรียนจบชั้นประถมศึกษาที่โรงเรียนแห่งหนึ่งในเขตบางซื่อใกล้บ้าน และจบในระดับชั้นประถมศึกษาแล้ว นายไสย ได้ออกจาก โรงเรียน และได้รับจ้างทำงานทั่วไป และช่วยพ่อแม่ทำงานค้าขายเล็กๆ น้อยๆ ที่บ้าน และจากนั้นได้ไปทำงานเป็นช่างทำสีรถตามอู่ซ่อมรถแถวบางซื่อ และจากนั้นได้ได้ลาออกและได้ขอเงินพ่อแม่และเงินเก็บของตนบางส่วนควมแท็กชื่อออกมาขับ ปัจจุบันมีอาชีพขับรถแท็กซี่ได้เป็นเวลาประมาณ 3 ปีกว่าแล้ว



ไดอะแกรมที่ 4.10 แสดงเครือญาติของนายไส



## สภาพครอบครัว

นายไสฯ ได้แต่งงานกับนาง ไม่มีบุตร รายได้จากการขับรถแท็กซี่ของนายไสฯ ได้ประมาณวันละ 200-300 บาท โดยหักค่าใช้จ่ายแล้ว

นางแก้วฯ ในปัจจุบันมีอาชีพเป็นแม่บ้าน อยู่กับบ้านรับจ้างซักผ้าและค้าขายเล็กๆ น้อยๆ มีรายได้พอใช้จ่ายไปวันๆ

สภาพครอบครัวโดยทั่วไปไม่มีเงินพอกินพอใช้ รายจ่ายที่ต้องใช้ในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกินการอยู่ และการเลี้ยงดูบิดามารดาของนางแก้วฯ และค่ารักษานางแก้วฯ ซึ่งร่างกายอ่อนแอเป็นโรคหัวใจ ต้องซื้อยาจากโรงพยาบาลทานอยู่เป็นประจำ

ปัญหาครอบครัวโดยทั่วไปที่พบ คือ เรื่องของรายได้ในแต่ละวันที่ไม่ค่อยจะพอกับค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายในแต่ละวัน ส่วนปัญหากับภรรยาไม่มี หรือมีบ้างก็เพียงถกเถียงกันบ้างเท่านั้น และปัญหาที่สำคัญคือการเจ็บป่วยของภรรยา

ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว นายไสฯ และภรรยา และบิดามารดาของนางแก้วฯ ภรรยา นั้นไม่มีปัญหาใดๆ มีความสัมพันธ์กันดี ช่วยกันทำมาหากินหาเงินมาช่วยเหลือครอบครัวเป็นอย่างดี จะมีบ้างก็เวลาที่นายไสฯ ก็ต้องทำงานหนักคนเดียวเนื่องจากภรรยาป่วย

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างนายไสฯ กับบิดามารดาของนางแก้วฯ นั้นค่อนข้างดีเนื่องจากนายไสฯ เป็นคนขยันขันแข็ง รักลูกเมีย ช่วยเหลือทางด้านการเงินในการรักษานางแก้วฯ ตลอดมา และขยันทำงานหาเงินมาเลี้ยงครอบครัวด้วยดีตลอดมาตั้งแต่แต่งงานกันจึงทำให้นายไสฯ เป็นที่รักใคร่ของพ่อตาแม่ยาย

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของนายไสฯ ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ในแต่ละวันนายไสฯ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กัน วันหยุดไม่มีถ้าวันไหนเหนื่อยก็ไม่ทำงานเนื่องจากอาชีพการขับรถแท็กซี่รับจ้างเป็นอาชีพที่อิสระ ไม่มีใครบังคับได้ถ้าอยากหยุดก็สามารถหยุดเองได้โดยไม่มีใครบังคับ

นายโตฯ จะตื่นนอนประมาณ 05.30 น. แต่ก็ไม่แน่นอนถ้าวันไหนขับรถในช่วงดึกก็จะตื่นนอนสายหน่อย แต่ถ้าวันไหนขับรถในช่วงกลางวันก็จะนอนหัวค่ำ และตื่นเช้า แต่จะมีเวลานอนประมาณวันละ 5 - 6 ชม.

การทานอาหารก็ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับต้องดูว่าเวลาว่างเมื่อใดก็ทาน บางวันถ้าไม่ว่างก็กินรวบยอดมือเดียวตอนเลิกงานเลย ส่วนอาหารการกินก็แล้วแต่ชอบหรือนึกอยาก บางวันก็กินข้าว บางวันก็กินก๋วยเตี๋ยว ส่วนสถานที่ในการกินอาหารนั้น ไม่มีสถานที่แน่นอน บางครั้งก็เป็นปั้มบางหรือตามสถานี่ชนส่งบ้าง ไม่แน่นอน และแหล่งที่กินก็ไม่แน่นอนเนื่องจากส่วนใหญ่เมื่อหิวเมื่อใดก็กินเมื่อนั้น แต่ส่วนใหญ่จะนำติดมาจากบ้านเนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาไปหาทานข้างนอกเวลาหิวก็หาที่จอดรถกินได้เลย

### ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายโตฯ จะเริ่มขับรถแท็กซี่ตั้งแต่เวลาประมาณ 06.30 น. โดยจะเริ่มรับผู้โดยสารบริเวณถนนพหลโยธิน เช่น สถานีขนส่งสายเหนือ หรือ หมอชิต สะพานควาย โดยจะส่งผู้โดยสารเข้าไปในเมืองหรือนอกเมือง และในบางครั้งจะรอรับผู้โดยสารบริเวณหน้าสถานีรถไฟสามเสน แต่ถ้าไม่มีผู้โดยสารจะขับรถหาผู้โดยสารไปเรื่อยๆ บริเวณถนนพระรามที่ 6 ถนนพญาไท เตาปูน และบริเวณสวนจตุจักร และบริเวณห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ เช่น เซ็นทรัลลาดพร้าว หรือแถวสยาม มาบุญครอง กรมตำรวจ และมหาวิทยาลัยเช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น

ส่วนในเรื่องของเส้นทางนั้นนายโตฯ มีความชำนาญในการใช้เส้นทางในกรุงเทพฯ ดีเนื่องจากนายโตฯ เป็นคนกรุงเทพฯ โดยกำเนิด และขับรถแท็กซี่มาเป็นเวลานานแล้ว

ส่วนการรับผู้โดยสารนั้นจะไม่เลือก ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารให้ไปในบริเวณที่รถติดขัดมากๆ ก็จะปฏิเสธ ส่วนการจอดรับส่งผู้โดยสารก็จะจอดรับส่งแล้วแต่เวลาที่ผู้โดยสารเรียก ซึ่งบางครั้งเป็นที่ห่างจอดแต่ถ้าไม่มีคนก็ต้องแอบจอดเพื่อให้ได้เงิน ส่วนในตอนกลางคืนก็ไม่ค่อยได้ออกไปขับรถเท่า ไหร่ เนื่องจากมีอายุมากแล้ว และสายคาไม่ค่อยดี แต่เวลาไปออกไปจับก็จะไม่รับผู้โดยสารที่เป็นชายวัยรุ่นเนื่องจากกลัวการจี้ปล้นเอาทรัพย์สิน

ส่วนผู้โดยสารที่ขอรับส่ง ถ้าให้เลือกก็จะขอผู้โดยสารที่มีอายุรุ่นๆ เดียวกัน เนื่องจากจะได้คุยกันได้ไม่เหนงา และไม่ต้องกลัวอันตรายจากตัวผู้โดยสารด้วย

การขับขีรถแท็กซี่ของนายไสๆ จะขับไม่เร็วเนื่องจากไม่รีบร้อนในการทำเวลาเนื่องจากเป็นรถของนายไสๆ เอง และในเวลารถติดขัดก็ไม่ต้องรีบด้วยเนื่องจากเวลารถติดหรือจอดอยู่กับที่มิเตอร์ก็ขึ้น จึงไม่ต้องรีบขับไปส่งผู้โดยสารในที่ต่าง ให้รวดเร็วเหมือนรถแท็กซี่ที่เช่าจากบริษัทฯ เว้นแต่กรณีที่ผู้โดยสารบอกให้ขับเร็วเนื่องจากต้องไปให้ทันเวลา

การเดินทางขับรถแท็กซี่รับส่งผู้โดยสารของนายไสๆปกติจะไม่จำกัดว่าจะขับรถอยู่บริเวณใด แน่นอนจะขับไปเรื่อยๆ แต่เมื่อเวลาที่ไม่มีผู้โดยสารจะขับไปบริเวณห้างสรรพสินค้า และสถานียชนส่งต่างๆ ไม่ว่าจะป็นสายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก เป็นต้น

#### ข้อสังเกตเกี่ยวกับการเดินทาง

นายไสๆ เห็นว่าในการขับขีรถแท็กซี่ของนายไสๆ แต่ละวันนั้นพบว่าถนนที่มีรถติดขัดมากที่สุด คือ ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรี ถนนติลิม ถนนสุขุมวิท และ ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น ในช่วงเช้าเวลาประมาณ 07.00 - 09.30 น. และในช่วงบ่ายเวลาประมาณ 16.30 - 19.00 น.

ส่วนความคิดเห็นของนายไสๆ เกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในกรุงเทพฯ นั้นนายไสๆ คิดว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ นั้นเกิดจาก

1. มีรถปริมาณมากเกินไป
2. คนขับรถไม่มีวินัยในการขับขี่
3. ในความเห็นส่วนตัวนายไสๆ คิดว่ารถทำให้รถติดขัดมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ และรถส่วนตัว

#### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

1. การปลูกฝังให้คนใช้รถใช้ถนนมีวินัยในการขับขี่รถและการใช้ถนนเช่น การขับรถอย่างมีน้ำใจ การเดินข้ามถนนให้ถูกที่ เป็นต้น
2. สร้างถนนให้มากขึ้น และลดปริมาณรถให้น้อยลง



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ตอนที่ 3 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ( Non - Participant Observation ) เข้ามาใช้ในการเก็บข้อมูลทางมานุษยวิทยาอีกรูปแบบหนึ่ง โดยผู้วิจัยได้สังเกตลักษณะทางกายภาพ สภาพการจราจรในแยกสุขุมย่าน แยกมหานคร และแยกหัวลำโพง ในช่วงเวลา 06.00 - 09.00 น. และ 16.00 - 19.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน โดยทำการศึกษาในระหว่างวันที่ 4 - 23 ธันวาคม 2539



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แยกสามย่าน

### ลักษณะทางกายภาพ

แยกสามย่านเป็นจุดตัดของถนนพระรามที่ 4 ถนนสีพระยาและถนนพญาไท

### คนเดินเท้า

บริเวณแยกสามย่านจะมีคนมากมายเนื่องจากเป็นบริเวณมหาวิทยาลัย และเป็นตลาดสามย่าน นอกจากนี้เมื่อตรงไปทางสามย่านจะเป็นห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง และศูนย์การค้าสยาม ซึ่งคนเดินเท้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะข้ามถนนระเบียบเนื่องจากมีสะพานลอย และมีทางข้ามที่ชัดเจน

### สัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจรใช้การได้ดี แต่ในบางครั้งตรงด้านปทุมวันรถที่จะเลี้ยวซ้ายที่จะออกมายังถนนพระรามที่ 4 ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้เนื่องจากรถที่จะออกไปทางตรงขวางไว้

### สภาพการจราจร

แยกสามย่านจะเป็นแยกที่มีทั้งผู้คนและรถจำนวนมากเนื่องจาก จากแยกสามย่านไปทางปทุมวันจะเป็นตลาดสามย่าน และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยตรงไปก็จะเป็นห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง และสยาม ส่วนอีกฝั่งหนึ่งจะสามารถไปทางถนนสีพระยาซึ่งจะตรงไปทำนัสสีพระยา ถนนพระรามที่ 4 ตรงไปจะไปทางหัวลำโพงซึ่งจะสามารถเดินทางไปเขาวราชได้ ซึ่งถนนสายนี้รถจะติดมากเนื่องจากติดต่อเนื่องมาจากเขาวราช ดังนั้นการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. การจราจรจึงติดขัดมาก โดยเฉพาะในบริเวณถนนพระรามที่ 4

ถนนพระรามที่ 4 ในทางกลับกันจะตรงไปคลองเตยได้ จึงมีรถ และผู้คนเป็นจำนวนมาก ทั้งในตอนเช้าและตอนเย็น ดังนั้นการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. การจราจรจึงติดขัดมาก เนื่องจากตรงไปจะเป็นแยกอภัยวีรคุณังค์ และศาลาแดง ดังนั้นจึงติดขัดกันอย่างต่อเนื่องมาตลอด นอกจากนี้ยังติดขัดครที่เกี่ยวมาจากปทุมวันและต้องการที่จะขึ้นสะพาน ไทย - ญี่ปุ่นด้วย บางครั้งแม้สัญญาณไฟเปลี่ยนรถก็ยังไม่สามารถเคลื่อนตัวได้

แยกสามย่านทางถนนพระรามที่ 4 ตรงไปหัวลำโพงรถจะไม่ติดขัดมากนัก เนื่องจากรถส่วนใหญ่ที่มาจากทางนี้มักจะขึ้นสะพานไทย - ญี่ปุ่นมากกว่า ไปลงหัวลำโพงมากกว่าเนื่องจากไม่ต้องการติดสัญญาณไฟจราจร จึงทำให้ปริมาณรถมีไม่มากนัก

ทางถนนพระรามที่ 4 ที่จะเลี้ยวไปที่พระยาธาต การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. จะติดขัดมาก เนื่องจากด้วยถนนแคบ และรถมีจำนวนมาก

ตรงสามย่านทางที่จะเลี้ยวไปปทุมวันการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. จะติดขัดมาก ทั้งขาเข้าและขาออก โดยเฉพาะตรงฝั่งที่จะตรงไปทางมานูญครองจะติดขัดมากเพราะเมื่อรถเลี้ยวจากพระรามที่ 4 ไปได้สักระยะหนึ่งจะเป็นป้ายรถเมล์ซึ่งมีคนรอจำนวนมาก ทำให้รถประจำทางต่างพยายามเบียดเลนซ้ายเพื่อจอดป้าย รถคันอื่น ๆ จึงต้องชะลอตัว เพื่อหยุดให้รถประจำทางจอดป้าย หรือบางทีก็ต้องหยุดรอให้รถประจำทางจอดรับผู้โดยสารเสร็จก่อน เนื่องจากรถประจำทางเหล่านี้ไม่ยอมจอดตามป้าย

ในทางกลับกันที่มาจากมานูญครองนั้น แม้จะมีการยกเลิกป้ายประจำทางตรงใกล้ ๆ แยกสามย่านไปแล้ว และมีทางที่จะให้รถเลี้ยวซ้ายไปทางถนนพระรามที่ 4 ผ่านตลอดแต่จะมีรถจำนวนมาก โดยเฉพาะรถประจำทางที่จะตรงไปที่พระยาซึ่งรถจะติดมากไม่ยอมชิดเลนขวาและขวางทางเลี้ยวซ้ายทำให้ขวางทางรถที่จะเลี้ยวซ้ายจึงยิ่งทำให้การจราจรติดขัด นอกจากนี้รถบางคันยังพยายามที่จะตีวงเลี้ยวกว้าง ๆ เพื่อที่จะขึ้นสะพาน ไทย - ญี่ปุ่น ทำให้ขวางทางรถที่มาทางตรงตามถนนพระรามที่ 4 จึงยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น

ภาพที่ 4.1 การจราจรในแยกสามย่าน



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### สาเหตุ

1. รถโดยสารประจำทางมักจอดไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะไม่ยอมเข้าป้าย บางครั้งมีการจอดกระชั้นชิดทำให้ขวางทางเดินรถคันอื่นทำให้ผู้โดยสารต้องลงไปเดินขึ้นรถบนถนนเองทำให้ขวางรถคันอื่น



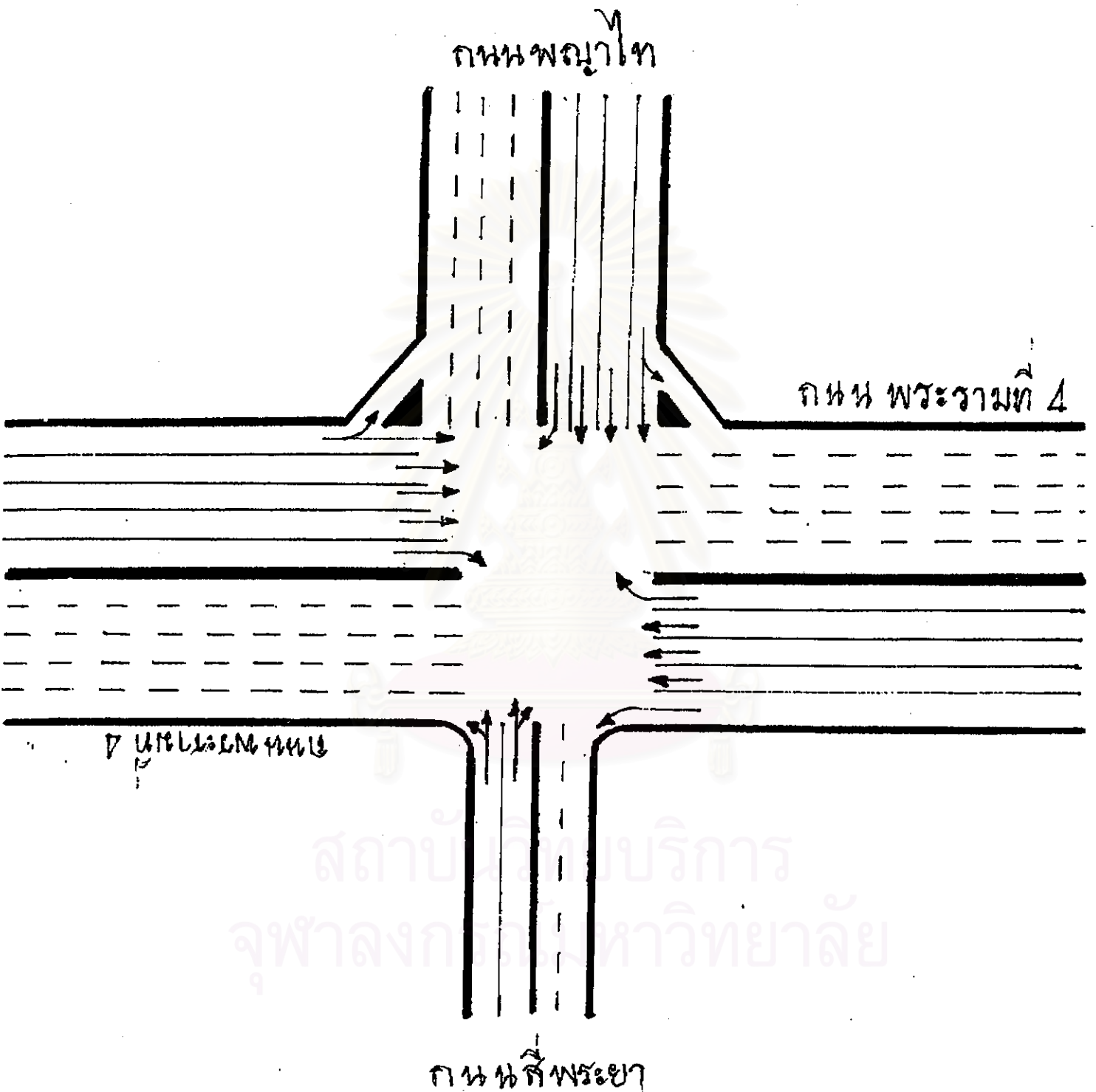
- 2.รถรับจ้างขอครีป - ส่ง ผู้โดยสารไม่เป็นระเบียบ โดยเฉพาะบริเวณหน้าตาดสามย่าน
- 3.รถในบริเวณถนนปทุมวันที่จะตรงไปยังสี่พระยาแต่กลับมาวิ่งในเลนเดียวทำให้รถที่จะ  
เดี่ยวซ้ายออกถนนพระรามที่ 4 ไม่สามารถทำได้

ภาพที่ 4.2 การจราจรในแยกสามย่าน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ที่ 4.1 การจราจรในแยกสามย่าน



**ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แยกมหานคร****ลักษณะทางกายภาพ**

แยกมหานครเป็นจุดตัดของถนนพระรามที่ 4 ถนนมหานครและถนนจรัลเมือง

**คนเดินเท้า**

ในบริเวณแยกมหานครมีคนเดินเท้าบ้าง แต่ก็มีระเบียบและส่วนใหญ่ปฏิบัติตามกฎจราจร แต่ในบางครั้งที่รถติดขัดมาก จะเห็นว่ามีคนลงจากรถประจำทางเพื่อเดินเท้ากันแทนจำนวนมาก เนื่องจากรถติดขัดมาก

**สัญญาณไฟจราจร**

สัญญาณไฟจราจรในแยกนี้ใช้การได้ดี การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. ใช้สัญญาณไฟจราจร เนื่องจากรถติดไม่มากนัก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงไม่ต้องเปลี่ยนเป็นใช้สัญญาณมือแทน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 4.3 การจราจรในแควมมหานคร



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### สภาพการจราจร

แควมมหานครจะมีปริมาณรถมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. แต่เนื่องจากปัจจุบันแควมมหานครนี้มีการขยายถนนจึงสามารถลดการจราจรที่ติดขัดได้

บริเวณฝั่งถนนพระรามที่ 4 ที่ตรงไปหัวลำโพง การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. จะติดขัดมาก แต่เมื่อเปรียบเทียบกับในทางกลับกัน คือบริเวณถนนพระรามที่ 4 ที่ตรงมาจากหัวลำโพงจะมีปริมาณรถมากกว่า และการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. จะติดขัดมากกว่า

บริเวณถนนพระรามที่ 4 ที่จะตรงไปสามย่านรถติดขัดมาก บางครั้งแม้สัญญาณไฟเขียวก็ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้

ทางแยกมหานครนี้ การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. จะติดขัดมากในถนนพระรามที่ 4 เนื่องจากมีรถที่มาจากทางหัวลำโพงต่างก็พยายามที่จะขึ้นสะพานไทย - ญี่ปุ่น เพื่อที่จะได้ไม่ต้องรอติดไฟแดงในถนนพระรามที่ 4 ต่อไป โดยจะมีทั้งรถที่เข้าคิวอย่างมีมารยาท และรถที่คอยเบียดเสียดรถคันอื่นตอนใกล้ขึ้นสะพานซึ่งรถที่มาเบียดนี้ยังทำให้รถติดมาก ส่วนถนนพระรามที่ 4 ในทางกลับกันก็มีจะนวนมาก เพราะมีรถสมทบจากที่ลงมาจากสะพานไทย - ญี่ปุ่น

ส่วนทางถนนจากรูเมืองซึ่งจะเป็นทางลงทางด่วนก็มีรถสะสมจำนวนมากเช่นเดียวกับทางถนนมหานคร แต่โดยรวมแล้วในแยกมหานครนี้ตรงถนนพระรามที่ 4 รถจะติดขัดมากกว่า

สาเหตุ

บริเวณนี้เป็นทางเชื่อมต่อไปยังบริเวณแยกสามย่าน จึงทำให้รถติดขัดอย่างต่อเนื่อง

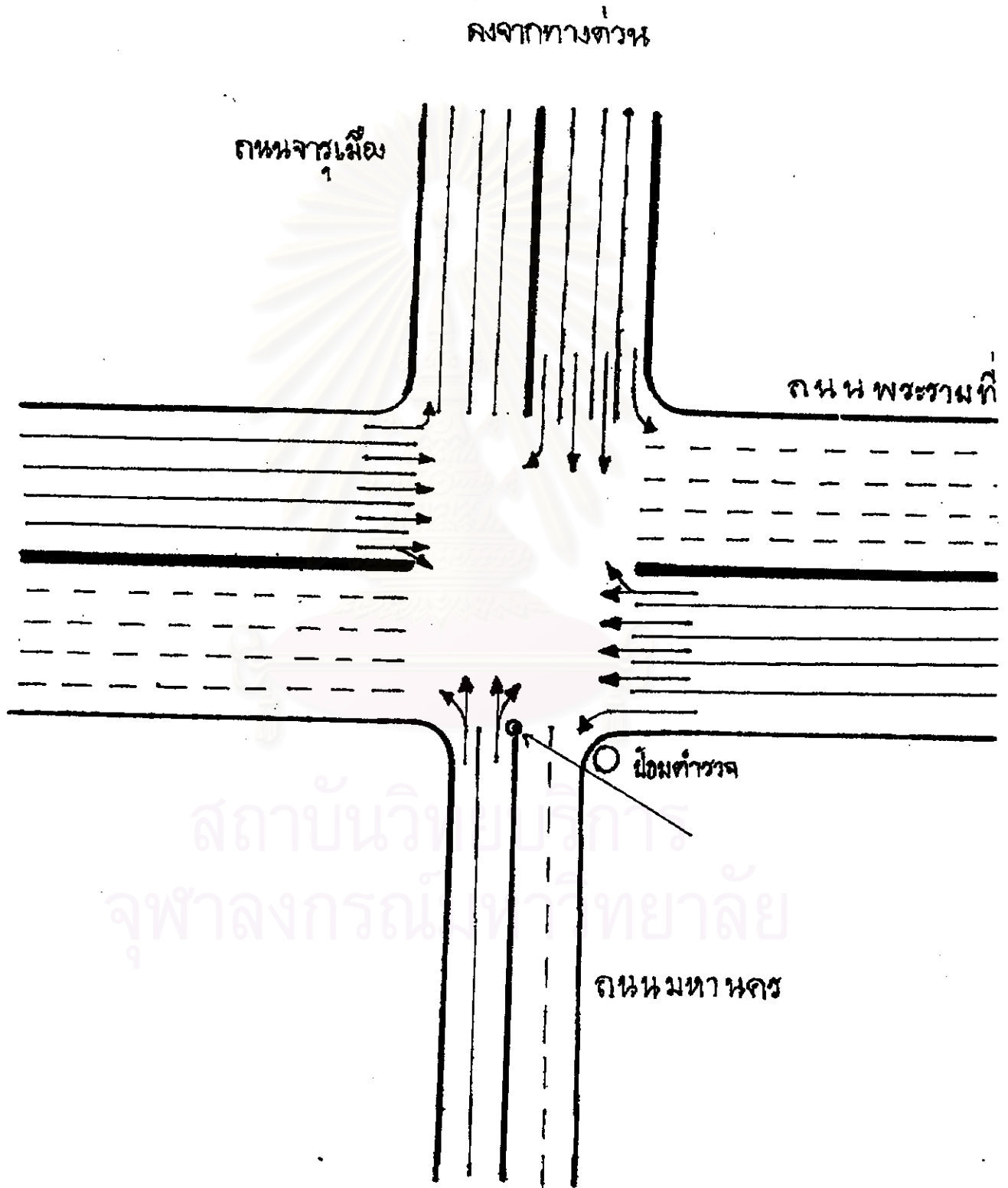
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 4.4 การจราจรในแถมมหานคร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ที่ 4.2 การจราจรในแยกมหานคร



## ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แยกหัวลำโพง

### คนเดินเท้า

แยกหัวลำโพง จะมีผู้คนเป็นจำนวนมาก ๆ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟหัวลำโพง จึงมีผู้คนพลุกพล่าน ทั้งคนเดินถนน และคนที่ปักหลักนั่งรออยู่ตามบริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟหัวลำโพง ทำให้บริเวณนี้มีผู้คนพลุกพล่านทั้งในตอนกลางวัน และกลางคืน ตลอดเวลา

### สัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจรในบริเวณแยกนี้ใช้การได้ตลอดเวลา ช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. บางครั้งที่มีการจราจรติดขัดมาก เจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรต้องเปลี่ยนเป็นการให้สัญญาณมือ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### ภาพที่ 4.5 การจราจรในแยกหัวลำโพง



## สถาบันวิทยบริการ

### สภาพการจราจร

แยกนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และ ช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. จะมีรถเป็นจำนวนมากเนื่องจากเป็นสถานที่ตั้งที่สำคัญอย่างสถานีรถไฟหัวลำโพง โดยจะเริ่มจากถนนเลียบคลองผดุงกรุงเกษมที่จะเป็นทางที่จะสามารถไปสถานที่สำคัญ ๆ และเป็นแหล่งธุรกิจคือเขาวราชได้ ทำให้มีรถวิ่งกันขวักไขว่จำนวนมาก ทำให้รถติดขัดมากในทุก ๆ ด้าน

เมื่อข้ามสะพานเจริญสวัสดิ์ก็มีรถมาก และคิดขั้คั้งแค่ขึ้นสะพาน แต่จะไปคิดขั้ค้มากจริง ๆ หลังจากที่เลยแยกหัวลำโพงไปแล้ว

ช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 19.00 น. ในบริเวณหัวลำโพงการจราจรไม่ติดขั้ค้มัก รวมทั้งทางขึ้นทางด่วนสายใหม่บริเวณข้างหัวลำโพงการจราจรเคลื่อนตัวได้เป็นระยะ บริเวณข้างหัวลำโพงก็มีรถติดมากเช่นเดียวกัน รวมทั้งถนนข้างสถานีรถไฟหัวลำโพงก็มีปริมาณรถมากพอสมควร ทางถนนฝั่งตรงข้ามนั้นก็เช่นกันเนื่องจากสามารถตรงไปบางรักได้

ภาพที่ 4.6 การจราจรในแยกหัวลำโพง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

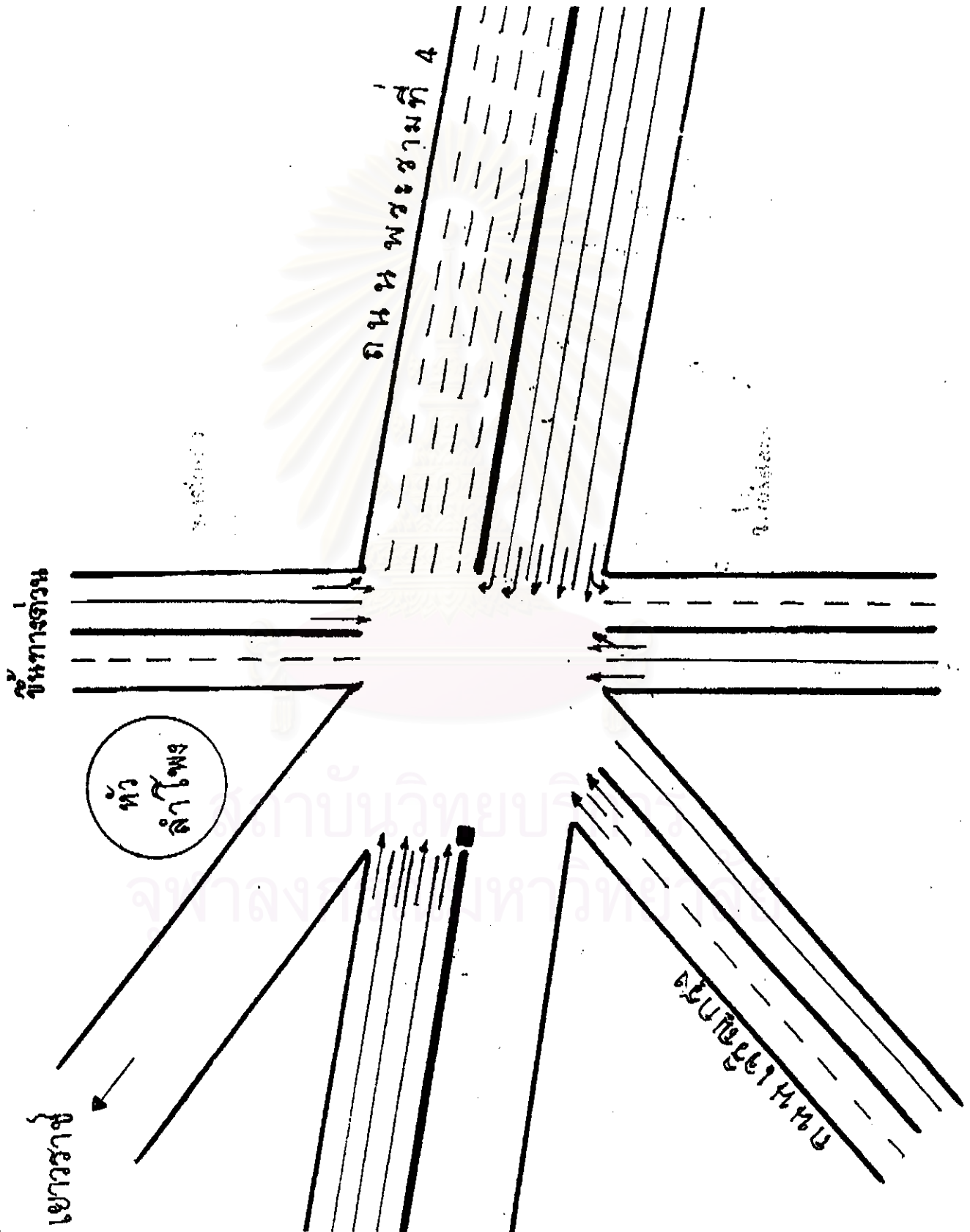
## สาเหตุ

1. บริเวณนี้เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟหัวลำโพง จึงเป็นจุดที่มีผู้คนหลั่งไหลมาเป็นจำนวนมาก ทำให้มีทั้งจำนวนรถและผู้คนเป็นจำนวนมาก
2. รถโดยสารประจำทางมักจอดไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะไม่ยอมเข้าป้าย ทำให้ผู้โดยสารต้องลงไปเดินขึ้นรถบนถนนเองทำให้ขวางรถคันอื่น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ที่ 4.3 การจราจรในแยกหัวลำโพง



**ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแยกสามย่าน**

**ผู้ให้สัมภาษณ์**    ค.ต.ขาว (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์**        ร.ต.ท.วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์    นิติตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์  
    จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่**            ป้อมยามควบคุมสัญญาณไฟจราจรแยกสามย่าน

**ข้อมูลทั่วไป**

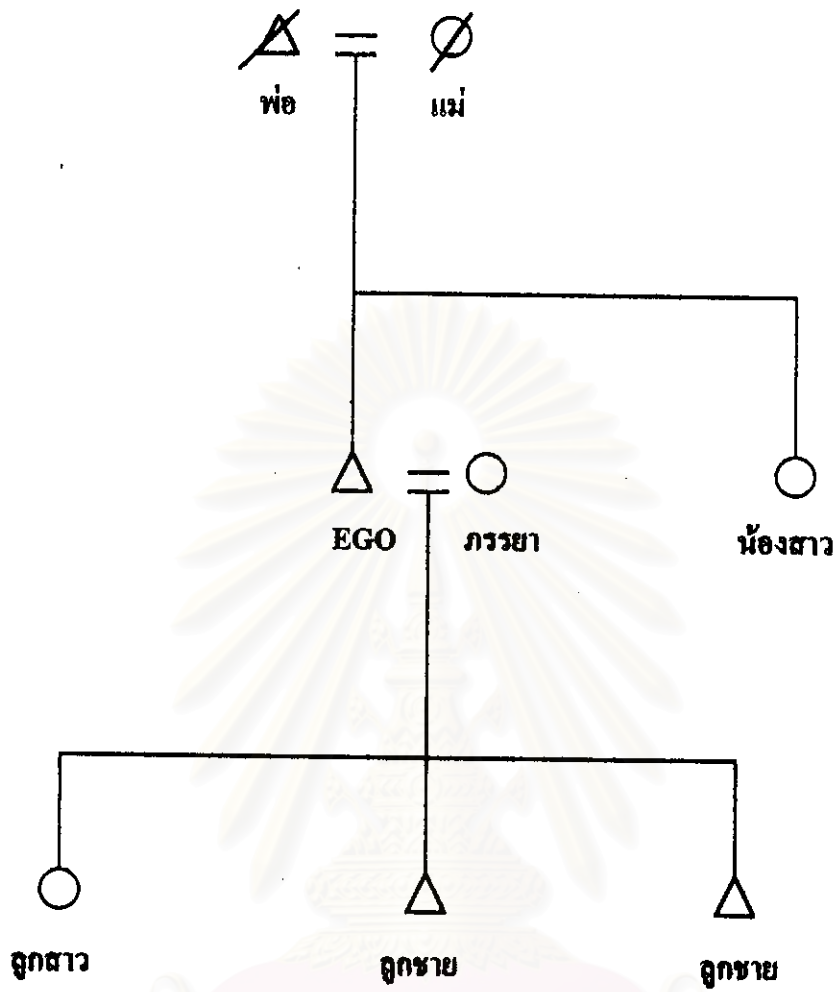
**ชื่อ**                    ค.ต.ขาว  
**อายุ**                    57 ปี  
**ระดับการศึกษา**    จบการศึกษาจากโรงเรียนตำรวจนครบาลบางเขนเมื่อปี พ.ศ. 2501  
**สถานภาพ**            สมรสแล้ว มีบุตรร่วมกัน 3 คน  
**ปัญหาสุขภาพ**        ไม่มี

**ชีวิตครอบครัว**

ค.ต.ขาวสมรสกับนางแดง (นามสมมติ) ซึ่งปัจจุบันเป็นแม่บ้านมีบุตร 3 คน คือ

- 1.บุตรสาว ปัจจุบันรับราชการอยู่ที่กรมที่ดิน
- 2.บุตรชาย ทำงานอยู่ที่การประปานครหลวง
- 3.บุตรชาย ทำงานอยู่ที่ทบวงมหาวิทยาลัย

สภาพครอบครัว ทั้งลูกสาวและลูกชายต่างมีงานทำที่มั่นคง และส่งเงินเลี้ยงดูตนบ้าง แต่คนไม่เคยใช้ จะเก็บเอาไว้เป็นทุนให้กับลูก ๆ มากกว่า นอกนั้นจึงไม่มีอะไรที่ต้องห่วง ปัญหาในครอบครัวจึงไม่มี



ไดอะแกรมที่ 4.11 แสดงเครือญาติของค.ต.ขาว

### การปฏิบัติงาน

เข้ารับราชการครั้งแรกในหน้าที่เสมียนคดี ตั้งแต่ พ.ศ. 2501 - 2506 ต่อจากนั้นจึงทำหน้าที่เป็นตำรวจจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2506 ถึงปัจจุบัน โดยปฏิบัติหน้าที่นี้มาเป็นเวลา 33 ปีแล้ว

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันโดยทั่วไปตื่นนอนไม่เป็นเวลา โดยจะเข้าเวรผลัดละ 8 ชั่วโมง หมุนเวียนกันไป

ผลัดเช้า 05.00 น. - 13.00 น.

ผลัดบ่าย 13.00 น. - 22.00 น.

ในช่วงวันหยุดจะพักผ่อน นอนหลับอยู่บ้านกับภรรยา ไม่ค่อยไปที่ไหนเพราะชอบอยู่กับบ้านมากกว่า

## ช่วงการจราจรที่ติดขัด

1.ช่วงเช้า ในช่วงเช้าบริเวณแยกสามย่านทางถนนพญาไทจะติดขัดมากที่สุดทั้งทางขาเข้าและขาออก โดยเริ่มติดขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 06.00 น. จนถึง 09.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงที่รถติดขัดมากที่สุดในตอนเช้า แต่หลังจากนั้นรถจึงติดขั้ดน้อยลง

2.ช่วงเย็น ในตอนเย็นนั้นในช่วง 17.00 น. - 20.00 น บริเวณแยกสามย่านทางถนนพญาไทจะติดขัดมากที่สุดทั้งทางขาเข้าและขาออก รถจะติดขัดมากที่สุด

## การฝ่าฝืนกฎจราจร

ความผิด โดยทั่วไปที่พบบ่อยคือ

- 1.การจอดรถกีดขวางทาง
- 2.เปลี่ยนช่องทางเดินรถกะชั้นชิด
- 3.ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ซึ่งจะพบมากที่สุดแต่จะเป็นในลักษณะถูกคิดพินมากกว่า
- 4.จอดรถในที่ห้ามจอด ซึ่งจะพบในบริเวณถนนพญาไทมากที่สุดตรงช่วงจุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย

## อุบัติเหตุ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะใช้เวลาจัดการไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับความรุนแรง แต่อุบัติเหตุโดยทั่วไปที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้หากเป็นในช่วงกลางวันมักไม่รุนแรง จะเป็นอุบัติเหตุเล็กน้อย ส่วนใหญ่มักจะเป็นรถจักรยานยนต์ เนื่องจากการจราจรจะติดขัดมาก รถที่แล่นมาจึงใช้ความเร็วไม่สูง แต่หากเกิดขึ้นในช่วงกลางคืนจะรุนแรงมากกว่า โดยทั่วไปจะเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยวันละประมาณ 3 - 4 ราย

## ข้อคิดเห็นในเรื่องสภาพการจราจร

ความคิดเห็นโดยทั่วไปจะเห็นได้ว่าจากการทำงานมาเป็นเวลานานมารยาทของคนเลวลงกว่าแต่ก่อน โดยจะเห็นว่ารถแต่ละคันต่างก็แย่งกันไป พอเลนไหนว่างก็จะแทรกจึงยิ่งทำให้รถติดมากขึ้นทั้ง ๆ ที่เปลี่ยนเลนแล้วก็ไม่ได้ทำให้รถไปเร็วขึ้นเท่าไรเลย บางครั้งยังไปกีดขวางทางเดินรถของรถคันอื่น และที่จะพบบ่อยมากคือรถที่แล่นในช่องทางเดินรถเลี้ยวแต่ไม่ยอมเลี้ยว ทำให้รถที่จะเลี้ยวไม่สามารถเคลื่อนตัวไปได้ และยังทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น คิดว่ารถคันไหนเลี้ยวนี้ก็ขับกันแย่งกันนั้น ถึงได้ทำให้รถติด

รถที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ เพราะบางทีแล่นบนฟุตบาททำความเดือดร้อนให้คนเดินถนนด้วย และมีจำนวนมาก บางครั้งยังไม่ได้รับสัญญาณไฟเขียวก็ออกตัวแล้ว

สาเหตุของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นทุกวันนี้เป็นเพราะ

1. จำนวนรถที่มากเกินไป
2. ความเห็นแก่ตัวของคน

ข้อเสนอแนะ

การแก้ปัญหาคือ



- 1.ต้องลดปริมาณรถ อาจจะโดยการเพิ่มภาษีรถ แล้วนำเงินจำนวนนั้นมาใช้ประโยชน์ในทางอื่น หรือจำกัดการซื้อรถของแต่ละคน ว่าซื้อรถได้ไม่เกินคนละคัน
- 2.มีการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจรรุนแรงกว่านี้ไม่ใช่แค่ยึดใบขับขี่หรือปรับเพราะคนจะไม่กลัว และค่าปรับก็ไม่แพงนัก
- 3.ควรมีการตั้งมาตรฐานการสอบใบขับขี่ที่ตึกกว่านี้ คนจะได้ขับรถอย่างถูกกฎจราจรและมีน้ำใจมากกว่าที่เป็นอยู่



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแยกหัวลำโพง**

**ผู้ให้สัมภาษณ์**                      ค.ต.ศ ( นามสมมติ )  
**ผู้สัมภาษณ์**                         ร.ต.ท.วสันต์    วนิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์**                    แยกหัวลำโพง

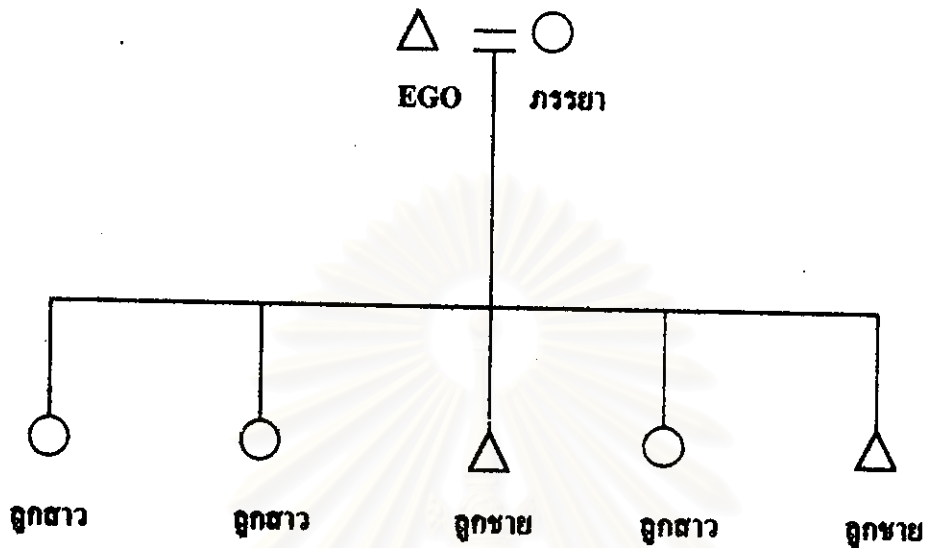
**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ**                                         ค.ต.ศ  
**อายุ**                                        58 ปี  
**เงินเดือน**                                13,800 บาท  
**ระดับการศึกษา**                        จบการศึกษาจาก รร.ตำรวจนครบาล  
**สถานภาพ**                                สมรส  
**ปัญหาสุขภาพ**                         ไม่มี

**ครอบครัว**

ค.ต.ศ ได้สมรสกับนางหอม ( นามสมมติ ) อายุ 52 ปี ซึ่งมีอาชีพเป็นแม่บ้านในปัจจุบัน และมีบุตรด้วยกันจำนวน 5 คน ชีวิตครอบครัวมีความสุขดี บุตรแต่ละคนมีงานทำหมดแล้ว ตอนนี้อยู่ในช่วงปลายของชีวิตเนื่องจากอีก 2 ปี จะปลดเกษียณแล้ว มีเงินฝากในธนาคารไว้ยามเจ็บป่วยบ้าง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการกินอยู่ในแต่ละวัน และการส่งเสียลูกหลานคนเล็กซึ่งกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยสยาม ชั้นปีที่ 3 ส่วนบุตรคนอื่นๆ ก็ส่งเงินให้ใช้ในแต่ละเดือนบ้างๆ แต่จะบอก ให้ถูกไม่ต้องให้เนื่องจากไม่ค่อยมีค่าใช้จ่ายๆ ใดๆ มีเงินเดือนและสวัสดิการของการเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในแต่ละเดือนพอใช้แล้ว ส่วนภรรยาที่เป็นแม่

บ้านที่ดีไม่เคยมีการทะเลาะกัน เนื่องจากภรรยาเป็นคนที่เข้าใจในการเป็นตำรวจ รับผิดชอบความเป็นอยู่ ชีวิตประจำวันที่ต้องจำใจ และต้องอดทน และ ค.ต.สุ ก็เข้าใจและรักในอาชีพตำรวจ



ไดอะแกรมที่ 4.12 แสดงเครือญาติของค.ต.สุ

### ประวัติการปฏิบัติงาน

ค.ต.สุ จบการศึกษาจาก รร.เกษตรกรรม จ.ศรีสะเกษ ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 และ ต่อมา ได้เข้าศึกษาต่อที่ รร.ตำรวจนครบาล และเมื่อจบการศึกษาแล้วได้รับราชการเป็นตำรวจครั้งแรกที่ สน.ปทุมวัน ในมียศเป็นพลตำรวจ และปฏิบัติหน้าที่ตำรวจสายตรวจ อยู่ประมาณ 5 ปี และต่อจากนั้นได้เปลี่ยนมาทำหน้าที่เป็นเสมียนคดี อยู่ 6 ปี และต่อมาได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

### ชีวิตประจำวัน

ค.ต.สุ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กันในแต่ละวันเนื่องจากชีวิตประจำวันต้องปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรที่เหมือนๆ กันในทุกๆ วัน คือการจัดเวรยามจะมีการจัดเวรยามเป็น 2 ชุด คือ

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00 - 13.00 น.
2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 13.00 - 21.00 น.

จากตารางเวรยามทำให้การตื่นนอนและเข้านอนในแต่ละวันต่างกัน คือ ถ้าเข้าเวรเช้าจะต้องตื่นนอนเวลาประมาณ 05.00 น. แต่ถ้าเข้าเวรบ่ายจะต้องตื่นนอนประมาณ 11.00 น. และการเข้านอนก็ต่างกันแล้ว แต่ว่าถ้าออกเวรบ่าย 21.00 น. จะเข้านอนประมาณ 23.00 น. แต่ถ้าออกเวรเช้าอาจจะเข้านอนประมาณ 21.00 น. ในแต่ละอาทิตย์จะมีวันหยุด 1 วันคืออาจเป็นวันเสาร์หรืออาทิตย์จะผลัดเปลี่ยนกันไป และในวันหยุดส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้านมีบางครั้งบุตรจะพาออกไปเที่ยว หรือกินข้างนอกบ้าน แต่ก็ไม่บ่อยนัก เวลาว่างส่วนใหญ่ก็ดูทีวี พักผ่อนอยู่กับบ้าน หรือไม่ก็สังสรรค์กับเพื่อนร่วมงานบ้างในบางโอกาส

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจราจร

การปฏิบัติหน้าที่เป็นตำรวจจราจรประจำแยกหัวลำโพงช่วงเวลาที่รถติดในแต่ละวันจะแบ่งช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดออกเป็น 2 ช่วง คือ

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.00 น.
2. ช่วงบ่าย ระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น.

การจราจรติดขัดบริเวณแยกดังกล่าวเนื่องจาก

1. ปริมาณรถมีมาก
2. มีทางด่วนบริเวณแยกดังกล่าวทำให้รถแย่งกันขึ้นทางด่วน

การฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบบ่อยบริเวณแยกหัวลำโพง

1. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. การขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน

## ข้อเสนอแนะ

ความคิดเห็นในการแก้ปัญหาทางจราจรบริเวณแยกหัวลำโพง

1. กำหนดมาตรการอย่างเฉียบขาดในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยเฉพาะพวกฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และพวกเปลี่ยนช่องทางเดินรถอย่างกระชั้นชิด
2. ให้ผู้บริหารมีความจริงใจและตั้งใจจริงในการแก้ไขปัญหารถจราจร โดยการมาดูแลถึงปัญหาที่แท้จริงที่เกิดขึ้นมิใช่อยู่แค่ห้องทำงาน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลแยกหัวลำโพง**

**ผู้ให้สัมภาษณ์**                      ส.ต.อ. ไร่ (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์**                         ร.ต.ท.วสันต์    วนิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์**                 แยกหัวลำโพง

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ**   ส.ต.อ. ไร่  
**อายุ**                                       35 ปี  
**เงินเดือน**                               7,900 บาท  
**ระดับการศึกษา**                     จบการศึกษาจาก รร.ตำรวจนครบาล  
**สถานภาพ**                             สมรส  
**ปัญหาสุขภาพ**                       ไม่มี

**ครอบครัว**

ส.ต.อ. ไร่ ได้สมรสกับนางไผ่ อายุ 34 ปี ซึ่งมีอาชีพรับราชการครู และเป็นแม่บ้าน ปัจจุบัน และมีบุตรด้วยกันจำนวน 1 คน เป็นชาย อายุ 7 ปี กำลังศึกษาอยู่ที่ รร.วัดพลับพลาชัย ซึ่งนางไผ่ เป็นครูสอนอยู่ที่โรงเรียนดังกล่าว สถานภาพครอบครัวพอกันพอใช้ มีรายได้จากการรับราชการของ ส.ต.อ. ไร่ และนางไผ่ มีเงินเก็บบ้างพอสมควรเพื่อไว้ให้ลูกและในอนาคตคอยค่าใช้จ่ายเป็นตำรวจ รับผิดชอบและประเทศชาติบ้านเมืองค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการกินอยู่ในแต่ละวันและการส่งเสียค่าเล่าเรียนของบุตรชายคนเล็กซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ส่วนรายได้ในแต่ละเดือน มีเงินเดือน และสวัสดิการของการเป็นเจ้าหน้าที่

ตำรวจจราจรในแต่ละเดือนส่วนภรรยาที่เป็นแม่บ้านที่คิดมีการทะเลาะกันบ้างแต่ก็ไม่รุนแรง เนื่องจากภรรยาเป็นคนที่เข้าใจในการเป็นตำรวจ และ ภรรยาเป็นคนดี ส่วนตัวของ ส.ต.อ.ไก่อ มีความภูมิใจในการรับราชการตำรวจ



ไดอะแกรมที่ 4.13 แสดงเครือญาติของส.ต.อ.ไก่อ

### ประวัติการปฏิบัติงาน

ส.ต.อ.ไก่อ จบการศึกษาจาก รร.วัดพลับพลาชัย ในระดับชั้นประถมศึกษา และมัธยมศึกษาปีที่ 6 ต่อจากนั้นได้เข้าศึกษาต่อที่ รร.พลตำรวจนครบาล และเมื่อจบการศึกษาที่ รร. ตำรวจนครบาลแล้วได้เข้ารับการครั้งแรกที่ สน.พลับพลาชัยเขต 2 และในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ฝ่ายป้องกันปราบปราม(สายตรวจ) และต่อจากนั้นได้ย้ายมาทำงานในหน้าที่ตำรวจจราจรจนกระทั่งปัจจุบัน

## ชีวิตประจำวัน

ส.ค.อ.ไก่ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กันในแต่ละวัน เนื่องจากชีวิตประจำวันต้องปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรที่เหมือนๆ กันในทุกๆ วัน คือ การจัดเวรยามจะมีการจัดเวรยามเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00 - 13.00 น.
2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 13.00 - 21.00 น.

จากตารางเวรยามทำให้การตื่นนอนและเข้านอนในแต่ละวันต่างกัน คือ ถ้าเข้าเวรเช้าจะต้องตื่นนอนเวลาประมาณ 05.30 น. แต่ถ้าเข้าเวรบ่ายจะต้องตื่นนอนประมาณ 10.00 น. และการเข้านอนก็ต่างกันแล้ว แต่ถ้าถ้าออกเวรบ่าย 21.00 น. จะเข้านอนประมาณ 24.00 น. แต่ถ้าออกเวรเช้าอาจจะเข้านอนประมาณ 21.00 น. ในแต่ละอาทิตย์จะมีวันหยุด 1 วันก็อาจเป็นวันเสาร์หรืออาทิตย์จะผลัดเปลี่ยนกันไปในวันหยุดหรือเวลาว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้านมีบางครั้งที่พาภรรยาและบุตรชายไปเที่ยว หรือกินข้างนอกบ้าน ตามห้างสรรพสินค้า แต่ก็ไม่น้อยนัก และในตอนเย็นหรือวันที่เข้าเวรผลัดเช้าจะมีเวลาว่างตอนเย็นก็จะไม่ออกกำลังกายโดยการวิ่งบ้าง หรือ ไปสังสรรค์กับเพื่อนร่วมงานบ้างบางโอกาส

## ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจราจร

การปฏิบัติหน้าที่เป็นตำรวจจราจรประจำแยกหัวลำโพงช่วงเวลาที่รถติด ในแต่ละวันจะแบ่งช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดออกเป็น 2 ช่วง คือ

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.00 น.
2. ช่วงบ่าย ระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น.

การจราจรติดขัดบริเวณแยกดังกล่าวเนื่องจาก

1. ปริมาณรถมีมาก
2. การประสานงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละแยกไม่ค่อยดี



ประสิทธิภาพเท่าที่ควร

3. คนใช้ทางบริเวณแยกดังกล่าวมีมากและไม่ค่อยมีวินัยในการใช้ทาง

การฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบบ่อยบริเวณแยกหัวลำโพง

1. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. การขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน
3. การใช้ทาง เช่นการข้ามถนนในขณะที่ไฟเขียว หรือขณะที่ไม่ให้คนข้ามทำให้รถต้องชลอตัว

ข้อเสนอแนะ

ความคิดเห็นในการแก้ปัญหาจราจรบริเวณแยกหัวลำโพง

1. การกำหนดมาตรการอย่างเด็ดขาดในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยเฉพาะพวกฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และพวกเปลี่ยนช่องทางเดินรถอย่างกะชั้นฉับ
2. การที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจรลงโทษอย่างจริงจังกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
3. มีการห้ามมิให้รถที่มีคนนั่งน้อยจนเกินไปเข้าไปยังสถานที่ที่การจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาล**

<b>ผู้ให้สัมภาษณ์</b>	ส.ต.ต.เชียว ( นามสมมติ )
<b>ผู้สัมภาษณ์</b>	ร.ต.ท.วสันต์      วณิชพิสิฐพันธ์
<b>สถานที่สัมภาษณ์</b>	แยกมหานคร

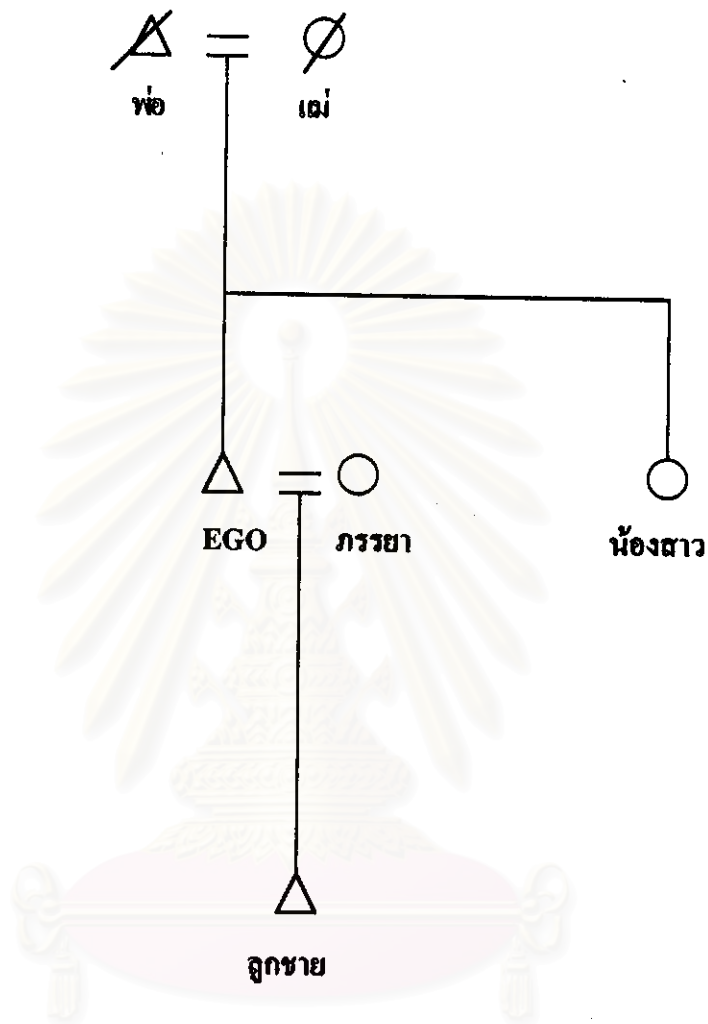
**ข้อมูลทั่วไป**

<b>ชื่อ</b>	ส.ต.ต.เชียว
<b>อายุ</b>	27 ปี
<b>เงินเดือน</b>	6,720 บาท
<b>ระดับการศึกษา</b>	จบการศึกษาจาก รร.ตำรวจภูธรภาค 9
<b>สถานภาพ</b>	สมรส
<b>ปัญหาสุขภาพ</b>	ไม่มี

**ครอบครัว**

ส.ต.ต.เชียว ได้สมรสกับนางอุ อายุ 21 ปี ซึ่งมีอาชีพค้าขาย และเป็นแม่บ้านปัจจุบัน และมีบุตรด้วยกันจำนวน 1 คน เป็นชาย อายุ 2 ปี สถานภาพครอบครัวพอกันพอใช้ มีรายได้จากการรับราชการของ ส.ต.ต.เชียว และนางอุมีเงินเก็บบ้างพอสมควรเพื่อไว้ให้ลูกอนาคตอยากให้ลูกชายประกอบอาชีพสุจริต เป็นคนดีในสังคมค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการกินอยู่ในแต่ละวัน และค่าใช้จ่ายเล็กๆ น้อยๆ ในครอบครัว

ส่วนรายได้ในแต่ละเดือน มีเงินเดือน และสวัสดิการของการเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ  
ในแต่ละเดือน ส่วนภรรยาที่เป็นแม่บ้านที่ดีไม่มีการทะเลาะกันรุนแรง



ไดอะแกรมที่ 4.14 แสดงเครือญาติของส.ต.ต.เชียว

### ประวัติการปฏิบัติงาน

ส.ต.ต.เชียว จบการศึกษาชั้นประถมศึกษา และมัธยมศึกษา จาก รร.ในจังหวัด กระบี่ และ  
ศึกษาต่อที่ รร.พลตำรวจภาค 9 ที่ จังหวัดนครศรีธรรมราช แล้วได้เข้ารับราชการครั้งแรกที่สภ.อ.

ปรากฏพระยา จว.กระษี ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ฝ่ายป้องกันปราบปราม(สายตรวจ) และต่อจากนั้น ได้ย้ายไปรับตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจนกระทั่งปัจจุบัน

### ชีวิตประจำวัน

ส.ต.ต.เป็ยว จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กันในแต่ละวัน เนื่องจากชีวิตประจำวันต้องปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรที่เหมือน ๆ กันในทุก ๆ วัน คือ การจัดเวรยามจะมีการจัดเวรยามเป็น 2 ผลัดคือ

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00 - 14.00 น.
2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 14.00 - 22.00 น.

จากตารางเวรยามทำให้การตื่นนอนและเข้านอนในแต่ละวันต่างกัน คือ ถ้าเข้าเวรเช้าจะต้องตื่นนอนเวลาประมาณ 05.30 น. แต่ถ้าเข้าเวรบ่ายจะต้องตื่นนอนประมาณ 10.00 น. และการเข้านอนก็ต่างกันแล้ว แต่ถ้าออกเวรบ่าย 21.00 น. จะเข้านอนประมาณ 24.00 น. แต่ถ้าออกเวรเช้าอาจจะเข้านอนประมาณ 21.00 น. ในแต่ละอาทิตย์ไม่มีวันหยุด เวลาจะหยุดต้องเปลี่ยนเวรกันเองกับเพื่อนร่วมงาน ในเวลาว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้านมีบางครั้ง จะพาภรรยาและบุตรไปเที่ยว หรือกินข้างนอกบ้าน ตามห้างสรรพสินค้า และในตอนเย็นหรือวันที่เข้าเวรผลัดเช้าจะมีเวลาว่างตอนเย็นก็จะออกกำลังกายโดยการวิ่งบ้าง

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจราจร

การปฏิบัติหน้าที่เป็นตำรวจจราจรประจำแยกมหานครช่วงเวลาที่รถติดในแต่ละวันจะแบ่งช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดออกเป็น 2 ช่วง คือ

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.00 น.
2. ช่วงบ่าย ระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น.

การจราจรติดขัดบริเวณแยกดังกล่าวเนื่องจาก

1. ปริมาณรถมีมาก
2. คนขับรถไม่มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน

#### การฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบบ่อยบริเวณแยกมหาราช

1. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. การขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน
3. การใช้ทาง เช่นการข้ามถนนในขณะที่ไฟเขียว หรือขณะที่ไม่ให้คนข้ามทำให้รถต้องชลด้าว

#### ข้อเสนอแนะ

##### ความคิดเห็นในการแก้ปัญหาจราจรบริเวณแยกมหาราช

1. การกำหนดมาตรการอย่างเด็ดขาดในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยเฉพาะพวกฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และพวกเปลี่ยนช่องทางเดินรถอย่างกะชั้นชิด
2. การที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจรลงโทษอย่างจริงจังกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
3. การมีวินัยการใช้รถใช้ถนนของคน
4. การให้คนช่วยกันรักษาวินัยการจราจร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแยกสามย่าน**

**ผู้ให้สัมภาษณ์**            ส.ต.อ.วสันต์ ( นามสมมติ )  
**ผู้สัมภาษณ์**                ร.ต.ท.วสันต์      วนิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์**        แยกสามย่าน

**ข้อมูลทั่วไป**

**ชื่อ**                                ส.ต.อ.วสันต์  
**อายุ**                                34 ปี  
**ระดับการศึกษา**            รร.ตำรวจนครบาลบางเขน  
**สถานภาพ**                    แต่งงาน  
**ปัญหาสุขภาพ**                ไม่มี

**ครอบครัว**

ส.ต.อ.วสันต์ แต่งงานกับ นางไล และได้มีบุตรชายด้วยกันจำนวน 1 คน อายุ 1 ปี 6 เดือน ฐานะทางการเงินมีพอกินพอใช้ ไม่เดือดร้อนมีเงินเก็บฝากธนาคารไว้ในตอนแต่งงาน หรือไว้ตอนจำเป็น

รายได้ของครอบครัวได้จากเงินเดือนของ ส.ต.อ.วสันต์ฯ จำนวน 7,480 บาท และเงินเดือนของ นางไลฯ อีกจำนวน 7,000 บาท ซึ่งนางไลฯ มีอาชีพรับจ้างที่ บริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง ส่วนรายจ่ายของครอบครัวจะเป็นค่าใช้จ่ายเรื่องที่พัก ค่าน้ำค่าไฟและค่าใช้จ่ายเรื่องอาหารการกิน และค่าเลี้ยงดูบุตร

ความคิดเห็นคิดว่าอาชีพตำรวจที่ต้องทำงานหนักควรจะมีสวัสดิการที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ และอาชีพตำรวจเป็นอาชีพมีเกียรติ ศักดิ์ศรี และต้องใช้ความรู้ความสามารถ ให้เป็นประโยชน์แก่บ้านเมือง และมีความภูมิใจในอาชีพตำรวจ

ความคิดในเรื่องอนาคต คือ ต้องการสร้างครอบครัวให้มีความสุข ส่งเสียบุตรให้ได้เรียนสูงๆ เพื่อมีชีวิตที่ดีในอนาคต



ไดอะแกรมที่ 4.15 แสดงเครือข่ายอาชีพของส.ต.อ.วสันต์

### ประวัติการปฏิบัติงาน

ส.ต.อ.วสันต์ฯ ได้จบการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาและประถมศึกษาจาก รร. พิจิตรพิทยาคม และต่อมาได้เข้ามาศึกษาต่อได้สอบเข้าศึกษาต่อที่ รร.ตำรวจนครบาลบางเขน กรุงเทพฯ และเมื่อจบการศึกษาปี พ.ศ.2523 และได้รับการบรรจุเข้าทำงานครั้งแรกในตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายป้องกันและปราบปราม(สายตรวจ) ที่ สน.ปทุมและจากนั้นได้ย้ายมาทำตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จนกระทั่งปัจจุบัน

โดยก่อนที่จะมารับตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้มีการอบรมด้านวินัยจราจร ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย

### ชีวิตประจำวัน

ส.ต.อ.วสันต์ฯ มีชีวิตประจำวัน ที่เหมือนๆ กันในแต่ละวันโดยการตื่นนอนหรือเข้านอน จะขึ้นอยู่กับภาระการเข้าเวร

โดยตารางเวรของ ส.ต.อ.วสันต์ฯ จะแบ่งออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ระหว่างเวลา 05.00 - 13.00 น.
2. ผลัดบ่าย ระหว่างเวลา 13.00 - 22.00 น.

ส่วนวันหยุดไม่มี แต่ในวันเสาร์ หรือ อาทิตย์ งานจะน้อยกว่าปกติ จึงมักจะขอเปลี่ยนเวรกับเพื่อนเมื่อต้องการพักเวร แต่ถ้าต้องการที่จะหยุดหลายวัน ต้องแลกเวรกับเพื่อนร่วมงานคนอื่น

เวลารว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้าน และพาบุตรและภรรยาไปเที่ยวบ้างในบางโอกาส และบางครั้งก็มีการสังสรรค์กับเพื่อนๆ ร่วมงานบ้าง และในบางโอกาส

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจราจร

การจราจรติดขัดที่บริเวณแยกอภัยรัฐนันต์นั้นจะมีอยู่ 2 ช่วง

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.30 น.
2. ช่วงบ่าย และเย็น ระหว่างเวลา 16.00 - 19.30 น.

การจราจรจะติดขัดมากบริเวณถนนพระรามที่ 4 ขาออก(มุ่งหน้าทางด่วน) เนื่องจาก รถจะมีปริมาณมาก จากแยกมหาราชนคร และจากถนนพญาไท และรถส่วนใหญ่จะรอเบียดขึ้นสะพานลอยเพื่อข้ามแยกอภัยรัฐนันต์ และแยกศาลาแดง และแยกวิฑู เพื่อขึ้นทางด่วน ซึ่งบางครั้งก็ติดแยกชนแยก



การฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณแยกสามย่าน ส่วนใหญ่ที่พบ คือ

1. การเดินรถผิดช่องทาง และการเปลี่ยนช่องทางโดยฉับพลัน
2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. การใช้ทางของผู้ใช้ทาง เช่น การข้ามถนน ฯลฯ

ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสามย่าน คือ

1. มีรถปริมาณมากที่ติดขัดสะสมจากแยกมหานคร และแยกอังรีดูนังค์
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าว โดยจะเห็นได้จากการที่ผู้ใช้รถ ใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าวกลัวว่าจะติดไฟแดงจึงมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. การเดินข้ามถนนของผู้ใช้ทาง

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ฯ ที่ควรแก้ไข

1. การกำหนดมาตรการในการลดปริมาณรถให้น้อยลง
2. การอบรมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
3. การร่วมมือกันแก้ปัญหาการจราจรอย่างจริงจัง ทั้งทางฝ่ายรัฐบาลและประชาชน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแยกมทานคร**

**ผู้ให้สัมภาษณ์**      ค.ต.หนู (นามสมมติ)  
**ผู้สัมภาษณ์**        ร.ต.ท.วสันต์      วนิชพิสิฐพันธ์  
**สถานที่สัมภาษณ์**    แยกมทานคร

**ข้อมูลทั่วไป**

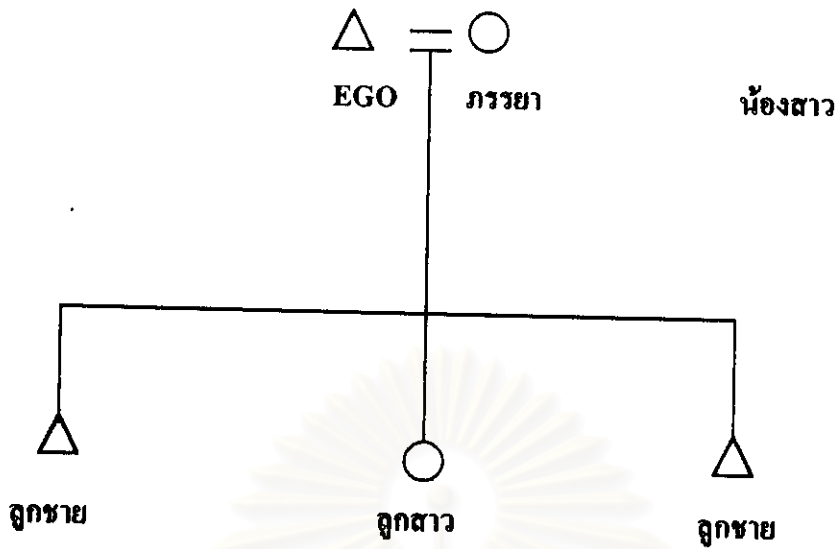
**ชื่อ**                      ค.ต.หนู  
**อายุ**                    51 ปี  
**ระดับการศึกษา**    รร.ตำรวจนครบาล  
**สถานภาพ**            แต่งงาน  
**ปัญหาสุขภาพ**      ไม่มี

**ครอบครัว**

ค.ต.หนู อายุ 51 ปี สมรสแล้วกับนางประไพ มีบุตรด้วยกันรวมทั้งสิ้น 3 คน

- 1.ผู้ชาย เรียนอยู่มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- 2.ผู้หญิง ทำงานส่วนตัว
- 3.ผู้ชาย เรียนอยู่โรงเรียนวชิราวุธ

ฐานะทางการเงินมีพอกินพอใช้ ไม่เดือดร้อนรายได้จากเงินเดือนของ ค.ต.หนู จำนวน 13,050 บาท ส่วนรายจ่ายของครอบครัวจะเป็นค่าใช้จ่ายเรื่องที่พัก ค่าน้ำค่าไฟและค่าใช้จ่ายมีสวัสดิการ ความคิดในเรื่องอนาคต คือ ต้องการสร้างครอบครัวให้มีความสุข จะไปอยู่ต่างจังหวัดกับภรรยา



ไดอะแกรมที่ 4.16 แสดงเครือญาติของค.ต.หนู

### ประวัติการปฏิบัติงาน

ค.ต.หนูเมื่อจบการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากจังหวัดนครราชสีมาแล้ว จึงเข้าศึกษาในโรงเรียนตำรวจนครบาล จากนั้นจึงเข้ารับราชการเป็นสายตรวจเดินเท้า เริ่มทำงานเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2511 จนถึงปัจจุบัน

โดยก่อนที่จะมารับตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้มีการอบรมด้านวินัยจราจร ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย

### ชีวิตประจำวัน

ค.ต.หนู มีชีวิตประจำวัน ที่เหมือนๆ กันในแต่ละวัน โดยการตื่นนอนหรือเข้านอนจะขึ้นอยู่กับกรเข้าเวร

โดยตารางเวรของ ค.ต.หนุ จะแบ่งออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ระหว่างเวลา 05.00 - 13.00 น.
2. ผลัดบ่าย ระหว่างเวลา 13.00 - 22.00 น.

ส่วนวันหยุดจะหยุดในวันอาทิตย์เป็นอาทิตย์เว้นอาทิตย์ เวลาว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้าน เล่นหมากรุก ไม่ค่อยชอบไปไหน .

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจราจร

การจราจรติดขัดที่บริเวณแยกมหานครนั้นจะมีอยู่ 2 ช่วง

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 07.00 - 09.30 น.
2. ช่วงบ่าย และเย็น ระหว่างเวลา 17.00 - 20.00 น.

การฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณแยกมหานคร ส่วนใหญ่ที่พบ คือ

1. การเดินรถผิดช่องทาง
2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

สาเหตุปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกมหานคร คือ

1. มีรถปริมาณมาก
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพ ฯ ที่ควรแก้ไข

1. ปริมาณรถให้น้อยลง เช่นเพิ่มภาษี
2. ให้กฎหมายมีบทลงโทษอย่างจริงจัง



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย