



บทที่ 3

ผลการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยวิธีการออกแบบสอบถาม การสัมภาษณ์เจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ทำให้แบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ตอนดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย
3. ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร อันได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้

ผลการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยวิธีการออกแบบสอบถาม การสัมภาษณ์เจาะลึกและการสังเกตอย่างไม่มีส่วนร่วมทำให้แบ่งข้อมูลได้เป็น 4 ตอนดังต่อไปนี้

- 1 ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย
3. ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร อันได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้

ผลที่ได้จากการวิจัยพบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ผลการศึกษาพบว่า

- 1.1 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 98.30 เป็นเพศหญิงร้อยละ 1.70
- 1.2 ประชากรเป้าหมายมีอายุระหว่าง 18-30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.70 รองลงมาได้แก่ อายุ ระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.20
- 1.3 ประชากรเป้าหมายมีสถานภาพสมรสมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.50 รองลงมามีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 33.30
- 1.4 ประชากรเป้าหมายมีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 69.10 รองลงมาได้แก่ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 16.10
- 1.5 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่อาศัยอยู่ที่บ้านเช่ามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 71.70 รองลงมาได้แก่การอยู่กับญาติคิดเป็นร้อยละ 12.50
- 1.6 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เสียค่าเช่าบ้านเดือนละ 1,000-2,000 บาทมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 87.20 รองลงมาได้แก่เสียค่าเช่าบ้านเดือนละ 2,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 12.80
- 1.7 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 7,501-9,000 บาทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.10 รองลงมามีรายได้มากกว่า 9,000 บาทขึ้นไปร้อยละ 36.70
- 1.8 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ารายได้ที่ได้รับพอใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.40 รองลงมาเห็นว่ารายได้ที่ได้รับมีเหลือเก็บบ้าง คิดเป็นร้อยละ 30
- 1.9 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู 1-2 คนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52 รองลงมาเห็นว่ารับภาระเลี้ยงดู 5 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20
- 1.10 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ไม่ทำประกันชีวิตคิดเป็นร้อยละ 93.30
- 1.11 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครมาเป็นเวลา 1-3 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.20 รองลงมาได้แก่ การขับรถมา 3-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 30 และ ขับรถต่ำกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 15 ตามลำดับ
- 1.12 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่นั้นเข้ามาเป็นสมาชิกวินที่อยู่นี้โดยวิธี เพื่อนแนะนำมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 79.20 รองลงมาได้แก่ การเข้ามาสมัครเอง คิดเป็นร้อยละ 10.80

- 1.13 ประชากรเป้าหมายหัดขับรถจักรยานยนต์ด้วยตนเองมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.70 รองลงมาได้แก่ การหัดจากเพื่อนคิดเป็นร้อยละ 20.80
- 1.14 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 90.80
- 1.15 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีใบขับขี่มาเป็นเวลา 1-3 ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 44 รองลงมาได้แก่ การมีใบขับขี่มา 3-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 33
- 1.16 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่จะไปสอบใบขับขี่ด้วยตนเองคิดเป็นร้อยละ 90.80
- 1.17 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ไม่เคยขับรถชนิดใด ๆ มาก่อน คิดเป็นร้อยละ 81.70 รองลงมาได้แก่การเคยขับรถถูก ๆ คิดเป็นร้อยละ 15
- 1.18 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ก่อนที่จะมีอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีอาชีพรับจ้างทั่วไปมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.70 รองลงมาได้แก่ การมีอาชีพเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 40.80
- 1.19 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์วันละ 9-12 ชั่วโมงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาได้แก่การขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่า 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 28.30
- 1.20 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 90.80
- 1.21 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างการผ่อนชำระรถจักรยานยนต์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 74.20
- 1.22 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ซื้อรถจักรยานยนต์ในราคา 30,001 บาทขึ้นไปมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 68.30
- 1.23 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ซื้อรถใหม่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 91
- 1.24 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เน้นมักเคยฝ่าฝืนกฎจราจรในระหว่างการขับขี่มาบ้าง และเหตุผลที่กระทำนั้นได้แก่การทำตามผู้อื่น ความรีบร้อน ความเคยชิน บริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนการฝ่าฝืนกฎจราจรเนื่องมาจากความไม่รู้คิดเป็นร้อยละ 60
- 1.25 ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เคยเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา 1-5 ครั้งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 87 รองลงมาไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 13

2. ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยเรียงจากมากไปหาน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย ลำดับที่ ตัวแปร ค่าเฉลี่ย โดยวิธีการแจกแจงการนับจำนวน 3 มิติจากความถี่เป็นร้อยละ และค่าเฉลี่ย มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 แสดงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ลำดับที่	ตัวแปร	พฤติกรรม	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1	v17	ขณะขับรถท่านจะหาทางชอกแซกไปตามที่ว่างบนถนนเพื่อให้ถึงเร็วที่สุด	3.8	0.5
2	v23	เมื่อถึงทางแยกและพบสัญญาณไฟเหลืองท่านจะเร่งเครื่องไปโดยเร็วที่สุด	3.7	0.6
2	v25	เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏและรถคันหน้าสามารถขับฝ่าไปได้ท่านจะขับตามไป	3.7	0.6
4	v22	การขับรถฝ่าฝืนกฎถ้าเป็นเรื่องเล็กน้อยและคิดว่าไม่ถูกจับท่านจะฝ่าฝืน	3.5	0.7
5	v3	ในเขตการจราจร	3.3	0.8

5	v5	หนาแน่นท่าน มักขับรถแข่งคัน อื่นถ้ามีโอกาส ในเขตการจราจร หนาแน่นและ ห้ามจอดท่านมัก ขับรถแข่งคันอื่น แต่ไม่ถูกจับ	3.3	0.8
7	v2	ขะหยุดรอ สัญญาณไฟหาก มีรถมากท่านมัก ขับหาช่องทาง อื่นเพื่อไปข้าง หน้าถ้ามีโอกาส ก็จะกลับเข้าสู่ ช่องทางเดิม	2.9	0.9
7	v27	ขณะที่ท่านขับ รถมาแยกที่มี ช่องทางและ สัญญาณไฟ จราจรตามรูป ท่านจะขับรถ ตรงไปข้างหน้า ท่านเคยหยุดรถ เมื่อผู้โดยสาร เรียกบริเวณปาก ทางเข้าอาคาร	2.9	0.9
9	v12	ท่านจะขับรถ ตรงไปข้างหน้า ท่านเคยหยุดรถ เมื่อผู้โดยสาร เรียกบริเวณปาก ทางเข้าอาคาร	2.8	0.9
10		ท่านจอดรถรับ ส่งผู้โดยสาร บริเวณที่มีเครื่องหมาย ขาวแดง	2.7	1.0

- ลำดับที่ 1 ตัวแปร v17 ขณะขับรถท่านจะหาทางชอกแซกไปตามพื้นที่ว่างบนท้องถนนเพื่อให้ถึงที่หมายเร็วที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.8 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.5
- ลำดับที่ 2 ตัวแปร v23 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏอยู่ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้ผ่านทางแยกไปได้โดยเร็ว ค่าเฉลี่ย 3.7 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.6
- ลำดับที่ 2 ตัวแปร v25 เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏและรถคันหน้าสามารถขับผ่านไปได้ท่านจะขับรถตามรถคันหน้าของท่าน ค่าเฉลี่ย 3.7 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.6
- ลำดับที่ 4 ตัวแปร V22 การขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรถ้าเป็นเรื่องเล็กน้อยและคิดว่าไม่ถูกจับท่านจะขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ค่าเฉลี่ย 3.5 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.7
- ลำดับที่ 5 ตัวแปร V3 ในเขตการจราจรหนาแน่นท่านมักขับรถแซงคันอื่นถ้ามีโอกาส ค่าเฉลี่ย 3.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.8
- ลำดับที่ 5 ตัวแปร V5 ในเขตจราจรหนาแน่นและเขตห้ามแซงท่านขับรถแซงผู้อื่นแต่ไม่ถูกจับ ค่าเฉลี่ย 3.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.8
- ลำดับที่ 7 ตัวแปร V 2 ขณะหยุดรอสัญญาณไฟหากมีรถเป็นจำนวนมากท่านมักขับรถเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้าและถ้ามีโอกาสจะกลับเข้าช่องทางเดิม ค่าเฉลี่ย 2.9 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.9
- ลำดับที่ 7 ตัวแปร V27 ขณะที่ท่านขับรถมาถึงแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจรตามรูปบ้านจะขับรถตรงไปข้างหน้าเลย ค่าเฉลี่ย 2.9 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.9
- ลำดับที่ 9 ตัวแปร V12 ท่านเคยหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร ค่าเฉลี่ย 2.8 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.9
- ลำดับที่ 10 ตัวแปร V18 ท่านจอดรถรับส่งผู้โดยสารในบริเวณที่มีเครื่องหมายขาวแดง ค่าเฉลี่ย 2.7 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.0



3. ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักเรียงจากมากไปหาน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วยความถี่ของแต่ละพฤติกรรมจากแบบสอบถาม ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและลำดับความสำคัญของพฤติกรรมการขับขี่ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานนั้นจะเป็นเครื่องชี้วัดพฤติกรรมความแตกต่างของผู้ตอบคำถามว่ามีทัศนคติที่แตกต่างกัน โดยจะนำค่าเฉลี่ยในพฤติกรรมย่อยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมารวมกันและหาค่าเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมหลักอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเรียงลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

ตารางที่ 3.1 แสดงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ลำดับที่	ตัวแปร	พฤติกรรม	ค่าเฉลี่ย
1	v23-28	การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	3.43
2	v9,17,19-22	การขับรถประมาทและหวาดเสียว	2.81
3	v1-6	การแข่งในที่คับขัน	2.67
4	v11-12,15-16,18,30	การจอดรถในที่ห้ามจอด	2.32
5	v7-8,10,13-14,29	การหยุดรอผู้โดยสารนาน	2.15

จากการศึกษา พฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด ลำดับที่ 1-5 เรียงความสำคัญจากมากไปหาน้อยนั้น ได้แก่

- ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ตัวแปร V23-28 ค่าเฉลี่ย 3.43
- ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว ตัวแปร V9,17,19,20-22 ค่าเฉลี่ย 2.81
- ลำดับที่ 3 พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ตัวแปร V1-6 ค่าเฉลี่ย 2.67

- ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด ตัวแปร V 11-12,15-16,18,30
ค่าเฉลี่ย 2.32
- ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน ตัวแปร V7,8,10,13-14,29 ค่า
เฉลี่ย 2.15

และจากตารางทำให้ทราบว่าพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรที่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักประพฤติปฏิบัติมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถฝ่า

ฝืนสัญญาณไฟจราจร รองลงมาเป็นลำดับที่ 2 ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถหวาดเสียว ลำดับที่ 3 ได้แก่พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน ลำดับที่ 4 ได้แก่พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด และลำดับสุดท้ายได้แก่พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน

4.ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

ข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลที่จะแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และไม่มี ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งสามารถนำข้อมูลมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรได้ ข้อมูลที่ได้มาจากแบบสอบถาม มีทั้งคำถามในเชิงลบและเชิงบวก

ถ้าคำถามในเชิงบวกตอบ	บ่อยมาก	ให้คะแนน	4 คะแนน
	บ่อย	ให้คะแนน	3 คะแนน
	น้อย	ให้คะแนน	2 คะแนน
	ไม่เคย	ให้คะแนน	1 คะแนน

จากนั้นนำมาวิเคราะห์ประมวลผล โดยพิจารณาถึงค่าเฉลี่ยเมื่อเทียบกับสัดส่วนของพฤติกรรมต่าง ๆ และสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมดังนี้

1.ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมการ ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 3.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืน
สัญญาณไฟจราจร

อายุ(ปี)	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจร				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อย มาก	
18-30	0 0%	61 31.4%	67 34.5%	66 34.1%	194 100%
31-40	0 0%	19 41.3%	13 28.3%	14 30.4%	46 100%
รวม	0	80	80	80	240

จากตารางพบว่า ร้อยละ 34.5 ของผู้มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรม
การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 28.3 ของผู้มีอายุระหว่าง 31-40 ปี
มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีอายุน้อยกว่าจะมี
พฤติกรรมในการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า

1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจร

ตารางที่ 3.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืน
สัญญาณไฟจราจร

สถานภาพ	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจร				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อย	

				มาก	
โสด	0	19	46	17	82
		23.2%	56.1%	20.7%	100%
แต่งงาน	0	51	27	41	119
		42.9%	22.7%	34.4%	100%
หย่า	0	11	6	22	39
		28.2	15.4%	56.4%	100%
รวม	0	81	79	80	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 56.4 ของผู้มีสถานภาพหย่า มีพฤติกรรมการขับรถผ่านสัญญาณไฟจราจรบ่อยมาก ร้อยละ 34.4 ของผู้มีสถานภาพแต่งงานมีพฤติกรรมการขับรถผ่านสัญญาณไฟจราจรบ่อยมาก ร้อยละ 20.7 ของผู้มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมในการขับรถผ่านสัญญาณไฟจราจรบ่อยมาก นั่นคือ ผู้มีสถานภาพหย่า จะมีพฤติกรรมในการขับรถผ่านสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้มีสถานภาพแต่งงานและโสดตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 3.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

การศึกษา	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถม	0 0%	64 36.2%	52 29.4%	61 34.4%	177 100%
มัธยม	0 0%	14 26.9%	23 44.2%	15 28.9%	52 100%
อาชีวะ,ปริญญา	0 0%	3 27.3%	5 45.3%	3 27.3%	11 100%
รวม	0	81	80	79	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 45.3 ของผู้มีการศึกษาในระดับอาชีวะ,ปริญญา มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 44.2 ของผู้มีการศึกษาระดับมัธยมมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 29.4 ของผู้มีการศึกษาในระดับประถม มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย นั่นคือ ผู้มีการศึกษาในระดับที่สูงกว่าจะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาในระดับต่ำกว่า

1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 3.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

รายได้(บาท)	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	รวม(คน)
-------------	--------------------------------	---------

	จรรยา				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
6,000-7,500	0 0%	3 3.7%	72 90%	5 6.3%	80 100%
7,501-9,000	0 0%	5 6.3%	71 88.7%	4 5%	80 100%
9,001 ขึ้นไป	0 0%	3 3.7%	76 95%	1 1.3%	80 100%
รวม	0	11	150	10	240

จากตารางพบว่า ร้อยละ 95 ของผู้มีรายได้มากกว่า 9,000 บาทมีพฤติกรรมในการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 90 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 6,000-7,500 บาทมีพฤติกรรมในการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 88.7 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 7,500-9,000 บาท มีพฤติกรรมในการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย นั่นคือ ผู้มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท จะมีพฤติกรรมในการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ที่มียาได้ ระหว่าง 6,000-7,500 บาท และผู้มีรายได้ระหว่าง 7,501-9,000 บาท ตามลำดับ

2.ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

2.1.ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

ตารางที่ 3.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

อายุ(ปี)	พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	0	60	73	52	185

	0%	32.4%	39.4%	28.2%	100%
31-40	4 7.2%	18 32.7%	18 32.7%	15 27.4%	55 100%
รวม	4	78	91	67	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 39.4 ของผู้มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 32.7 ของผู้มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีอายุน้อยกว่าจะมีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า

2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมขับรถประมาทและหวาดเสียว

ตารางที่ 3.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมขับรถประมาทและหวาดเสียว

สถานภาพ	พฤติกรรมขับรถประมาทและหวาดเสียว				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	10 11.2%	26 29.2%	30 40.5%	17 19.1%	89 100%
แต่งงาน	4 3.3%	43 35.5%	42 34.4%	32 26.8%	121 100%
หย่า	0 0%	8 26.7%	12 40%	10 33.3%	30 100%
รวม	14	77	90	59	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 40.5 ของผู้ที่มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 40 ของผู้ที่มีสถานภาพหย่ามีพฤติกรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 34.4 ของผู้ที่มีสถานภาพแต่งงานมีพฤติ

กรรมในการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้มีสถานภาพหย่าและแต่งงานตามลำดับ

2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษา กับ พฤติกรรม การขับรถประมาทและหวาดเสียว

ตารางที่ 3.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษา กับ พฤติกรรม การขับรถประมาทและหวาดเสียว

การศึกษา	พฤติกรรม การขับรถประมาทและหวาดเสียว				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	10 5.8%	53 30.6%	67 36.7%	43 24.9%	173 100%
มัธยม	2 4.2%	19 40.4%	9 19.2%	17 36.2%	47 100%
อาชีวศึกษา, ปริญญา	1 5%	5 5%	5 5%	9 45%	20 100%
รวม	13	77	81	69	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 45 ของผู้มีการศึกษาในระดับอาชีวศึกษา,ปริญญา มีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อยมาก ร้อยละ36.2 ของผู้มีการศึกษาในระดับมัธยมมีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อยมาก ร้อยละ24.9 ของผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวบ่อยมาก นั่นคือ ผู้มีการศึกษาในระดับสูงกว่าจะมีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อยกว่าตามลำดับ

2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

ตารางที่ 3.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

รายได้(บาท)	พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	พอ	พอมาก	
6,000-7,500	1 7.7%	3 23.1%	5 38.5%	4 30.7%	13 100%
7,501-9,000	11 5.1%	67 30.9%	83 38.2%	56 25.8%	217 100%
9,000ขึ้นไป	1 10%	5 50%	2 20%	2 20%	10 100%
รวม	13	75	90	62	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 38.5 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 6,000-7,500 บาทมีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวพอ ร้อยละ 38.2 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 7,501-9,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวพอ ร้อยละ 20 ของผู้มีรายได้มากกว่า 9,000 บาทมีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวพอ นั่นคือ ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่าจะมีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้ที่มีรายได้สูงกว่าตามลำดับ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการแข่งในที่คับขัน

ตารางที่ 3.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการแข่งในที่คับขัน

อายุ(ปี)	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	28 14.4%	37 19.1%	92 47.4%	37 19.1%	194 100%
31-40	7 15.2%	16 34.8%	20 43.5%	3 6.5%	46 100%
รวม	35	53	112	40	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 47.4 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย ร้อยละ 43.5 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีอายุน้อยกว่าจะมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันมากกว่าผู้ที่มีอายุสูงกว่า

3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

ตารางที่ 3.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

สถานภาพ	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	14 15.9%	16 18.2%	47 53.4%	11 12.5%	88 100%

สมรส	12 10%	34 28.3%	57 47.5%	17 14.2%	120 100%
หย่าร้าง	9 28.1%	3 9.4%	8 25%	12 37.5%	32 100%
รวม	35	53	112	40	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 53.4 ของผู้ที่มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย ร้อยละ 47.5 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรสมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย ร้อยละ 25 ของผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้างมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีสถานภาพโสดจะมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสและหย่าร้างตามลำดับ

3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

ตารางที่ 3.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

การศึกษา	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	23 12%	43 24.3%	83 46.9%	28 15.8%	177 100%
มัธยม	9 17.3%	3 5.8%	30 57.7%	10 19.2%	52 100%
อาชีวะ,ปริญญา	3 27.3%	2 18.2%	4 36.4%	2 18.1%	11 100%
รวม	35	48	117	40	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 57.7 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันบ่อย ร้อยละ 46.9 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา

พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บป่อย ร้อยละ 36.4 ของผู้ม้การศ้กษาระค้บอาชีวะ,ปร้ชญูญา ม้พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บป่อย น้ันค้ือ ผู้ม้การศ้กษาระค้บม้ธยมม้พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บม้ากก่ว่าผู้ม้ระค้บการศ้กษาระค้บม้ศ้กษาระค้บอาชีวะ,ปร้ชญูญาตามล้าค้บ

3.4ความส้บพ้ันธ้ระหว้างรายได้ก้บพฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บ

ตารางท้ 3.13 แสดงความส้บพ้ันธ้ระหว้างรายได้ก้บพฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บ

รายได้(บาท)	พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บ				รวม(คน)
	ไม่ค้ย	น้อย	ป่อย	ป่อยม้าก	
6,000-7,500	2 16.7%	3 25%	6 50%	1 8.3%	12 100%
7,501-9,000	31 14.2%	45 20.6%	104 47.4%	39 17.8%	219 100%
9,000ข้้นไป	3 33.3%	5 55.5%	1 11.2%	0 0%	9 100%
รวม	36	53	111	40	240

จากตารางพบว้่าร้อยละ 50 ของผู้ม้รายได้ระหว้าง 6,000-7,500 บาท ม้พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บป่อย ร้อยละ 47.4 ของผู้ม้รายได้7,501-9,000 บาทม้พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บป่อย ร้อยละ 11.2 ของผู้ม้รายได้ม้ากก่ว่า 9,000 บาท ม้พฤติกรรมการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บป่อย น้ันค้ือ ผู้ม้รายได้น้อยก่ว่าจะม้พฤติกรรมในการขั้บรตแชนงในท่ค้บข้บม้ากก่ว่าผู้ม้รายได้ม้ากก่ว่าตามล้าค้บ

4.ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด

4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด

ตารางที่ 3.14 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด

อายุ(ปี)	พฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	21 10.7%	76 38.6%	49 24.9%	51 25.8%	197 100%
31-40	2 4.7%	15 34.9%	18 41.9%	8 18.5%	43 100%
รวม	23	91	67	59	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 41.9 ของผู้มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดบ่อย ร้อยละ 24.9 ของผู้มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีอายุมากกว่าจะมีพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า

4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด

ตารางที่ 3.15 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด

สถานภาพ	พฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	18	24	26	21	89

	19.3%	27.3%	29.5%	23.9%	100%
สมรส	7 5.9%	53 44.5%	31 26.1%	28 25.5%	119 100%
หย่าร้าง	1 3.1%	14 43.7%	7 21.9%	10 31.3%	32 100%
รวม	26	91	64	59	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 31.3 ของผู้มีสถานภาพหย่า มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อยมาก ร้อยละ 25.5 ของผู้มีสถานภาพสมรสมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อยมาก ร้อยละ 23.9 ของผู้มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อยมาก นั่นคือ ผู้มีสถานภาพหย่ามีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้มีสถานภาพสมรส และโสด ตามลำดับ

4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

ตารางที่ 3.16 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

การศึกษา	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	18 10.2%	66 37.5%	53 30.1%	40 22.2%	177 100%
มัธยม	6 11.5%	21 40.4%	8 15.4%	17 32.7%	52 100%
อาชีวะ,ปริญญา	1 9%	5 45.5%	2 18.2%	3 27.3%	11 100%
รวม	25	92	63	60	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 32.7 ของผู้มีการศึกษาระดับมัธยม มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อยมาก ร้อยละ 27.3 ของผู้มีการศึกษาระดับอาชีวะ,ปริญญา มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อยมาก ร้อยละ 22.2 ของผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อยมาก นั่นคือ ผู้มีระดับการศึกษามัธยมจะมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้มีการศึกษาในระดับอาชีวะ,ปริญญา และประถมศึกษาตามลำดับ

4.4 รายได้กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

ตารางที่ 3.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

รายได้(บาท)	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
6,000-7,500	2 16.7%	3 25%	4 33.3%	3 25%	12 100%
7,501-9,000	22 10.1%	83 38.1%	58 26.6%	55 25.2%	218 100%
9,000ขึ้นไป	2 20%	4 40%	2 20%	2 20%	10 100%
รวม	26	90	64	60	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 33.3 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 6,000-7,500 บาท มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อย ร้อยละ 26.6 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 7,501-9,000 บาท มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อย ร้อยละ 20 ของผู้มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดบ่อย นั่นคือ ผู้มีรายได้น้อยกว่าจะมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้มีรายได้สูงกว่าตามลำดับ

5.ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนาน

5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนาน

ตารางที่ 3.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนาน

อายุ(ปี)	พฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนาน				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	20 10.4%	69 35.8%	82 42.4%	22 11.4%	193 100%
31-40	6 12.8%	23 48.9%	8 12.8%	12 25.5%	47 100%
รวม	26	92	88	34	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 42.4 ของผู้มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 12.8 ของผู้มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานบ่อย นั่นคือ ผู้ที่มีอายุน้อยกว่าจะมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ที่มีอายุสูงกว่า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนน

ตารางที่ 3.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนน

สถานภาพ	พฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนน				รวม(คน)
	ไมเคย	น้อย	บอย	บอยมาก	
โสด	17 19.1%	34 38.2%	26 29.2%	12 13.5%	89 100%
สมรส	8 6.8%	49 41.5%	40 33.9%	21 17.8%	118 100%
หย่าร้าง	1 3%	10 30.3%	21 63.6%	1 3.1%	33 100%
รวม	26	93	87	3.4	240

จากตารางพบว่ำร้อยละ 63.6 ของผู้มีสถานภาพหย่าร้างมีพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนนบอย ร้อยละ 33.9 ของผู้มีสถานภาพสมรสมีพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนนบอย ร้อยละ 29.2 ของผู้มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนนบอย นั่นคือ ผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้างมีพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนนมากกว่าผู้มีสถานภาพสมรสและโสดตามลำดับ

5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนน

ตารางที่ 3.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนน

การศึกษา	พฤติกรรมการหยูรคูโดยสภรนน				รวม(คน)
	ไมเคย	น้อย	บอย	บอยมาก	
ประถมศึกษา	14	54	74	32	174

	8%	31%	42.5%	18.5%	100%
มัธยม	6 11.3%	19 35.8%	23 43.4%	5 9.5%	53 100%
อาชีวะ,ปริญญา	1 8%	5 38%	6 46%	1 8%	13 100%
รวม	21	78	103	38	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 46 ของผู้มีการศึกษาระดับอาชีวะ,ปริญญา มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถานบ่อย ร้อยละ 43.4 ของผู้มีการศึกษาระดับมัธยม มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถานบ่อย ร้อยละ 42.5 ของผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษามีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถานบ่อย นั่นคือ ผู้มีระดับการศึกษาสูงกว่าจะมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถานมากกว่าผู้มีการศึกษาระดับต่ำกว่าตามลำดับ

5.4 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถาน

ตารางที่ 3.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถาน

รายได้(บาท)	พฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารถาน				รวม(คน)
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
6,000-7,500	2 15.4%	5 38.5%	4 30.8%	2 15.3%	13 100%
7,501-9,000	22 10.1%	83 38.1%	84 38.5%	29 13.3%	218 100%
9,000ขึ้นไป	1 11.1%	5 55.5%	0 0%	3 33.4%	9 100%
รวม	25	93	92	34	240

จากตารางพบว่าร้อยละ 38.5 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 7,501-9,000 บาทมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนานพอๆ ร้อยละ 30.8 ของผู้มีรายได้ระหว่าง 6,000-7,500 บาท นั่นคือ ผู้มีรายได้ระหว่าง 7,501-9,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนานมากกว่าผู้มีรายได้ ระหว่าง 6,000-7,500 บาท และ 9,000 บาทขึ้นไปตามลำดับ

การพิสูจน์สมมติฐาน

1. พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากเนื่องจากว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 3.43 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67 ซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานดังกล่าวทำให้วิเคราะห์ได้ว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างโดยส่วนใหญ่มักจะมีพฤติกรรมขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง หรือเมื่อเห็นสัญญาณไฟสีเหลืองมักรีบขับฝ่าไปอย่างรวดเร็ว สาเหตุสำคัญนั้นเกิดจากการที่ในทุกวันนี้การจราจรในกรุงเทพมหานครติดขัดโดยทั่วไป ความเร่งรีบในการเดินทางเพื่อที่จะไปให้ถึงจุดหมายโดยเร็วไวเป็นสิ่งทีคนขับรถทุกประเภทรวมทั้งรถจักรยานยนต์รับจ้างต่างประพฤติปฏิบัติโดยที่ไม่ใส่ใจต่อระเบียบวินัยจราจรนัก สาเหตุอีกประการหนึ่งที่คนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรนั้นเกิดจากการเอาอย่างหรือเลียนแบบรถประเภทๆ อื่น หรือรถคันข้างหน้าที่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรโดยมุ่งหวังเพียงความรวดเร็ว อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรนั่นเอง

2. พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากเนื่องจากว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.81 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67 จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมในการขับรถของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นส่วนใหญ่มักขับซื่ออย่างประมาทและต้องการความรวดเร็วเป็นสิ่งสำคัญ การที่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีจุดได้เปรียบรถประเภทอื่น ๆ บนท้องถนน อันได้แก่ ขนาดที่เล็กกระทัดรัดสามารถออกแซงไปตามที่ว่างต่าง ๆ ได้สะดวกกว่ารถประเภทอื่น ๆ เป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้พฤติกรรมในการขับรถของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างสร้างปัญหาให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ การที่ผู้โดยสารใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้วพบว่าไม่มีใครมีความปลอดภัยในชีวิตนั้นพฤติกรรมขับรถที่คิดคะนองดังกล่าวมีส่วนสำคัญที่เป็นสาเหตุของการสร้างปัญหาให้ทั้งผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ด้วย

3. พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขันมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรปานกลาง เนื่องจากว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.67 ซึ่งเท่ากับค่าเฉลี่ยของตัวแปรรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67 เช่นกัน เนื่องจากว่าคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องการความรวดเร็วเป็นสำคัญ ดังนั้นการแซงรถประเภทอื่น ๆ จึงเป็นพฤติกรรมที่มักกระทำเป็นประจำ ซึ่งบางครั้งก็ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียประเภทอื่น ๆ ตามมาได้

4. พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อยเนื่องจากว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.32 ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67 ส่วนใหญ่คนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักจอดรถในที่ห้ามจอดไม่ว่าจะเป็นในที่สาธารณะหรือในที่ต่าง ๆ ที่เป็นการประพฤติผิดกฎหมายจราจรจึงไม่ใคร่มีมากนักเมื่อเทียบกับพฤติกรรมในการขับขี่ประเภทอื่น ๆ และไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาจราจรมากเหมือนรถบางประเภท

5. พฤติกรรมการขับรถหยุดผู้โดยสารนานมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อยเนื่องจากว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.15 ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67 การที่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างมีวินตันสังกัดของตนเอง และวินแต่ละวินมักจะมีข้อตกลงอันเป็นมารยาทไว้ว่าจะไม่สามารถรับผู้โดยสารนอกเขตบริการของตนเองและอยู่ในเขตให้บริการของวินอื่น ๆ ได้ ทำให้ไม่ใคร่พบรถจักรยานยนต์รับจ้างจอดรอผู้โดยสารนักและพฤติกรรมดังกล่าวไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาจราจรมากดังเช่นพฤติกรรมอื่น ๆ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย