



## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการพิสูจน์สมมติฐาน

ในการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของชาวกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นครูอาจารย์โรงเรียนต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งสิ้น 200 คน

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลจากลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแจงความถี่ (frequency) และหาค่าร้อยละ (percentage)

ส่วนที่ 2 พิสูจน์สมมติฐานและอภิปรายผลในสมมติฐานแต่ละข้อ โดยจะนำเสนอในรูปแบบของตารางไขว้ (crosstabs)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.1 วิเคราะห์ข้อมูลจากลักษณะทั่วไป และความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง

##### วิเคราะห์จากลักษณะทั่วไป

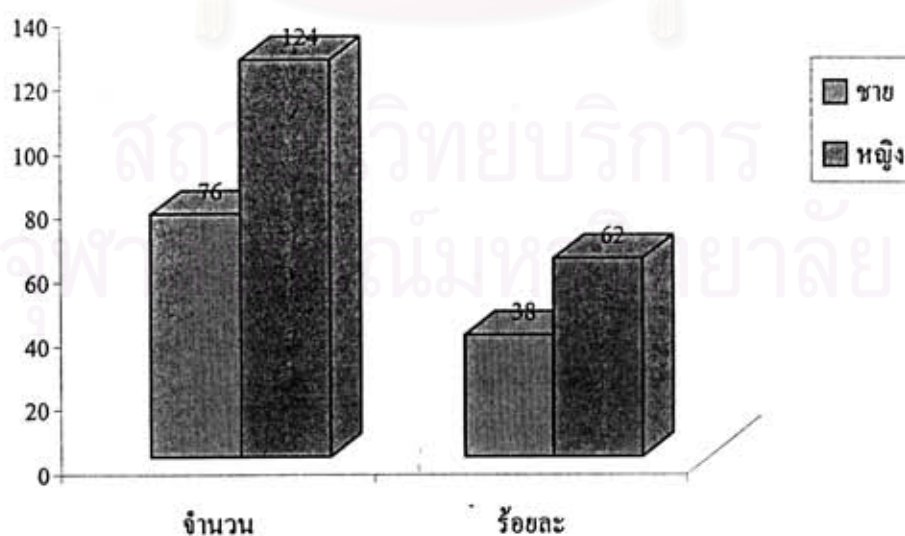
ตารางที่ 12 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	76	38.0
หญิง	124	62.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 12 อธิบายได้ว่า มากกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงมีถึงร้อยละ 62.0 และเป็นเพศชายจำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 ฉะนั้นจึงเห็นว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงเป็นส่วนมาก

แผนภาพที่ 1 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง

จำแนกตามเพศ

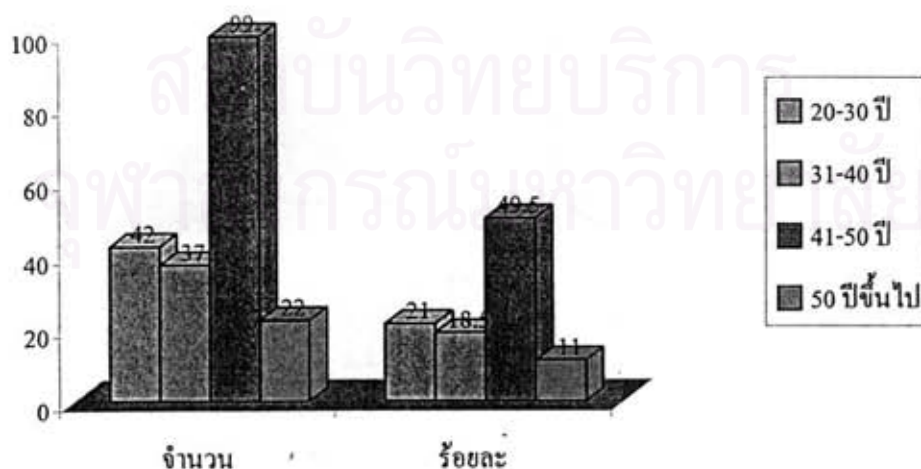


ตารางที่ 13 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกลุ่มอายุ

กลุ่มอายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
20-30 ปี	42	21.0
31-40 ปี	37	18.5
41-50 ปี	99	49.5
50 ปีขึ้นไป	22	11.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 13 อธิบายได้ว่าประมาณครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาอยู่ในวัยกลางคนคือเป็นคนกลุ่มอายุ 41-50 ปี มีจำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาอยู่ในวัยรุ่นตอนปลายคือกลุ่มอายุ 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 21.0 ถัดมาอยู่ในวัยผู้ใหญ่คือกลุ่มอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.5 มีเพียงร้อยละ 11.0 เท่านั้นที่อยู่ในกลุ่มอายุ 50 ปีขึ้นไป ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าครูอาจารย์เป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีความสำคัญกับการวิจัยครั้งนี้อยู่ในวัยกลางคน ซึ่งถือเป็นวัยที่สามารถตัดสินใจและแสดงความตั้งใจในความต้องการซื้อรถหรือไม่ต้องการซื้อรถได้อย่างมีเหตุผลอย่างมาก

แผนภาพที่ 2 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามกลุ่มอายุ

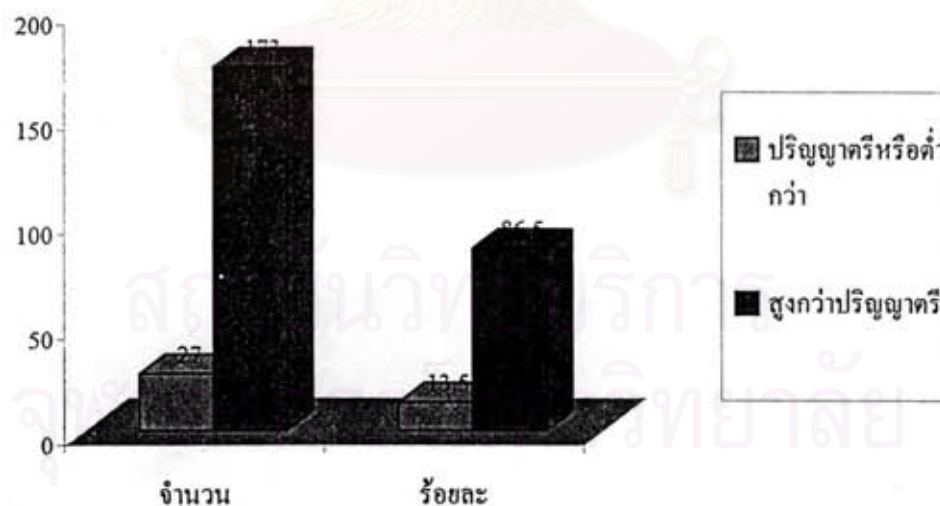


ตารางที่ 14 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ปริญญาตรีหรือต่ำกว่า	27	13.5
สูงกว่าปริญญาตรี	173	86.5
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 14 อธิบายได้ว่าร้อยละ 86.5 เป็นกลุ่มตัวอย่างที่จบการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรีมีเพียง 27 คน ในจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 200 คน เท่านั้นที่จบการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือต่ำกว่าซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงว่าครูอาจารย์ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สนใจใฝ่ศึกษาและมีค่านิยมที่ส่งเสริมต่อการศึกษา ซึ่งส่งผลให้มีความก้าวหน้าในชีวิตการงาน

แผนภาพที่ 3 : แสดงจำนวนและร้อยละ  
ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

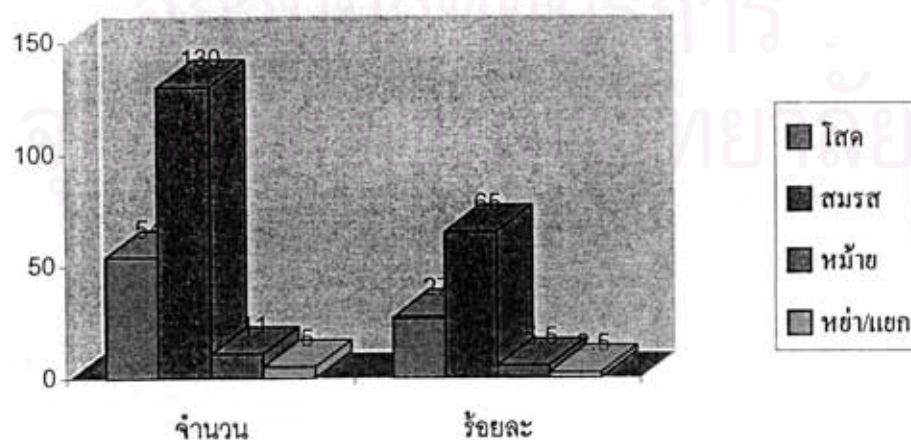


ตารางที่ 15 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส 4 กลุ่ม

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	54	27.0
สมรส	130	65.0
หม้าย	11	5.5
หย่า/แยก	5	2.5
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 15 อธิบายได้ว่า สถานภาพสมรสของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 4 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีสถานภาพสมรสเป็นโสดหรือยังไม่แต่งงาน กลุ่มที่มีสถานภาพสมรสเป็นสมรส หรือแต่งงานแล้วยังอยู่ด้วยกัน กลุ่มที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้ายหรือแต่งงานแล้วคู่สมรสเสียชีวิต และกลุ่มที่มีสถานภาพสมรสเป็นหย่า/แยก หรือแต่งงานแล้วหย่าร้างกัน/แยกกันอยู่ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีถึงร้อยละ 65.0 มีสถานภาพสมรสเป็นสมรส รองลงมาเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดคิดเป็นร้อยละ 27.0 และเมื่อนำสถานภาพสมรสมารวมกันเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มโสด และกลุ่มสมรส จะปรากฏผลตามตารางที่ 4.5 ว่ามีผู้ที่สมรสแล้วสูงมากถึงร้อยละ 73.0 ในขณะที่เป็นกลุ่มโสดเพียงร้อยละ 27.0 เท่านั้น

แผนภาพที่ 4 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส 4 กลุ่ม

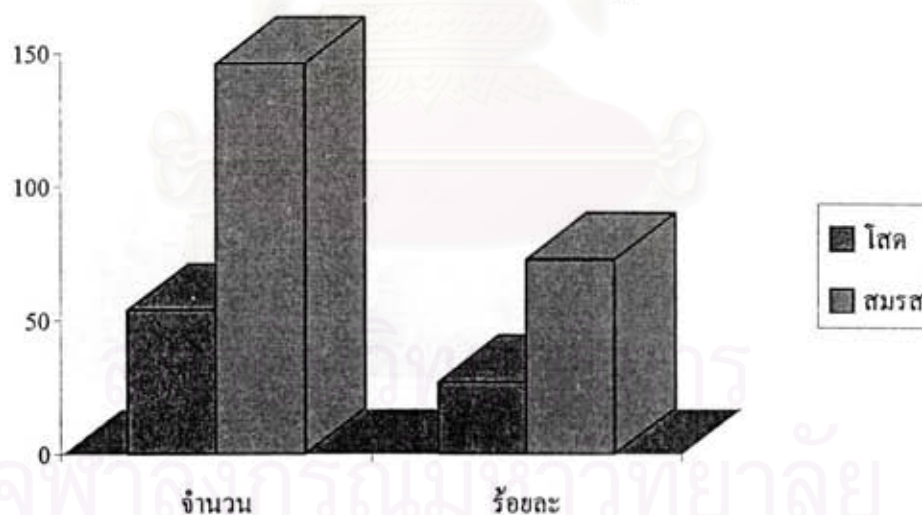


ตารางที่ 16 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส 2 กลุ่ม

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	54	27.0
สมรส	146	73.0
รวม	200	100.0

สำหรับจำนวนบุตรของผู้ที่สมรสแล้ว (สถานภาพสมรส 2 กลุ่ม) ทั้งหมด 146 คน อธิบายได้ว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างจะมีบุตรจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 52.00 รองลงมาจะมีบุตรจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 21.00 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงค่านิยมการมีบุตรตามคำขวัญที่ว่า “มีลูกมาก จะยากจนมีศักดิ์ 2-3 คนก็พอดี” ดังแสดงในตารางที่ 17

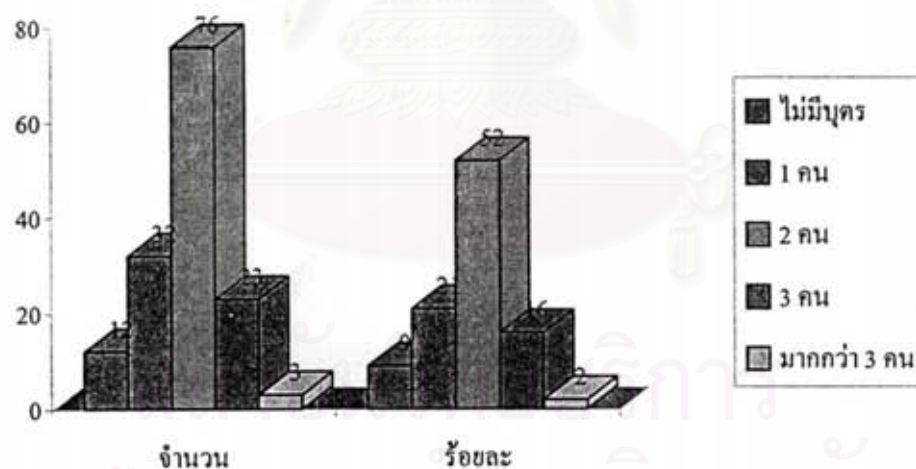
แผนภาพที่ 5 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามสถานภาพสมรส 2 กลุ่ม



ตารางที่ 17 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนบุตรของผู้ที่สมรสแล้ว

จำนวนบุตรของผู้ที่สมรสแล้ว	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีบุตร	12	9.00
1 คน	32	21.00
2 คน	76	52.00
3 คน	23	16.00
มากกว่า 3 คน	3	2.00
รวม	146	100

แผนภาพที่ 6 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามจำนวนบุตรของผู้ที่สมรสแล้ว



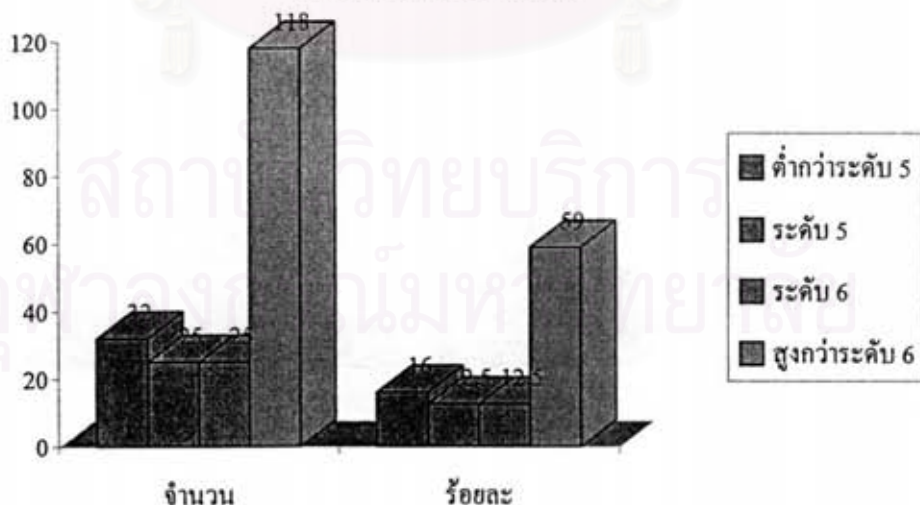
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 18 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับตำแหน่ง

ระดับตำแหน่ง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าระดับ 5	32	16.0
ระดับ 5	25	12.5
ระดับ 6	25	12.5
สูงกว่าระดับ 6	118	59.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 18 อธิบายได้ว่าเกินกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีระดับตำแหน่งสูงกว่าระดับ 6 คิดเป็นร้อยละ 59.0 รองลงมาเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับตำแหน่งอยู่ในระดับ 5 และระดับ 6 เท่า ๆ กัน คือมีร้อยละ 12.5 ซึ่งสะท้อนให้เห็นระยะเวลาการประกอบอาชีพและประสบการณ์การทำงานอันจะมีผลทำให้เกิดปัจจัยความต้องการหรือไม่ต้องการซื้อรถได้

แผนภาพที่ 7 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามระดับตำแหน่ง



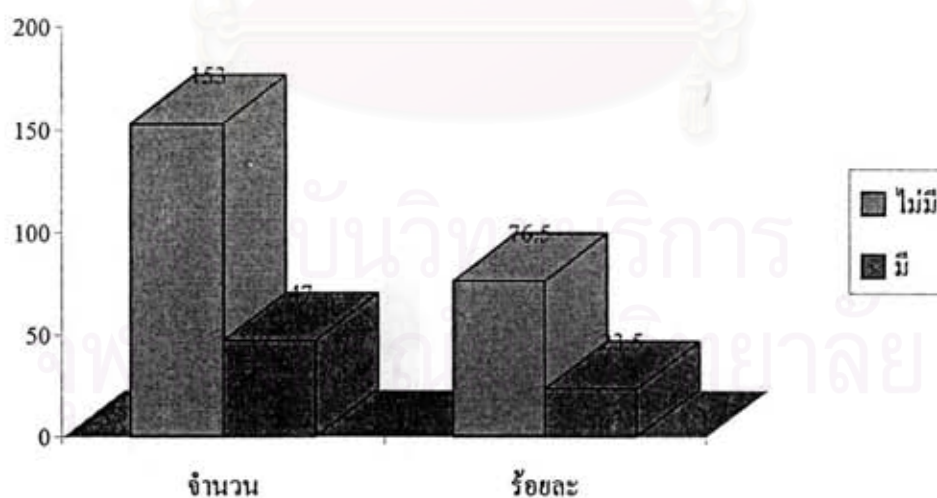


ตารางที่ 19 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการมีอาชีพเสริมพิเศษ

การมีอาชีพเสริมพิเศษ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	153	76.5
มี	47	23.5
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 19 อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 76.5 ไม่มีอาชีพเสริมพิเศษ สาเหตุที่เป็นเช่นนั้นอาจเป็นเพราะว่า อาชีพครูอาจารย์เป็นอาชีพที่มีรายได้เพียงพอ มีเกียรติเพียงพอ ที่จะทำให้ครูอาจารย์ไม่มีความจำเป็นต้องหาอาชีพเสริมพิเศษก็ได้ สำหรับผู้ที่มีอาชีพเสริมพิเศษ จำนวน 47 คน ปรากฏผลตามตารางที่ 20 ว่า ส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้มีอาชีพเสริมคือ สอนพิเศษมี มากถึงร้อยละ 65.00 รองลงมาประกอบอาชีพค้าขายคิดเป็นร้อยละ 11.00

แผนภาพที่ 8 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามการมีอาชีพเสริมพิเศษ



ตารางที่ 20 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพเสริมพิเศษ

การประกอบอาชีพเสริมพิเศษ	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย	5	11.00
สอนพิเศษ	31	65.00
รับงานมาทำที่บ้าน	3	4.00
ขับรถรับจ้าง	2	2
กรรมการตัดสินมวย	1	2
สถาปนิก	1	2
ผู้บริหารชั้นสูงบริษัทกีฬาเร็น	1	2
เล่นดนตรี	1	2
มัคคุเทศก์	1	2
ตัวแทนจำหน่ายสินค้า	1	2
ทำไร่ , ทำสวน	1	2
รวม	47	100.0

แผนภาพที่ 9 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามการประกอบอาชีพเสริมพิเศษ



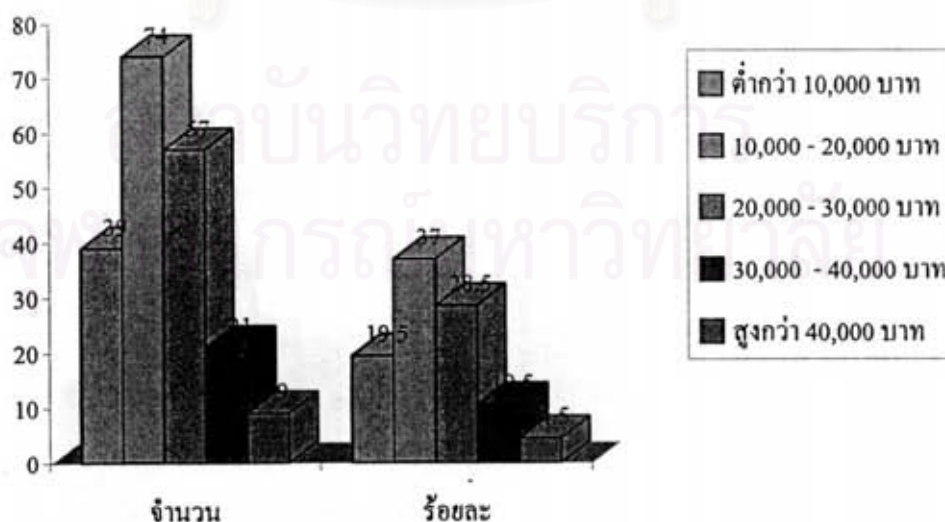
ตารางที่ 21 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้รวมในรอบ 1 เดือน

รายได้รวมในรอบ 1 เดือนของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	39	19.5
10,000 - 20,000 บาท	74	37.0
20,000 - 30,000 บาท	57	28.5
30,000 - 40,000 บาท	21	10.5
สูงกว่า 40,000 บาท	9	4.5
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 21 อธิบายได้ว่าส่วนใหญ่คือร้อยละ 37.0 มีรายได้รวมในรอบ 1 เดือนอยู่ในช่วง 10,000 - 20,000 บาท รองลงมาคือร้อยละ 28.5 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับระดับตำแหน่งตามตารางที่ 18 จะพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีระดับตำแหน่งสูงกว่าระดับ 6 นั้นย่อมสะท้อนให้เห็นถึงความสอดคล้องกับรายได้ในวิชาชีพคือครูอาจารย์นั่นเอง

หลังจากนั้นผู้วิจัยจึงได้ถามถึงรายได้ต่อเดือนของกลุ่มสมรส (กรณีที่มีคู่สมรสเท่านั้น) จำนวน 146 คน ปรากฏผลตามตารางที่ 22 ดังนี้

แผนภาพที่ 10 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้รวมในรอบ 1 เดือน ของกลุ่มตัวอย่าง

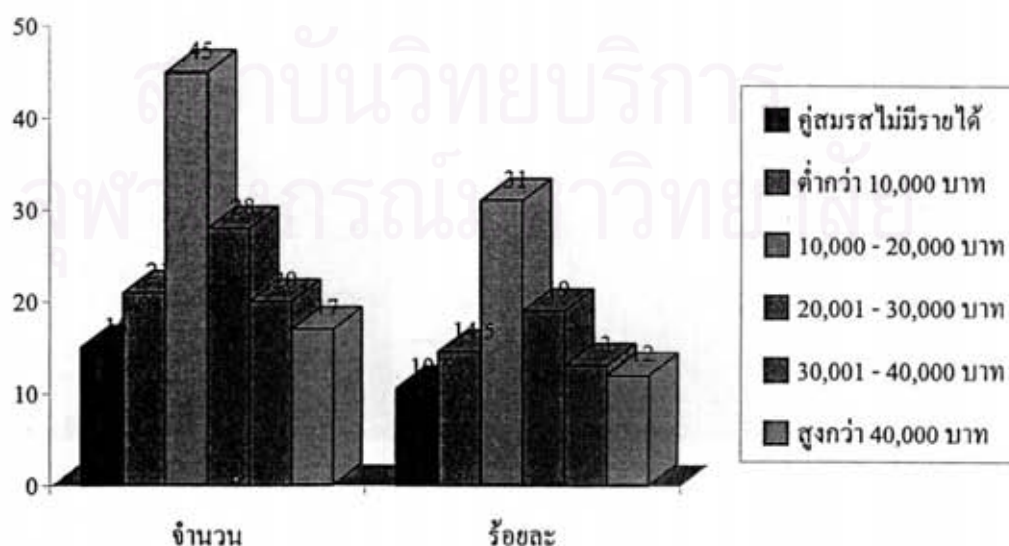


ตารางที่ 22 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือนของกลุ่มสมรส

รายได้ต่อเดือนของกลุ่มสมรส	จำนวน	ร้อยละ
คู่สมรสไม่มีรายได้	15	10.50
ต่ำกว่า 10,000 บาท	21	14.50
10,000 - 20,000 บาท	45	31.00
20,001 - 30,000 บาท	28	19.00
30,001 - 40,000 บาท	20	13.00
สูงกว่า 40,000 บาท	17	12.00
รวม	146	100.0

จากตารางที่ 22 อธิบายได้ว่าคู่สมรสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,000 - 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.00 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 20,001 - 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.00 มีเพียง 15 คนเท่านั้นที่คู่สมรสไม่มีรายได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำปัจจัยทางด้านรายได้เป็นตัวประกอบตัวหนึ่งจากเหตุผลที่ว่า รายได้เป็นตัวแปรที่สำคัญ หากรายได้ของกลุ่มตัวอย่างและคู่สมรสมีเพียงพอที่จะซื้อรถยนต์ได้ กลุ่มตัวอย่างก็จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ด้วยเช่นกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ถามรายได้รวมของครอบครัวในแต่ละเดือนว่าพอใช้หรือไม่ดังปรากฏตามตารางที่ 23

แผนภาพที่ 11 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามรายได้ต่อเดือนของกลุ่มสมรส

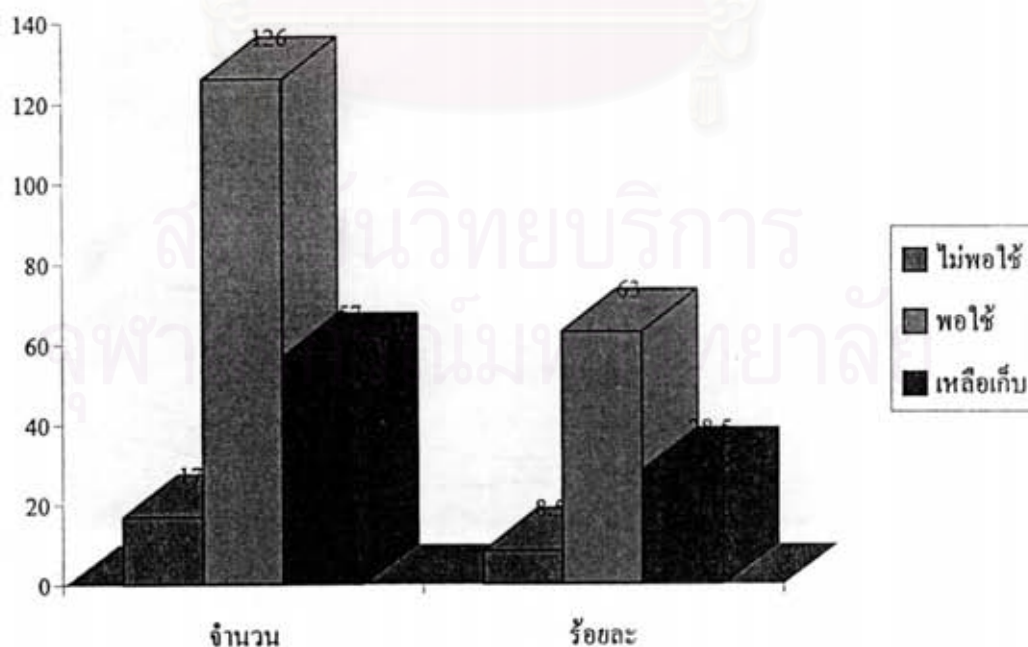


ตารางที่ 23 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้รวมของครอบครัว  
ในรอบเดือน

รายได้รวมของครอบครัวในรอบเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่พอใช้	17	8.5
พอใช้	126	63.
เหลือเก็บ	57	28.5
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 23 อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีถึงร้อยละ 63.0 คิดว่ารายได้รวมของครอบครัวในแต่ละเดือนพอใช้ รองลงมาคือร้อยละ 28.5 คิดว่ารายได้รวมของครอบครัวในแต่ละเดือนเหลือเก็บมีเพียงร้อยละ 8.5 เท่านั้นที่คิดว่ารายได้รวมของครอบครัวในแต่ละเดือนไม่พอใช้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าหากกลุ่มตัวอย่างคิดว่ารายได้รวมของครอบครัวในแต่ละเดือนพอใช้หรือเหลือเก็บแล้วก็จะมีความจำเป็นต้องการซึ่งรถยนต์มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ไม่พอใช้

แผนภาพที่ 12 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามรายได้รวมของครอบครัวในแต่ละเดือน

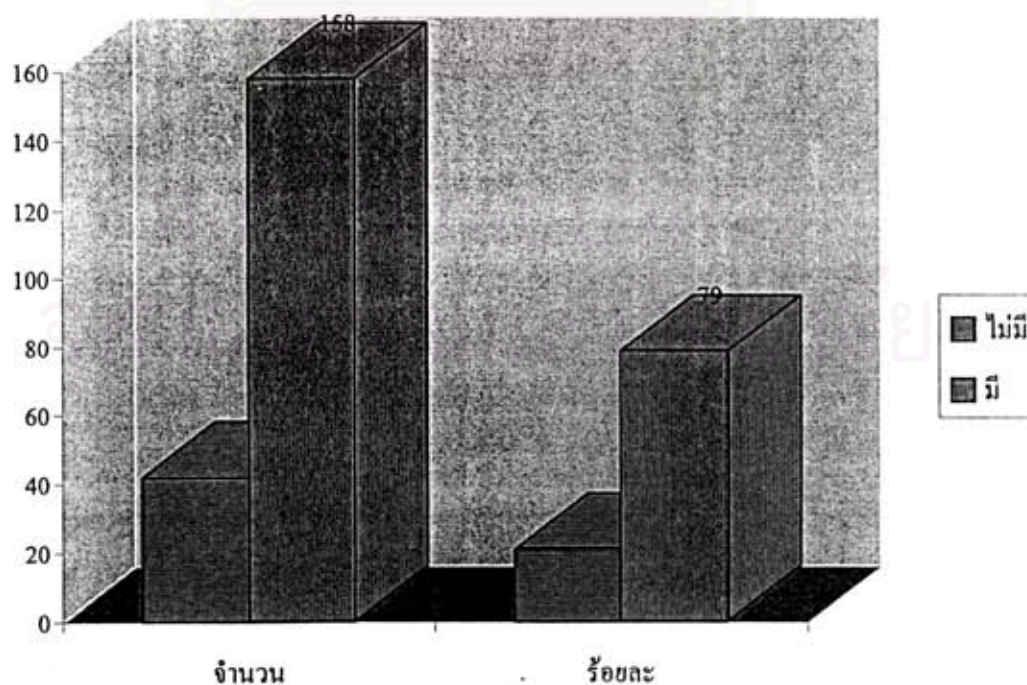


ตารางที่ 24 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การมีบ้านและที่ดิน  
ในกรุงเทพมหานครเป็นของตนเอง

การมีบ้านและที่ดินในกรุงเทพมหานครเป็นของตนเอง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	42	21.0
มี	158	79.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 24 อธิบายว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 79.0 มีบ้านและที่ดินในกรุงเทพมหานครเป็นของตนเองอันสะท้อนให้เห็นว่า หากมีบ้านและที่ดินเป็นของตนเองแล้ว น่าจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวตามมา

แผนภาพที่ 13 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามการมีบ้านและที่ดินใน กทม. เป็นของตนเอง

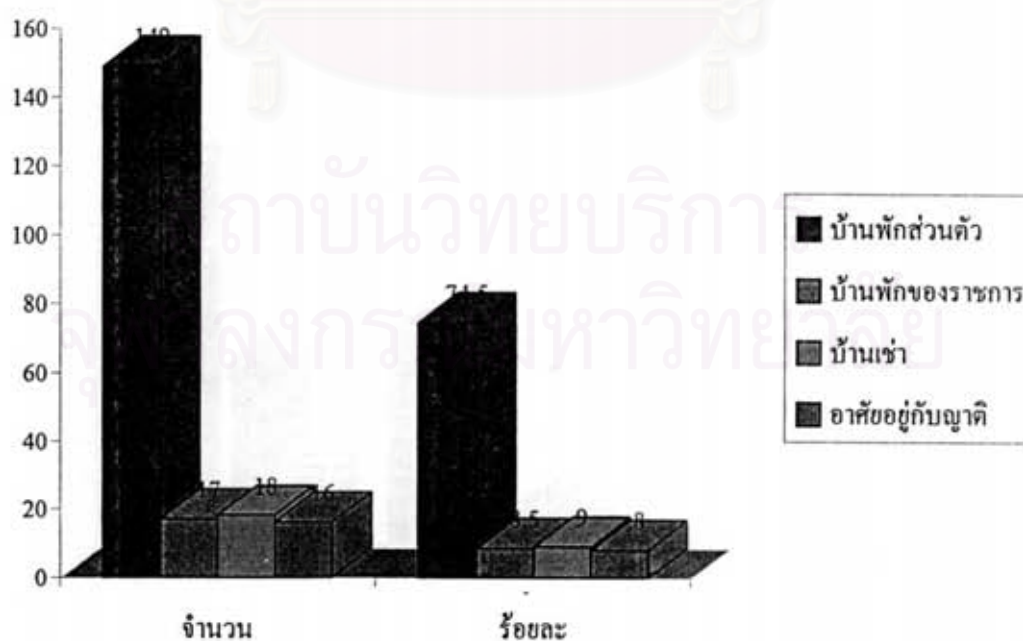


ตารางที่ 25 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน	จำนวน	ร้อยละ
บ้านพักส่วนตัว	149	74.5
บ้านพักของราชการ	17	8.5
บ้านเช่า	18	9.0
อาศัยอยู่กับญาติ	16	8.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 25 อธิบายว่า ถึงแม้กลุ่มตัวอย่างจะมีบ้านและที่ดินในกรุงเทพมหานคร เป็นของตนเองแต่อาจจะไม่จำเป็นว่าปัจจุบันต้องอยู่อาศัยในบ้านของตนเอง ดังนั้นสัดส่วนของ ผู้ที่ปัจจุบันอาศัยบ้านพักส่วนตัวจึงมีน้อยกว่าการมีบ้านและที่ดินในกรุงเทพมหานคร โดยที่ร้อยละ 74.5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ปัจจุบันอาศัยอยู่บ้านพักส่วนตัว รองลงมาปัจจุบันอาศัยบ้านเช่าคิด เป็นร้อยละ 9.0 ถัดมาเป็นผู้ที่ปัจจุบันอาศัยอยู่บ้านพักของราชการและอาศัยอยู่กับญาติคิดเป็นร้อยละ 8.5 และ ร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

แผนภาพที่ 14 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

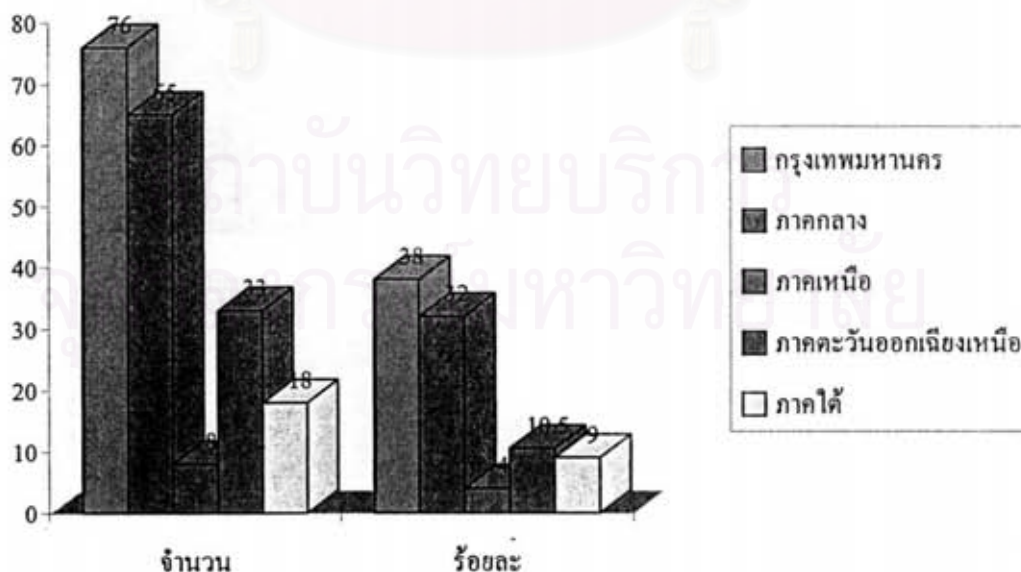


ตารางที่ 26 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิภาค 5 กลุ่ม

ภูมิภาค 5 กลุ่ม	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	76	38.0
ภาคกลาง	65	32.0
ภาคเหนือ	8	4.0
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	33	10.5
ภาคใต้	18	9.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 26 อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คือร้อยละ 38.0 เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือร้อยละ 32.0 เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในภาคกลาง แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าถัดมาจะเป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือภาคอีสาน คิดเป็นร้อยละ 16.5 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการอพยพย้ายถิ่นของคนในภาคอีสานนี้ ผลเมื่อนำแต่ละภาคมารวมกันเป็นต่างจังหวัดจะปรากฏผลตามตารางที่ 27 ดังนี้

แผนภาพที่ 15 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามภูมิภาค 5 กลุ่ม



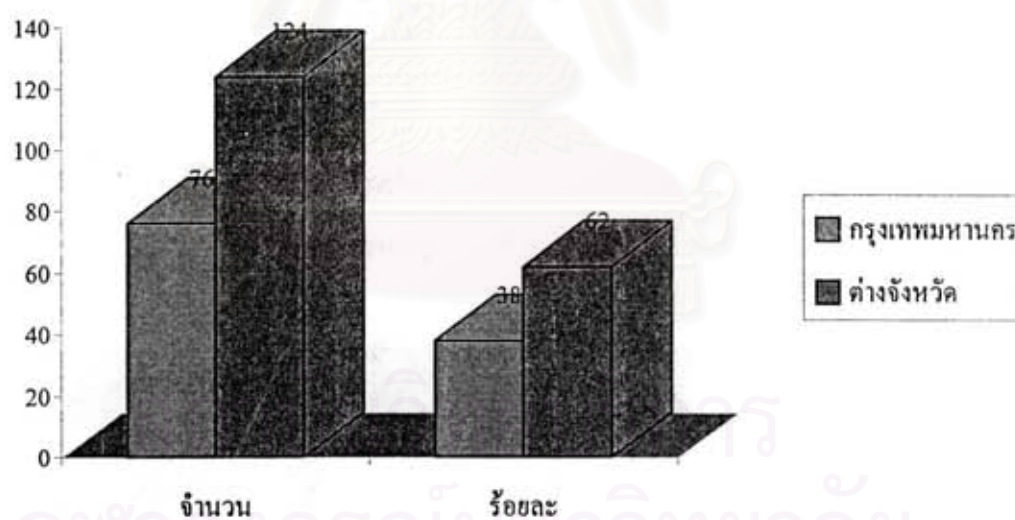


ตารางที่ 27 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิภาค 2 กลุ่ม

ภูมิภาค	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	76	38
ต่างจังหวัด	124	62
รวม	200	100

จากตารางที่ 27 อธิบายคล้ายกันกับตารางที่ 26 คือ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิภาคมาจากต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 62

แผนภาพที่ 16 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามภูมิภาค 2 กลุ่ม



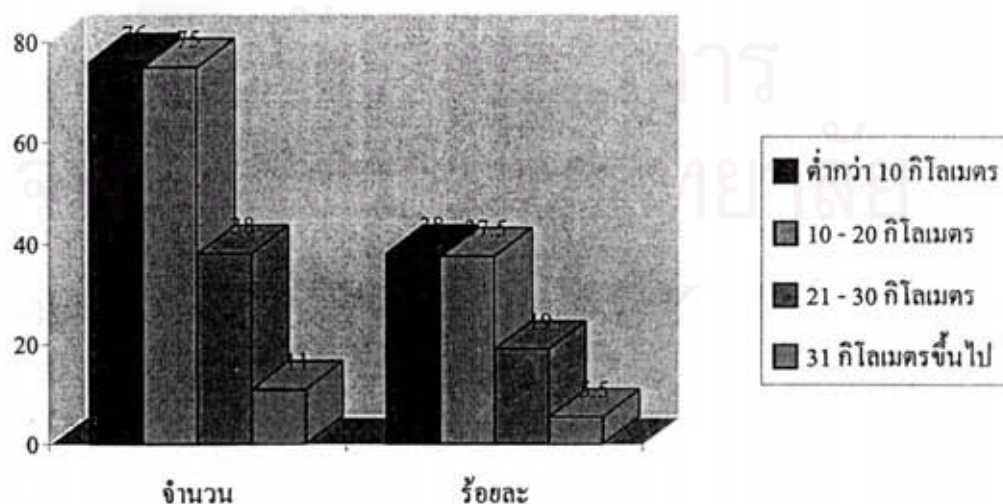
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 28 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัย  
ไปทำงาน

ระยะทางจากที่พักอาศัยไปทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10 กิโลเมตร	76	38.0
10 - 20 กิโลเมตร	75	37.5
21 - 30 กิโลเมตร	38	19.0
31 กิโลเมตรขึ้นไป	11	5.5
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 28 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนระหว่างผู้ที่เดินทางใช้ระยะทางจากที่พักอาศัยไปทำงานต่ำกว่า 10 กิโลเมตร กับผู้ที่เดินทางใช้ระยะทางจากที่พักอาศัยไปทำงาน 10 - 20 กิโลเมตร ใกล้เคียงกันคือร้อยละ 38 และร้อยละ 37.5 ตามลำดับ รองลงมาใช้ระยะทางจากที่พักอาศัยไปทำงานไกล 21 - 30 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19.0 มีเพียงร้อยละ 5.5 เท่านั้นที่ใช้ระยะทางจากที่พักอาศัยไปทำงานไกลกว่า 30 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 17 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยไปทำงาน

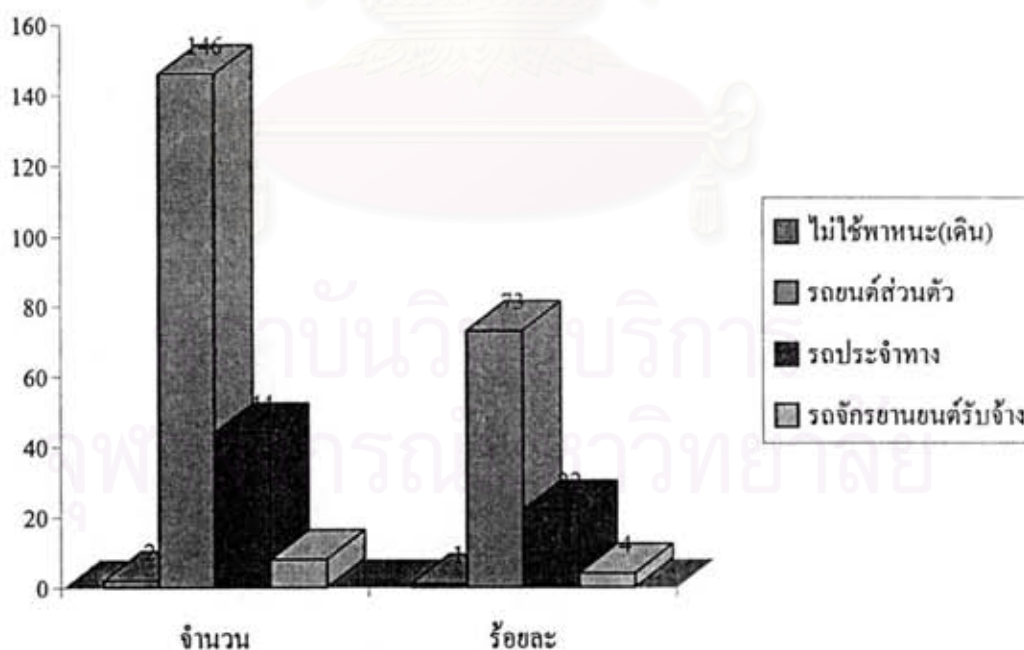


ตารางที่ 29 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพาหนะที่ใช้เดินทางไปทำงาน

พาหนะที่ใช้เดินทางไปทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ใช่พาหนะ(เดิน)	2	1.0
รถยนต์ส่วนตัว	146	73.0
รถประจำทาง	44	22.0
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	8	4.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 29 อธิบายได้ว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 73.0 เดินทางมาโดยรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 22.0 เดินทางมาโดยรถประจำทาง รองลงมาเป็นผู้ที่นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 8 ซึ่งกลุ่มนี้อาจจะพักอยู่บ้านในชอยตึกใกล้โรงเรียนและนั่งจักรยานยนต์รับจ้างมาปากซอย

แผนภาพที่ 18 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามพาหนะที่ใช้เดินทางไปทำงาน

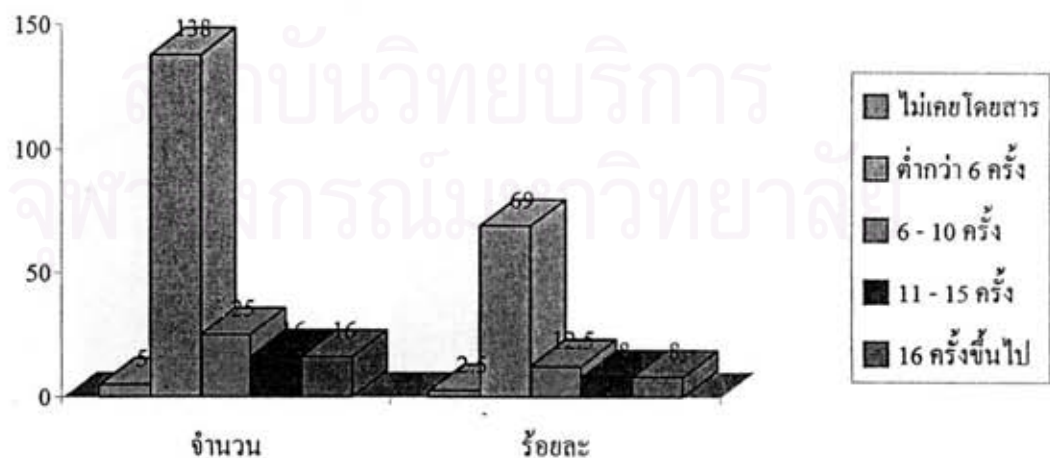


ตารางที่ 30 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่ม จำแนกตามจำนวนครั้งที่เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางต่อหนึ่งสัปดาห์

การเดินทางโดยรถเมล์ต่อ 1 สัปดาห์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยโดยสาร	5	2.5
ต่ำกว่า 6 ครั้ง	138	69.0
6 - 10 ครั้ง	25	12.5
11 - 15 ครั้ง	16	8.0
16 ครั้งขึ้นไป	16	8.0
รวม	200	100

จากตารางที่ 30 อธิบายได้ว่าส่วนใหญ่แล้วจะไม่ค่อยใช้รถเมล์ต่ำกว่าคือจะเดินทางเพียงหนึ่งสัปดาห์ต่ำกว่า 6 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 69.0 รองลงมาเดินทางโดยใช้บริการรถเมล์สัปดาห์ละ 6 - 10 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.5 ส่วนผู้ที่เดินทางโดยใช้บริการรถเมล์ 11 - 15 ครั้ง และ 16 ครั้งขึ้นไป จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 อาจใช้บริการรถเมล์ในคราวในทางมาทำงานเป็นประจำ ส่วนกลุ่มประชากรที่ไม่เคยโดยสารเลยในรอบหนึ่งสัปดาห์อาจจะนาน ๆ ครั้งถึงจะขึ้นรถเมล์อาจเป็นหนึ่งเดือนครั้งหรืออาจใช้บริการรถยนต์สาธารณะชนิดอื่น เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 2.5

แผนภาพที่ 19 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนครั้งที่เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางต่อหนึ่งสัปดาห์

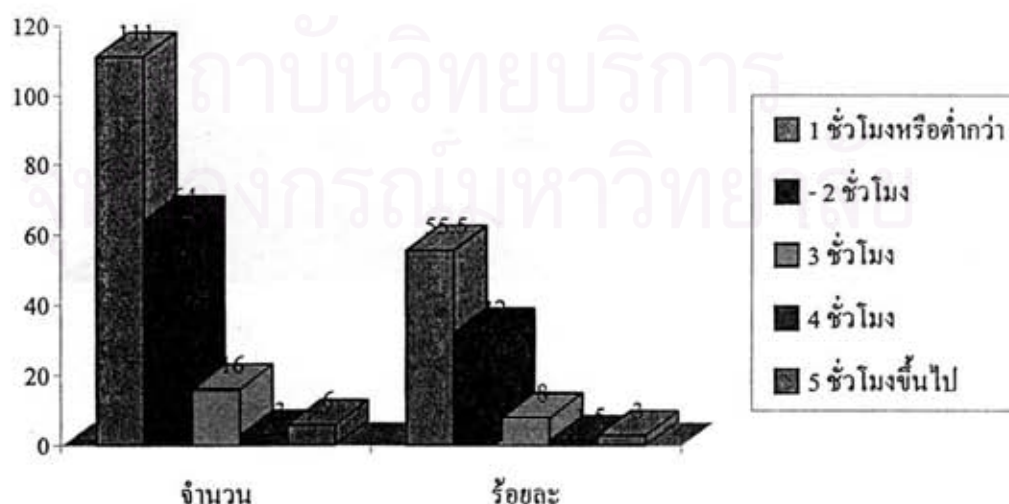


ตารางที่ 31 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางจากบ้าน  
ไปถึงที่ทำงาน

ระยะเวลาเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
1 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า	111	55.5
2 ชั่วโมง	64	32.0
3 ชั่วโมง	16	8.0
4 ชั่วโมง	3	1.5
5 ชั่วโมงขึ้นไป	6	3
รวม	200	100

จากตารางที่ 31 อธิบายได้ว่ามากกว่าครึ่งหนึ่งของตัวอย่างทั้งหมดใช้เวลาเดินทางจากที่พักมาถึงที่ทำงานประมาณ 1 ชั่วโมงหรือต่ำกว่าคิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมาจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงมีร้อยละ 32 และเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมงคิดเป็นร้อยละ 8.0 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้เวลามาก ประมาณ 4 ชั่วโมง หรือ 5 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 1.5 ร้อยละ 3 ตามลำดับ ซึ่งมีที่พักใกล้จากที่พักใกล้จากที่ทำงานมากหรือไม่อาจอยู่ในแหล่งที่มีการจราจรคับคั่ง

แผนภาพที่ 20 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่าง  
จำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านไปถึงที่ทำงาน

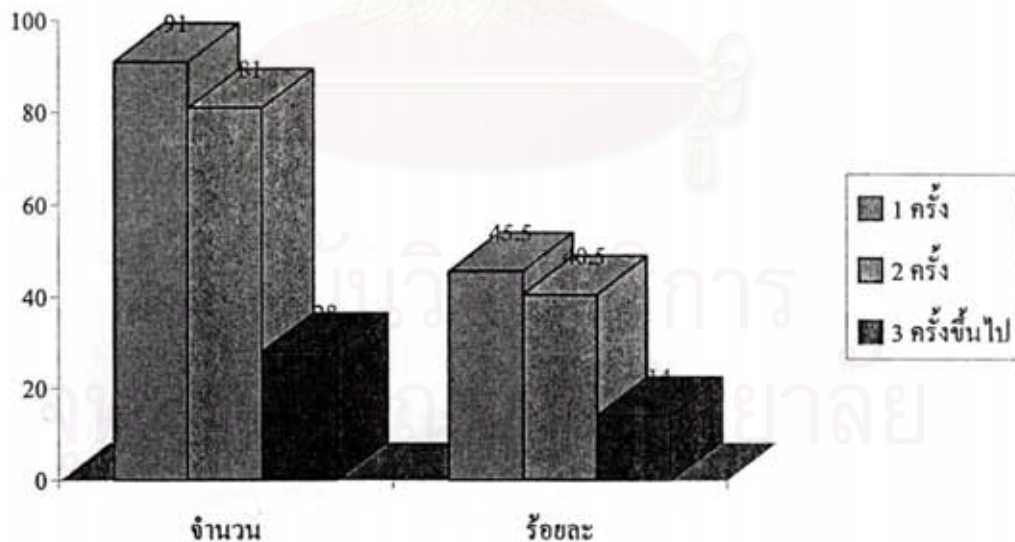


ตารางที่ 32 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนครั้งของการต่อรถ  
โดยสารประจำทางในการเดินทางมาที่ทำงาน

จำนวนครั้งที่ต่อรถ	จำนวน	ร้อยละ
1 ครั้ง	91	45.5
2 ครั้ง	81	40.5
3 ครั้งขึ้นไป	28	14
รวม	200	100

จากตารางที่ 32 อธิบายว่า การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างในการมาทำงานส่วนมากแล้ว จะนั่งรถโดยสารประจำทางครั้งเดียวถึงโรงเรียนและคิดเป็นร้อยละ 45.5 รองลงมาต้องต่อรถสองครั้ง คิดเป็นร้อยละ 40.5 และร้อยละ 14 จำต้องต่อรถเม็ดเงินตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไปจึงจะถึงโรงเรียน

แผนภาพที่ 21 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม  
จำนวนครั้งของการต่อรถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาที่ทำงาน

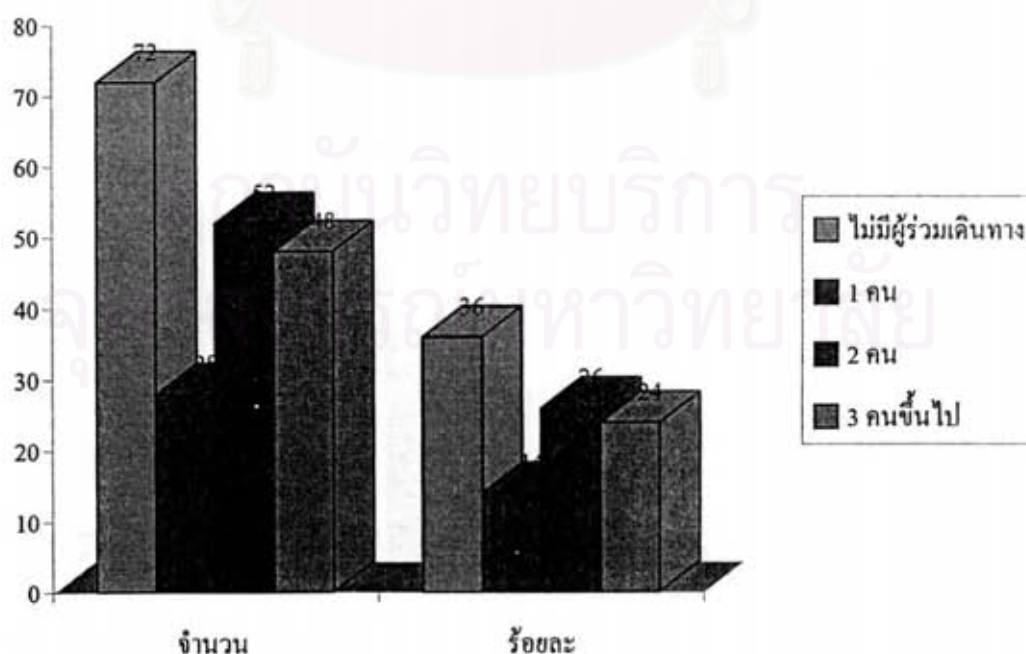


ตารางที่ 33 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างจำแนกตามจำนวนบุคคลในครอบครัว  
ที่ร่วมเดินทางออกไปทำงานด้วย

จำนวนบุคคลในครอบครัวที่ร่วมเดินทางออกจากบ้าน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีผู้ร่วมเดินทาง	72	36.0
1 คน	28	14.0
2 คน	52	26.0
3 คนขึ้นไป	48	24.0
รวม	200	100

จากตารางที่ 33 อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถหรือออกเดินทางจากบ้านคนเดียว เป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 36.00 รองลงมา จะมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วย 2 คน ซึ่งอาจมีภรรยาและลูก ร่วมเดินทางไปด้วย คิดเป็นร้อยละ 26 และมีผู้ร่วมเดินทางออกจากบ้าน 3 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 24 ซึ่งอาจเป็นครอบครัวใหญ่ ส่วนผู้ที่มีผู้ร่วมเดินทางด้วยเพียงคนเดียว อาจเป็นภรรยาหรือลูก ซึ่งเป็นครอบครัวเล็กหรือครอบครัวที่ยังไม่มีบุตร ซึ่งสอดคล้องกับผู้ที่ไม่มีบุตรหรือมีบุตรเพียง 1 คน ซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างจำนวนน้อยจึงมีผู้เดินทางร่วมด้วยเพียงคนเดียว

แผนภาพที่ 2๔ : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างจำแนกตาม  
จำนวนบุคคลในครอบครัวที่ร่วมเดินทางออกไปทำงานด้วย

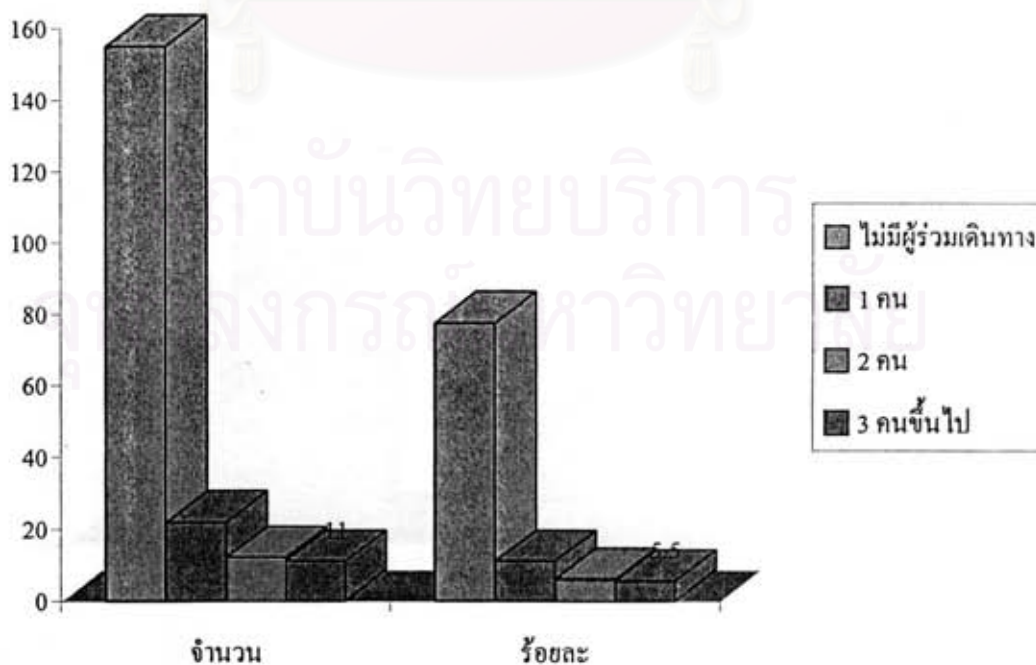


ตารางที่ 34 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างจำแนกตามจำนวนของผู้ที่ไม่อยู่ในครอบครัวเดียวกันเดินทางร่วมด้วย

จำนวนบุคคลที่ไม่อยู่ในครอบครัวเดินทางร่วม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีผู้ร่วมเดินทาง	155	77.5
1 คน	22	11.0
2 คน	12	6.0
3 คนขึ้นไป	11	5.5
รวม	200	100

จากตารางที่ 34 อธิบายว่ามีจำนวนมากที่ไม่มีบุคคลที่ไม่อยู่ในครอบครัวเดินทางร่วมไปด้วย คิดเป็นร้อยละ 77.5 รองลงมาจะมีเพื่อนบ้านร่วมโดยสารไปด้วย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 มีเพื่อนบ้านโดยสารไปด้วย 2 คน ร้อยละ 6.0 ส่วนมีเพื่อนบ้านอาศัยไปด้วยจำนวน 3 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 5.5 จะเห็นว่าสังคมไทยยังมีการเอื้อเพื่อเกื้อหนุน ซึ่งกันและกัน ยังมีการรับเพื่อนบ้านหรือผู้ที่ไม่อยู่ในครอบครัวเดียวกันร่วมเดินทางไปด้วย จึงสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการกำหนดจำนวนผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าถนนบางเส้นทางหรือบางเวลา

แผนภาพที่ 23 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างจำแนกตามจำนวนของผู้ที่ไม่อยู่ในครอบครัวเดียวกันเดินทางร่วมด้วย



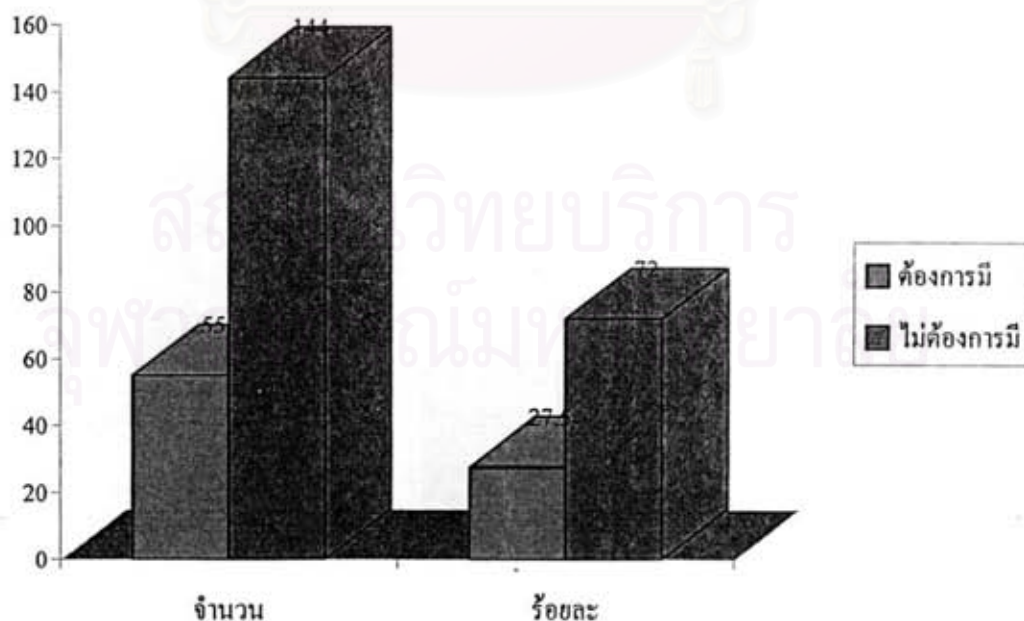


ตารางที่ 35 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างของจำนวนผู้มีความจำเป็นต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล

ผู้ที่จำเป็นต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ต้องการซื้อ	55	27.5
ไม่ต้องการซื้อ	144	72.0
รวม	200	100

จากตารางที่ 35 อธิบายว่าจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ผู้มีความต้องการมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์มาทำงานคิดเป็นร้อยละ 27

แผนภาพที่ 24 : แสดงจำนวนและร้อยละของตัวอย่างของจำนวนผู้มีความจำเป็นต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล



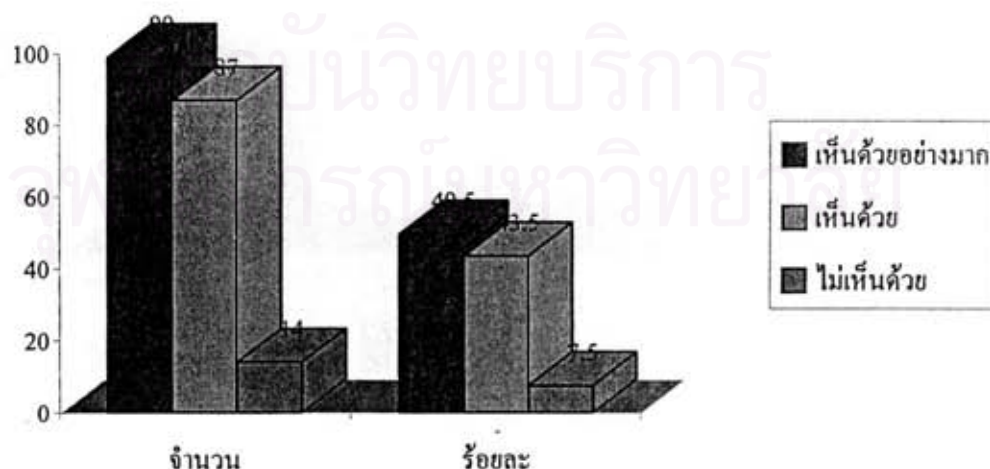
### ข้อมูลแสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 35 : ตารางแสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลตามเหตุผลความต้องการความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน

ความต้องการความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	99	49.5
เห็นด้วย	87	43.5
ไม่เห็นด้วย	14	7.5
รวม	200	100.00

จากตารางที่ 35 อธิบายว่า ครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง เห็นด้วยอย่างมากในเหตุผลที่เขาต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเพราะเนื่องจากต้องการความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน เพราะอาจมองถึงพาหนะอื่นอาจไม่มีประสิทธิภาพพอ ในการปกป้องสิ่งเหล่านี้ของเขา คิดเป็นร้อยละ 49.5 และรองลงมาร้อยละ 43.5 ยอมรับความเห็นดังกล่าว ส่วนที่ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 7.5 เท่านั้น

แผนภาพที่ 25 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลตามเหตุผลความต้องการความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน

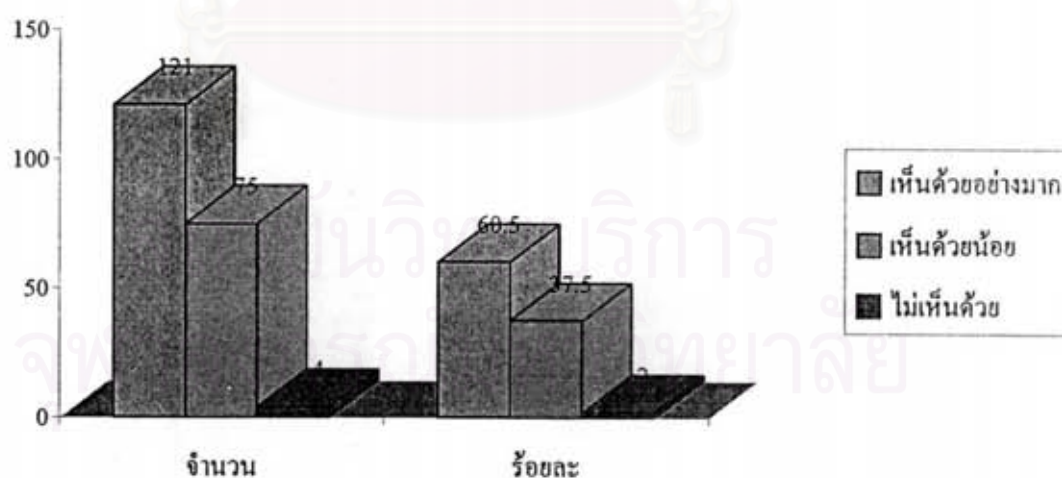


ตารางที่ 37 : แสดงความคิดเห็นในความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากความต้องการความสะดวกสบาย

การต้องการความสะดวกสบาย	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	121	60.5
เห็นด้วยน้อย	75	37.5
ไม่เห็นด้วย	4	2.0
รวม	200	100

จากตารางที่ 37 อธิบายว่าเกินครึ่งหนึ่งของตัวอย่างทั้งหมดเห็นด้วยอย่างมาก ในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเหตุผลที่ว่าความต้องการความสะดวกสบาย แม้จะซื้อรถยนต์ชนิดอื่นที่อำนวยความสะดวกให้เกือบเท่าเทียมกัน เช่น ปอ.พ. หรือ แท็กซี่ ก็ยังมีกลุ่มตัวอย่างจำนวนมากมีความเห็นด้วยอย่างมาก คิดเป็นร้อยละ 60.5 และที่เห็นด้วยร้อยละ 37.5 ยังคงเห็นด้วย เพียงแต่อาจซื้อรถยนต์ชนิดอื่นอาจเท่าเทียมเมื่อเปรียบเทียบกับความสะดวกสบายส่วนบุคคลที่ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 2 เท่านั้น

แผนภาพที่ 26 : แสดงความพึงพอใจในความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
ตามเหตุผลความต้องการความสะดวกสบาย

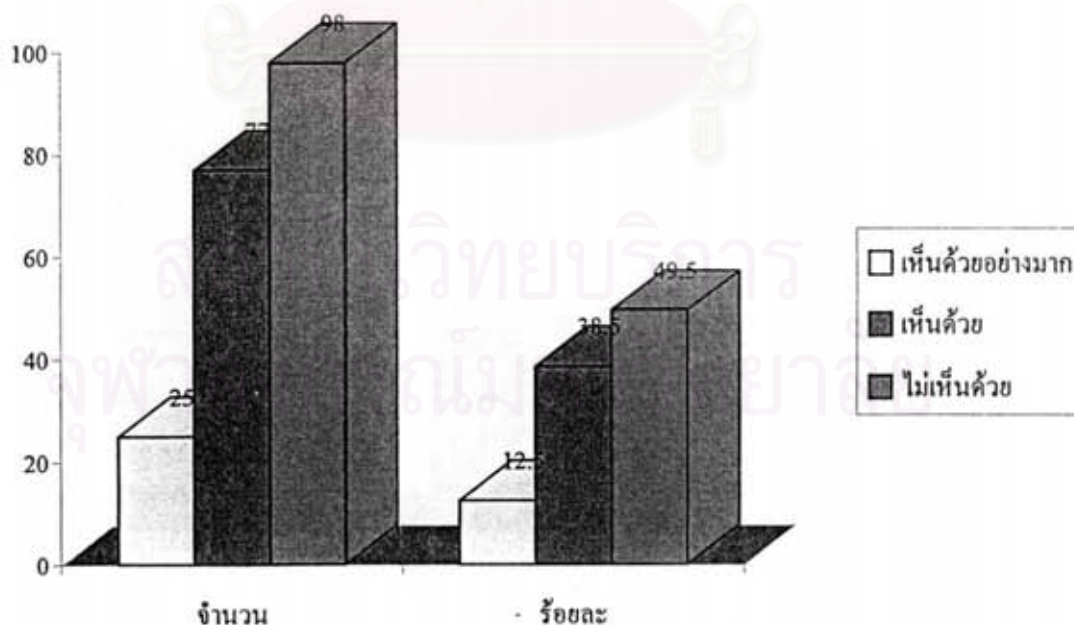


ตารางที่ 38 : แสดงความคิดเห็นในความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลตามเหตุผล  
ของความคาดหวังว่าจะได้รับการยอมรับจากสังคม

ความคาดหวังว่าจะได้รับการยอมรับจากสังคม	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	25	12.5
เห็นด้วย	77	38.5
ไม่เห็นด้วย	98	49.5
รวม	200	100

จากตารางที่ 38 อธิบายว่า ในการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเนื่องจากต้องการความคาดหวังทางสังคม จะแสดงถึงความมีหน้ามีตาในสังคมหรือเป็นเครื่องแสดงฐานะก็ตาม ครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยกับความเห็นดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 49.5 ส่วนที่เห็นว่าจะได้รับการคาดหวังจากสังคมโดยเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 38.5 และมีเพียงร้อยละ 12.5 เท่านั้นที่เห็นด้วยอย่างมากจากการที่ความต้องการมีรถเพราะได้รับการคาดหวังการยอมรับของสังคม

แผนภาพที่ 27 : แสดงความคิดเห็นในความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
ตามเหตุผลของความคาดหวังว่าจะได้รับการยอมรับจากสังคม

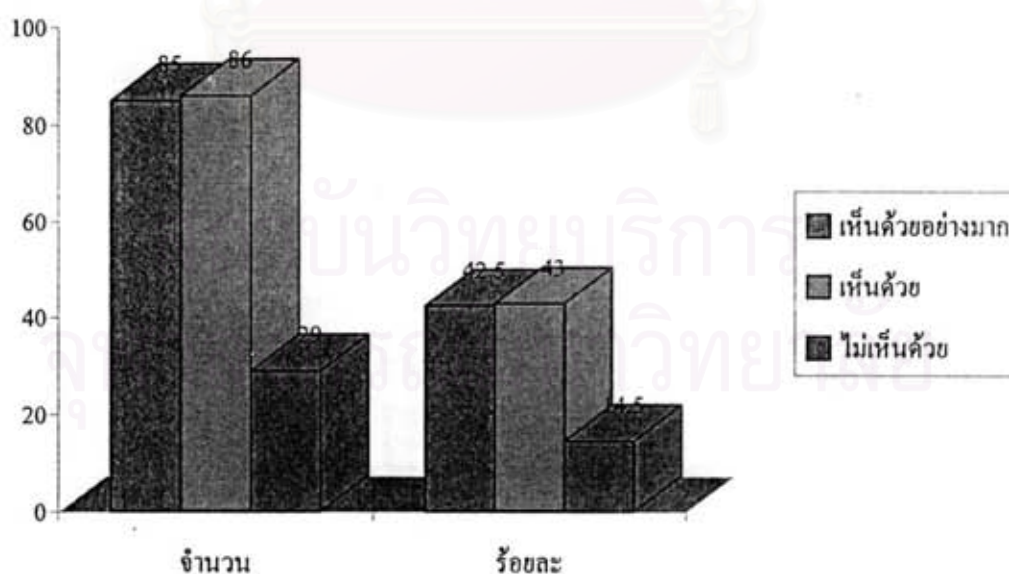


ตารางที่ 39 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากต้องมีการรับส่งสมาชิกในครอบครัว

การจำเป็นต้องมีการรับส่งสมาชิกในครอบครัว	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	85	42.5
เห็นด้วย	86	43.0
ไม่เห็นด้วย	29	14.5
รวม	200	100

ตารางที่ 39 อธิบายว่าวิถีชีวิตของคนกรุงเทพมหานครไม่ใช่จะมีแบบอย่างของการเอาตัวรอดอย่างเดียว ยังมีบทบาทหน้าที่ของตำแหน่งในครอบครัว ซึ่งมีตัวอย่างข้อแสดงความคิดเห็นในเหตุที่ต้องซื้อรถยนต์ เพราะเนื่องจากต้องรับส่งสมาชิกในครอบครัวโดยเห็นด้วย กับแนวคิดนี้ คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมาคือร้อยละ 42.5 เห็นความสำคัญของการรับส่งสมาชิกในครอบครัวอย่างมาก และผู้ที่ไม่เห็นด้วยว่าจะต้องมีการรับ - ส่งผู้ที่อยู่ในครอบครัวดังกล่าว คิดเป็นร้อยละ 14.5

แผนภาพที่ 28 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
ตามเหตุผลการจำเป็นต้องมีการรับส่งสมาชิกในครอบครัว

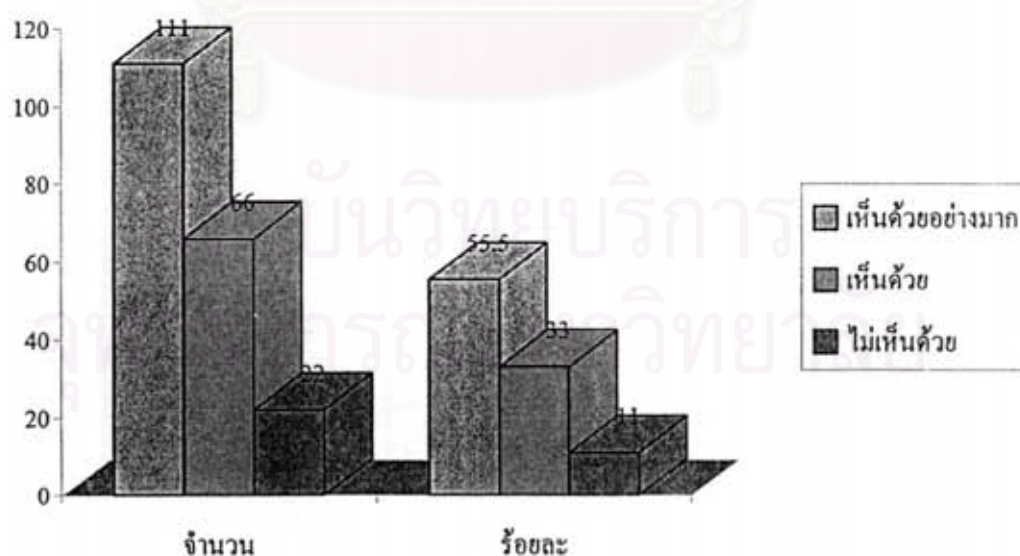


ตารางที่ 40 : แสดงความคิดเห็น ในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
จำแนกตามการประหยัดเวลามากกว่ารถประจำทาง

การประหยัดเวลามากกว่ารถประจำทาง	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	111	55.5
เห็นด้วย	66	33.0
ไม่เห็นด้วย	22	11.0
รวม	200	100

จากตารางที่ 40 อธิบายว่าการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะย่นเวลาการเดินทางได้เกินครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างมากคิดเป็นร้อยละ 55.5 ส่วนผู้ที่เพียงเห็นด้วยมีร้อยละ 33.0 และไม่เห็นว่าประหยัดเวลามากกว่าโดยสารรถยนต์ชนิดอื่นมีร้อยละ 11.0 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเหล่านี้ อาจเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ และระยะทางในการเดินทางเป็นช่วงระยะทางใกล้ และการจราจรติดขัด รถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวถึงที่หมายได้เร็วกว่า

แผนภาพที่ 29 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
จำแนกตามการประหยัดเวลามากกว่ารถประจำทาง

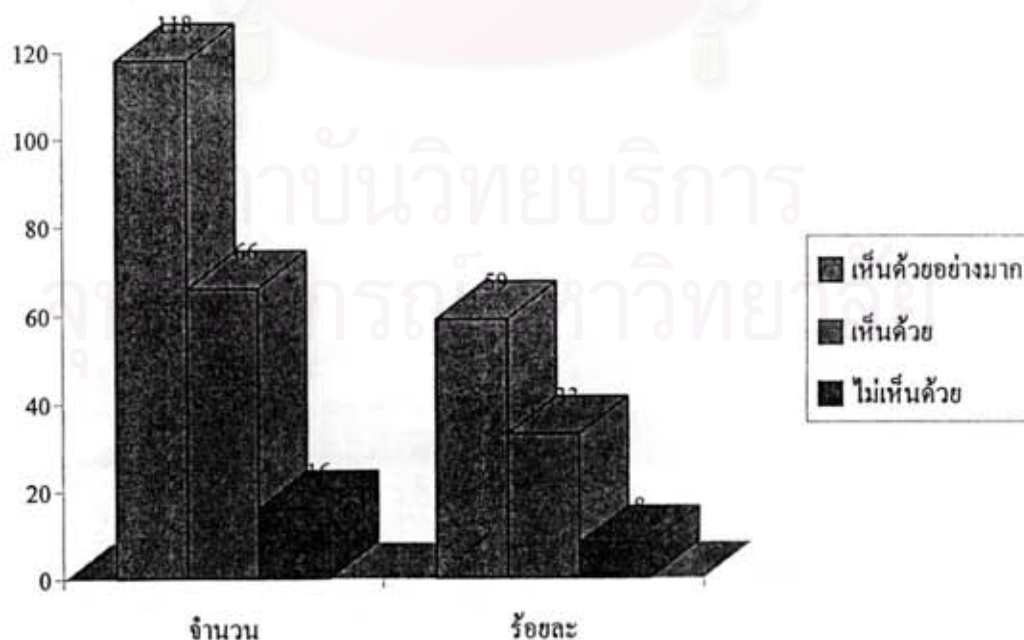


ตารางที่ 41 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากระบบการบริการสาธารณะไม่ดี

ระบบการบริการสาธารณะไม่ดี	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	118	59.0
เห็นด้วย	66	33.0
ไม่เห็นด้วย	16	8
รวม	200	100

จากตารางที่ 41 อธิบายว่าเกินครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง เห็นด้วยอย่างมากจะเห็นว่าการต้องการมีรถยนต์ส่วนตัวเนื่องจากการบริการรถยนต์สาธารณะไม่ดีเพียงพอ รองลงมาเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 33.0 และไม่เห็นด้วย โดยเห็นว่าการบริการสาธารณะ ไม่มีเหตุผลเพียงพอที่จะต้องซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล

แผนภาพที่ 30 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เหตุผลมาจากระบบการบริการสาธารณะไม่ดี

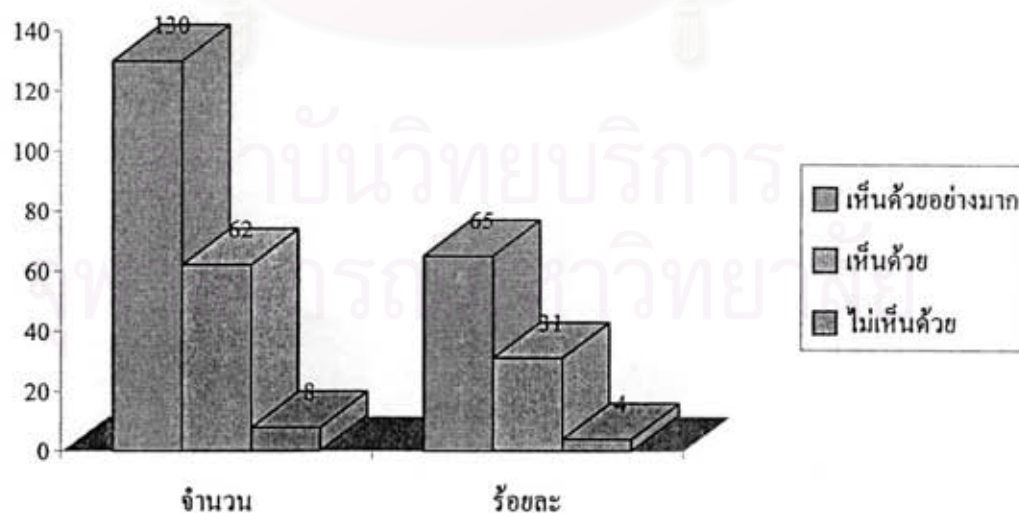


ตารางที่ 42 : ตารางแสดงความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากมลภาวะจากการโดยสารรถโดยสารประจำทางมาก

มลภาวะจากการโดยสารประจำทาง	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	130	65.0
เห็นด้วย	62	31.0
ไม่เห็นด้วย	8	4
รวม	200	100

จากตารางที่ 42 อธิบายว่า เกินครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลสาเหตุเนื่องมาจากมลภาวะบนรถโดยสารประจำทางทั้งผู้โดยสาร คิวรถโดยสาร รวมทั้งอากาศร้อนทำให้เห็นด้วยอย่างมาก ในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 65.0 และที่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 31.0 ส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับเหตุผลดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 4

แผนภาพที่ 31 : แสดงความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากมลภาวะจากการโดยสารรถโดยสารประจำทางมาก



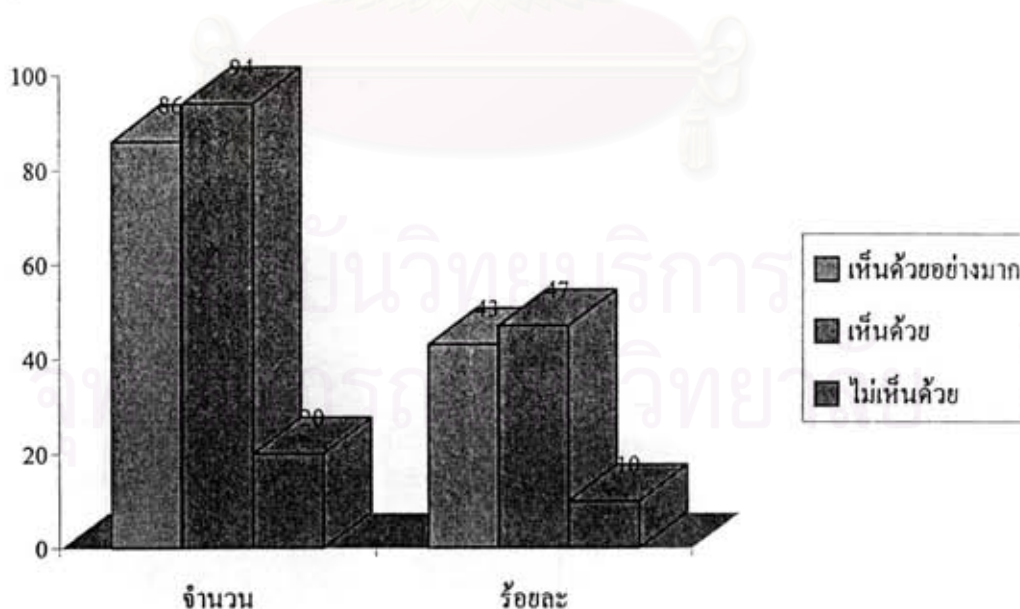


ตารางที่ 43 : ตารางแสดงความคิดเห็นในการต้องการมี รอยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากความต้องการเป็นส่วนตัว

ความต้องการเป็นส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	86	43.0
เห็นด้วย	94	47.0
ไม่เห็นด้วย	20	10.0
รวม	200	100

ตารางที่ 43 อธิบายว่า เกือบครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับการเป็นปัจเจกบุคคล คือไม่ยอมยกย่องเกี่ยวกับใคร เห็นด้วยกับการซื้อรอยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 47.0 และกลุ่มที่เห็นด้วยอย่างมาก กับมีคิดเห็นดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 43.0 และกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 10.0

แผนภาพที่ 32 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรอยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากความต้องการเป็นส่วนตัว

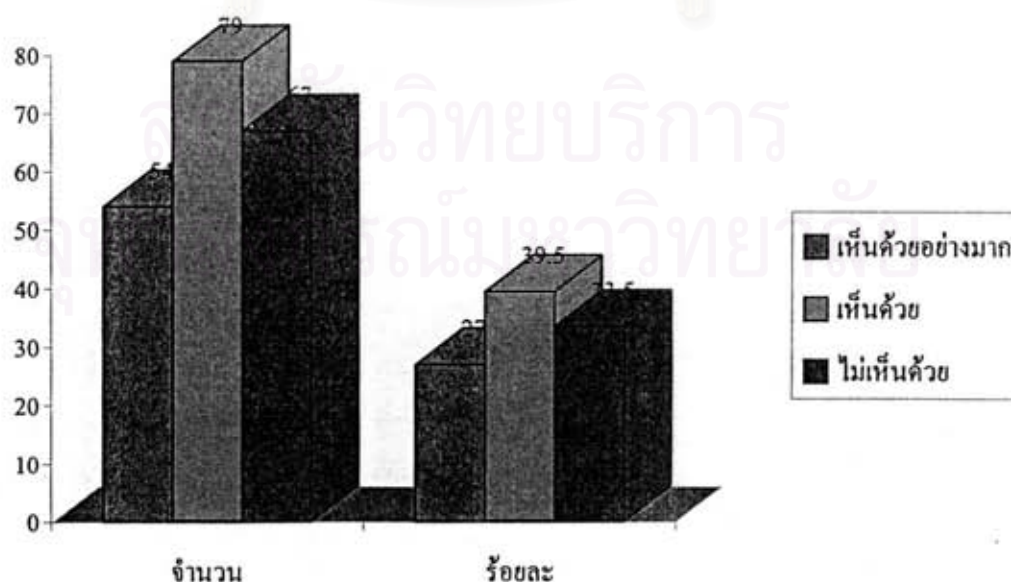


ตารางที่ 44 : ตารางความคิดเห็น ในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากการมีธุรกิจต้องไปอื่นหลังเลิกงาน

มีธุรกิจอื่นต้องไปหลังเลิกงาน	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	54	27.0
เห็นด้วย	79	39.5
ไม่เห็นด้วย	67	33.5
รวม	200	100

ตารางที่ 44 อธิบายว่า กลุ่มตัวอย่างที่เห็นด้วยต้องการซื้อรถยนต์ เนื่องจากจะต้องมีธุรกิจที่จะไปอื่นนอกจากต้องใช้เส้นทางประจำ ซึ่งจะโดยสารรถประจำทางกลับบ้านได้ แต่ในบางครั้งการเดินทางไปธุระที่ต่าง ๆ อาจไม่สะดวกในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง จึงเห็นด้วยกับการซื้อรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 39.5 รองลงมาไม่เห็นด้วยว่าการมีภาระกิจอื่นหลังเลิกงานจะเป็นเหตุผลเพียงพอที่ต้องซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 33.5 และกลุ่มผู้ที่เห็นด้วยอย่างมากจากเหตุผล ดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 27.0

แผนภาพที่ 33 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากการมีธุรกิจต้องไปอื่นหลังเลิกงาน

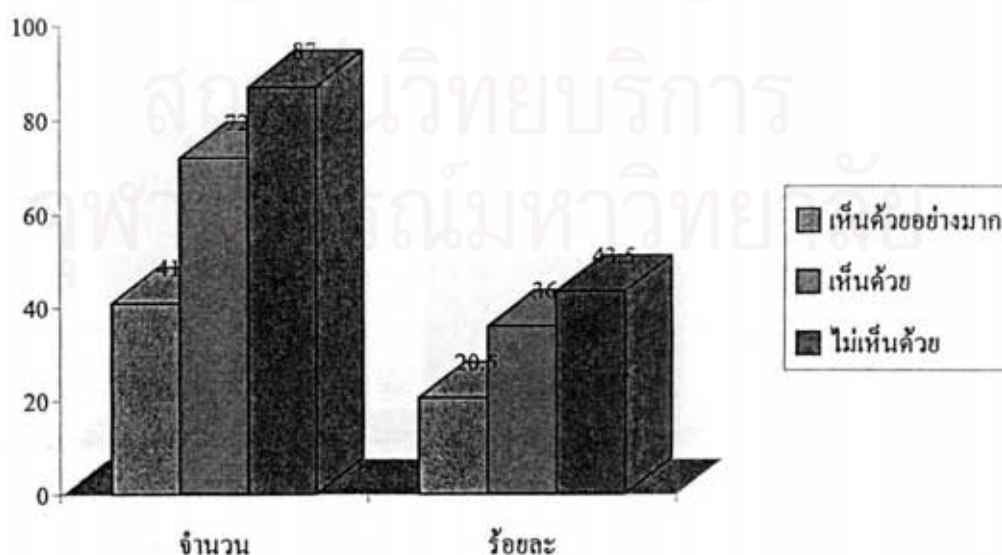


ตารางที่ 45 : ตารางแสดงความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากรถยนต์สาธารณะเข้าไม่ถึงบ้าน

รถสาธารณะเข้าไม่ถึงบ้าน	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	41	20.5
เห็นด้วย	72	36.0
ไม่เห็นด้วย	87	43.5
รวม	200	100

จากตารางที่ 45 อธิบายว่าเหตุผลในการซื้อรถยนต์ที่ว่ารถยนต์สาธารณะเข้าไม่ถึงบ้าน มีกลุ่มตัวอย่างเกือบครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยกับเหตุผลดังกล่าว เพราะโดยปกติ การเดินทางในหมู่บ้าน ตรอก ซอย จะมีรถจักรยานยนต์รับจ้างเข้าถึงทุกพื้นที่แล้ว จึงไม่จำเป็นที่จะเป็นสาเหตุในการมีรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 43.5 แต่มีผู้ที่เห็นด้วยและเห็นด้วยอย่างมาก คิดเป็นร้อยละ 36.0 และ 20.5 ตามลำดับเห็นว่าสาเหตุเพราะรถโดยสารสาธารณะไปไม่ถึงที่ที่พักอาศัย

แผนภาพที่ 34 : แสดงความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากรถยนต์สาธารณะเข้าไม่ถึงบ้าน

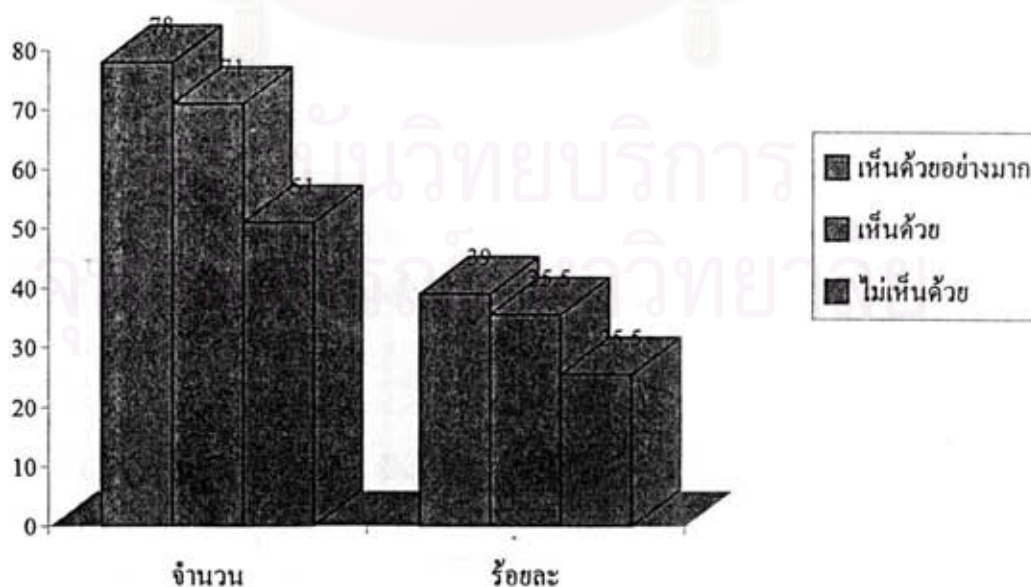


ตารางที่ 46 : ตารางแสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากต้องการหนีปัญหาการจราจรติดขัด

ต้องการหนีปัญหาการจราจรติดขัด	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างมาก	78	39.0
เห็นด้วย	71	35.5
ไม่เห็นด้วย	51	25.5
รวม	200	100

จากตารางที่ 46 อธิบายว่า ปัญหาจราจรเป็นปัญหาทำให้เสื่อมเสียสุขภาพจิต เสื่อมเสียทางด้านเศรษฐกิจสังคม จึงต้องการหาทางเอาตัวรอดซื้อรถยนต์ส่วนตัวเป็นของตนเอง โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เห็นด้วยอย่างมาก คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมาเห็นด้วยร้อยละ 35.5 และกลุ่มที่เห็นว่า การหนีปัญหาจราจร โดยแก้ไขด้วยการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องจำนวน 51 คน จากกลุ่มตัวอย่าง 200 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5

แผนภาพที่ 35 : แสดงความคิดเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
เนื่องจากต้องการหนีปัญหาการจราจรติดขัด



#### 4.2 การทดสอบสมมติฐานและอธิบายผลในสมมติฐาน

**สมมติฐานข้อที่ 1** “ผู้ที่มีรายได้มากมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย”

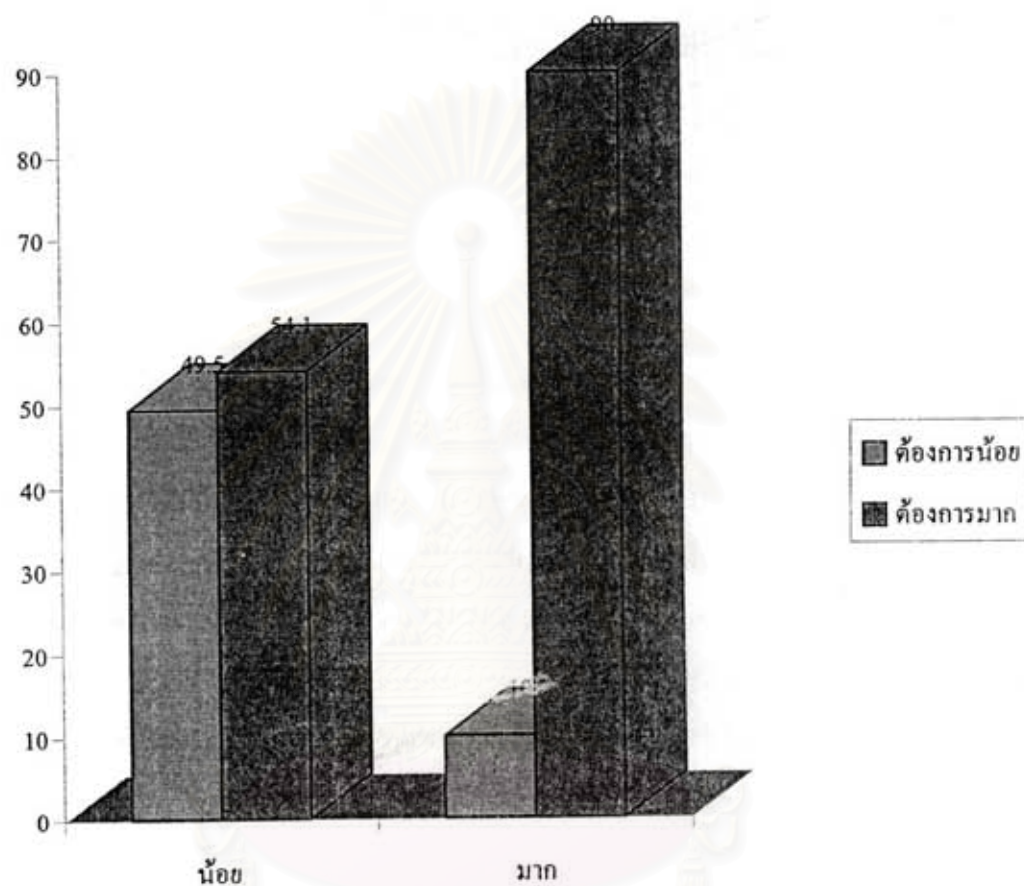
ตารางที่ 47 ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลจำแนกตามรายได้

ความต้องการซื้อรถยนต์บุคคล	รายได้		ค่าสถิติ
	น้อย	มาก	
ต้องการน้อย	49.5	10.0	chi - square = 13.625 df = 1
ต้องการมาก	54.1	90.0	
รวม	100.0	100.0	Sig = .000
(รวมจำนวน)	(170)	(30)	c.v. = .261

จากตารางที่ 47 อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีรายได้มาก มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ครูอาจารย์ที่มีรายได้น้อย คิดเป็นร้อยละ 90.0 และร้อยละ 54.1 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีรายได้มากมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 1

ทั้งนี้เนื่องจากเป็นที่ทราบกันคืออยู่ว่า การทำงาน จะก่อให้เกิดรายได้นำมาซึ่งการกินคืออยู่ดี ความมีอำนาจและสามารถใช้เครื่องมือบงชี้หรือกำหนดฐานะความเป็นอยู่ รวมทั้งกำหนดวิถีทางดำเนินชีวิตของบุคคล หากสามารถทำงานมีรายได้ย่อมจะมีบทบาทและสถานภาพที่เหนือกว่าคนที่ไม่ได้ทำงาน ความต้องการสิ่งที่จะเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกให้แก่ตนเองก็สามารถจะกระทำได้มากกว่าผู้ที่ไม่ได้ทำงานหรือไม่มีรายได้ รวมทั้งการจะซื้อรถยนต์ผู้ที่จะคิดและตัดสินใจ ต้องมีพื้นฐานทางด้านการเงินเป็นตัวสนับสนุนให้คิดหาหนทางให้ตนเองได้รับความสะดวกสบายได้

แผนภาพที่ 36 : แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีความต้องการ  
ซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลจำแนกตามรายได้



รายได้  
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สมมติฐานข้อที่ 2 “ผู้ที่สมรสแล้วจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ยังโสด”

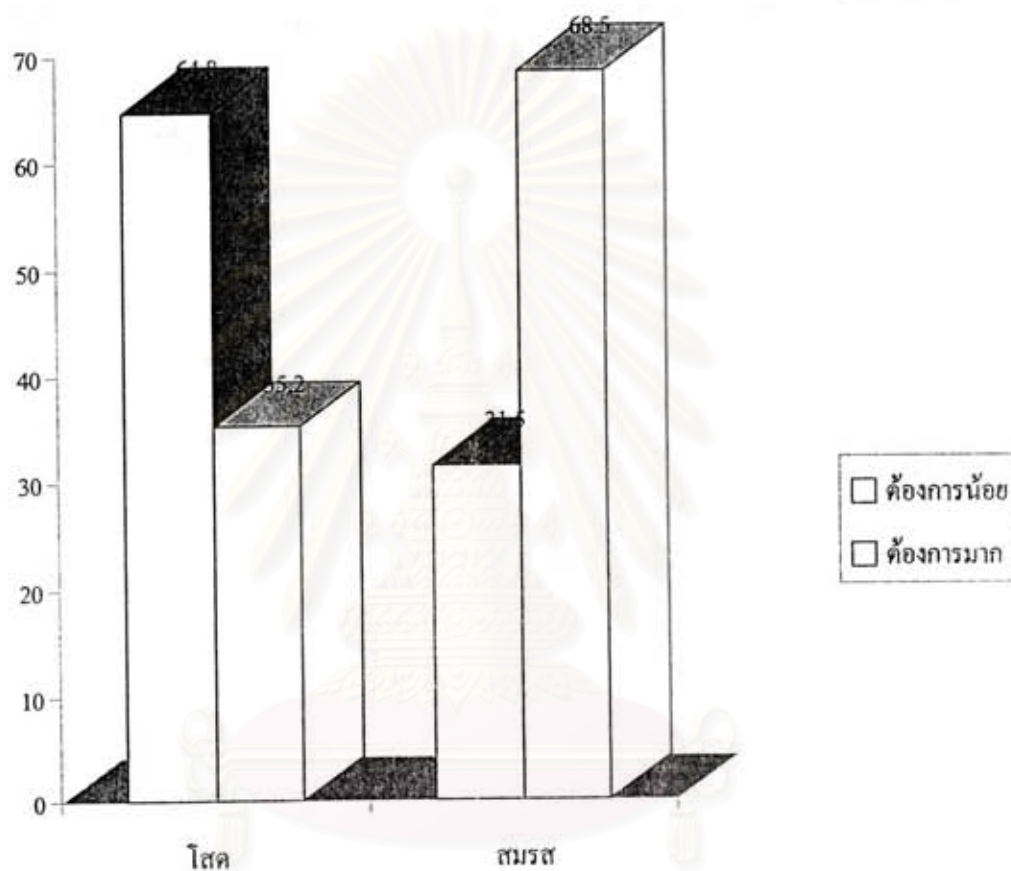
ตารางที่ 48 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์จำแนกตามสถานภาพ

ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล	สถานภาพ		ค่าสถิติ
	โสด	สมรส	
ต้องการน้อย	64.8	31.5	chi - square = 18.149 df = 1
ต้องการมาก	35.2	68.5	
รวม (รวมจำนวน)	100.00 (54)	100.00 (146)	sig = .000 c.v. = .301

จากตารางที่ 48 อธิบายได้ว่าครูอาจารย์ที่สมรสแล้วมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่ยังไม่สมรส คิดเป็นร้อยละ 68.5 และร้อยละ 35.2 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่สมรสแล้วจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ยังโสด” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 2

ทั้งนี้เนื่องจาก ผู้ที่สมรสแล้วมีเหตุผลในความต้องการซื้อรถยนต์ของเขาเพราะการที่อยู่ร่วมกันในครอบครัว บางครั้งจะเดินทางไปไหนมาไหนพร้อมกันจะไม่สะดวก รวดเร็ว รวมทั้งผู้ที่มีครอบครัวแล้ว จะต้องช่วยกันสร้างฐานให้แก่ครอบครัว หากความสะดวกสบายให้แก่ครอบครัว จึงทำให้ยอมมีความต้องการซื้อรถยนต์ไว้ใช้ในครอบครัวมาก ดังสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนผู้ที่ยังโสด จะอยู่ตัวคนเดียว ความคิดที่จะสร้างฐานะไม่ละเอียดนัก และการเดินทาง จะมีความคล่องตัวมากกว่า จะขึ้นรถโดยสารประจำทาง ก็สะดวกรวดเร็ว จะถึงบ้านช้า เร็ว บางครั้งก็ไม่ต้องแคร์ว่าจะต้องถือเวลาเท่าใด

แผนภาพที่ 37 : แสดงร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการ  
ซื้อรถยนต์ จำแนกตามสถานภาพ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### สมมติฐานข้อที่ 3 “ผู้ที่มีจำนวนบุตรมากต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีจำนวนบุตรน้อย”

ตารางที่ 49 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวจำแนกตามจำนวนบุตร

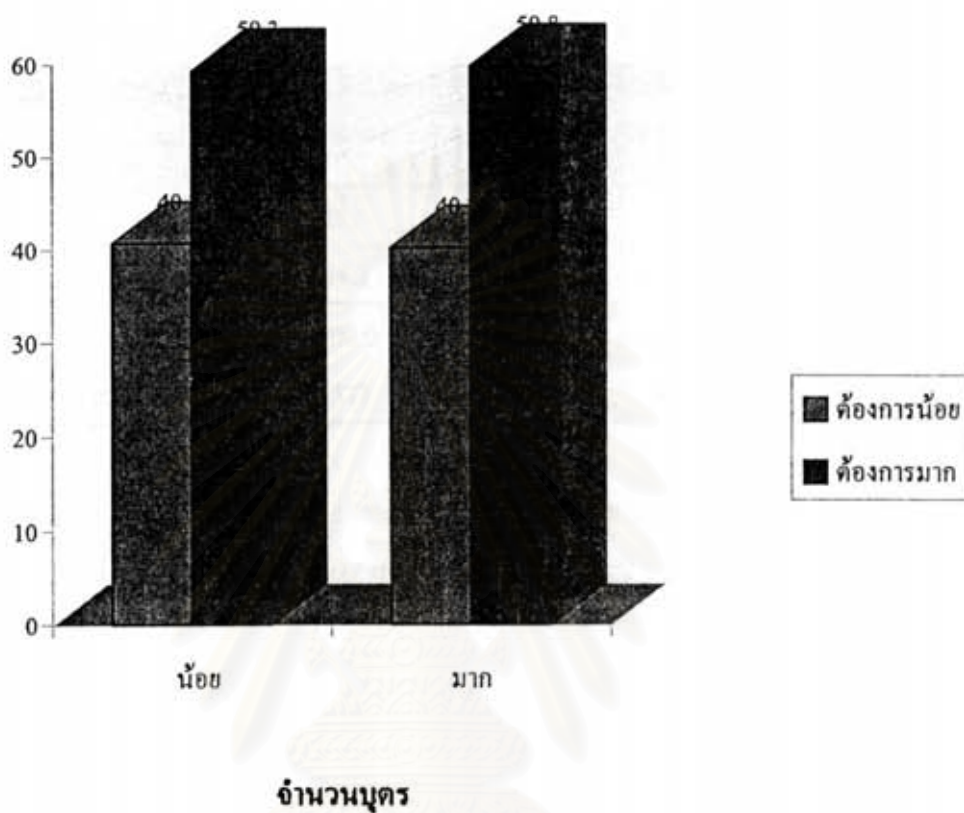
ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว	จำนวนบุตร		ค่าสถิติ
	น้อย	มาก	
ต้องการน้อย	40.7	40.2	chi - square = .006
ต้องการมาก	59.3	59.8	df = 1
รวม	100.0	100.0	sig = .940
(รวมจำนวน)	(108)	(92)	c.v. = .005

จากตารางที่ 49 อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีจำนวนบุตรมากมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าครูอาจารย์ที่มีจำนวนน้อยเพียงเล็กน้อย คือร้อยละ 59.8 และร้อยละ 59.3 ตามลำดับ ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่จะยอมรับสมมติฐาน แต่เมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีบุตรมากมีต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีบุตรน้อย”

สาเหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะว่า ในสังคมปัจจุบันภาวะเศรษฐกิจบีบบังคับให้ต้องประหยัดตามสมควรแก่ฐานะคุณภาพ คิดที่ว่า “มีลูกมากยากจน” จากกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มครูอาจารย์ซึ่งมีความคิดการศึกษาดี มีความใคร่ครวญไตร่ตรองดีแล้วกับการที่จะกำหนดจำนวนทายาทที่ตนเองจะสามารถเลี้ยงดูและขัดเกลาให้เป็นบุคคลที่มีคุณภาพได้ เมื่อพบว่ากลุ่มครูอาจารย์สามารถขัดเกลาบุตรได้อย่างมีคุณภาพ จึงไม่คิดถึงจำนวนบุตรที่มีความสัมพันธ์ต่อการต้องการซื้อรถยนต์มากนัก ผู้ที่มีบุตรมากบุตรน้อย จึงไม่แตกต่างกันมาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภาพที่ 38 : แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีความต้องการ  
ซีรี่ย์ยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามจำนวนบุตร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สมมติฐานข้อที่ 4 “ผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมในกรุงเทพมหานครจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด”**

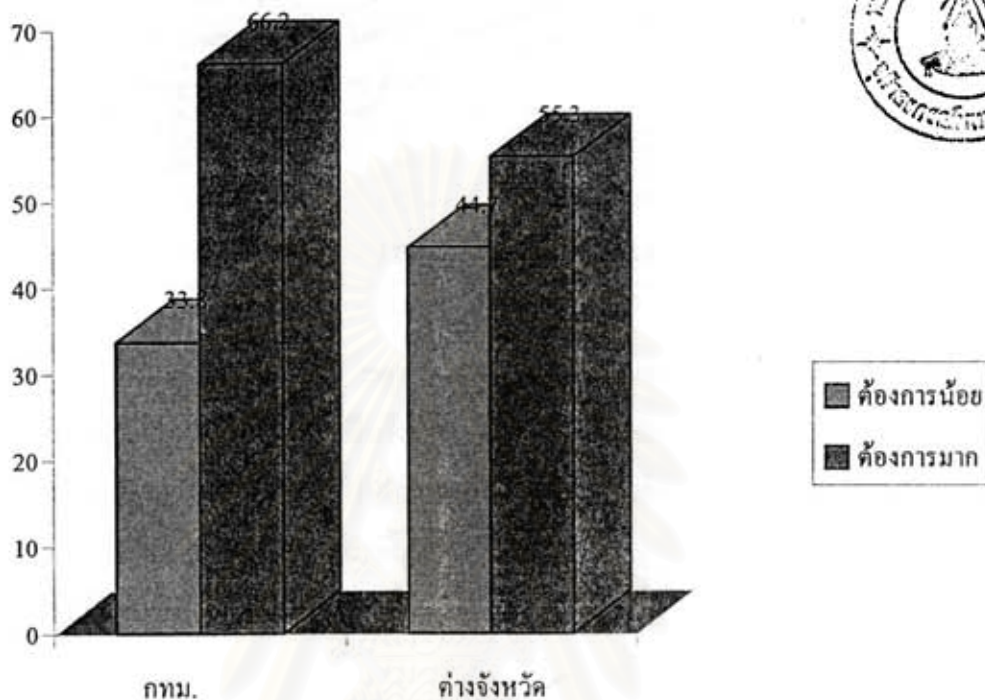
ตารางที่ 50 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามภูมิลำเนาเดิม

ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว	ภูมิลำเนาเดิม		ค่าสถิติ
	กทม.	ต่างจังหวัด	
ต้องการน้อย	33.8	44.7	chi - square = 2.356 df = 1
ต้องการมาก	66.2	55.3	
รวม (รวมจำนวน)	100.0 (77)	100.0 (123)	sig = .125 c.v. = .109

จากตารางที่ 50 อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวมากกว่าครูอาจารย์ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 66.2 และ ร้อยละ 55.3 ตามลำดับ และเมื่อทดสอบค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงยอมรับสมมติฐานของข้อที่ 4 ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมในกรุงเทพมหานคร จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด”

ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีบ้านเดิมอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดจะมีทางเลือกได้ที่จะหนีปัญหาการจราจรติดขัดได้หลายทางกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพฯ เพราะเขาทั้งหลายสามารถขอย้ายที่ทำงาน ไปอยู่ตามภูมิลำเนาเดิมได้โดยไม่จำเป็นต้องหาซื้อรถยนต์มาเพื่อแก้ปัญหาการเดินทางของตนเอง ผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งต้องเผชิญกับปัญหาจราจรแล้วจะโยกย้ายไปอยู่ต่างจังหวัดได้ แต่ก็จะไม่เคยชินกับชีวิตต่างจังหวัด จึงหาทางออกกับการเดินทางโดยต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด ด้วยเหตุผลของการยอมรับสมมติฐานดังกล่าว

แผนภาพที่ 39 : แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีความต้องการ  
ซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามภูมิภาค



ภูมิภาค

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมมติฐานข้อที่ 5 “ผู้ที่มีตำแหน่งสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีตำแหน่งต่ำ”

ตารางที่ 51 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามตำแหน่ง

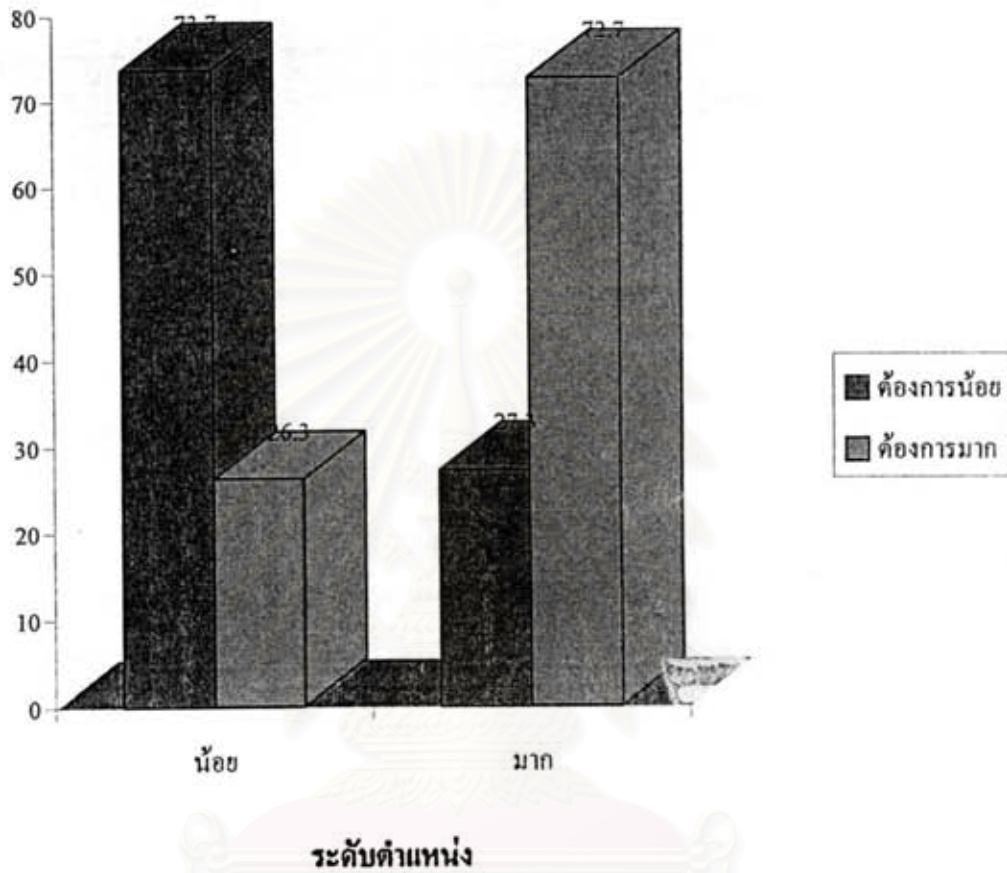
ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว	ระดับตำแหน่ง		ค่าสถิติ
	น้อย	มาก	
ต้องการน้อย	73.7	27.3	chi - square =36.430 df = 1 sig = .000 c.v. = .427
ต้องการมาก	26.3	72.7	
รวม	100.0	100.0	
(รวมจำนวน)	(57)	(143)	

จากตารางที่ 51 อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีตำแหน่งมาก จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าครูอาจารย์ที่มีตำแหน่งน้อย คิดเป็นร้อยละ 72.7 และร้อยละ 26.3 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีตำแหน่งสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีตำแหน่งต่ำ” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 5

ทั้งนี้เนื่องจากการดำรงตำแหน่ง จะเป็นตัวช่วยส่งเสริมในด้านรายได้ให้มากขึ้นตามตำแหน่ง หากตำแหน่งสูงรายได้ก็มาก หากตำแหน่งต่ำรายได้ก็น้อย ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่ารวมถึงผู้ที่มิรายได้พิเศษอื่น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภาพที่ 40 : แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีความต้องการซื้อ  
รถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามตำแหน่ง



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สมมติฐานข้อที่ 6 “ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานครต้องการรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า  
ผู้ที่ไม่บ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร”**

**ตารางที่ 52 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลจำแนกตามการมีบ้าน  
ในกรุงเทพมหานคร**

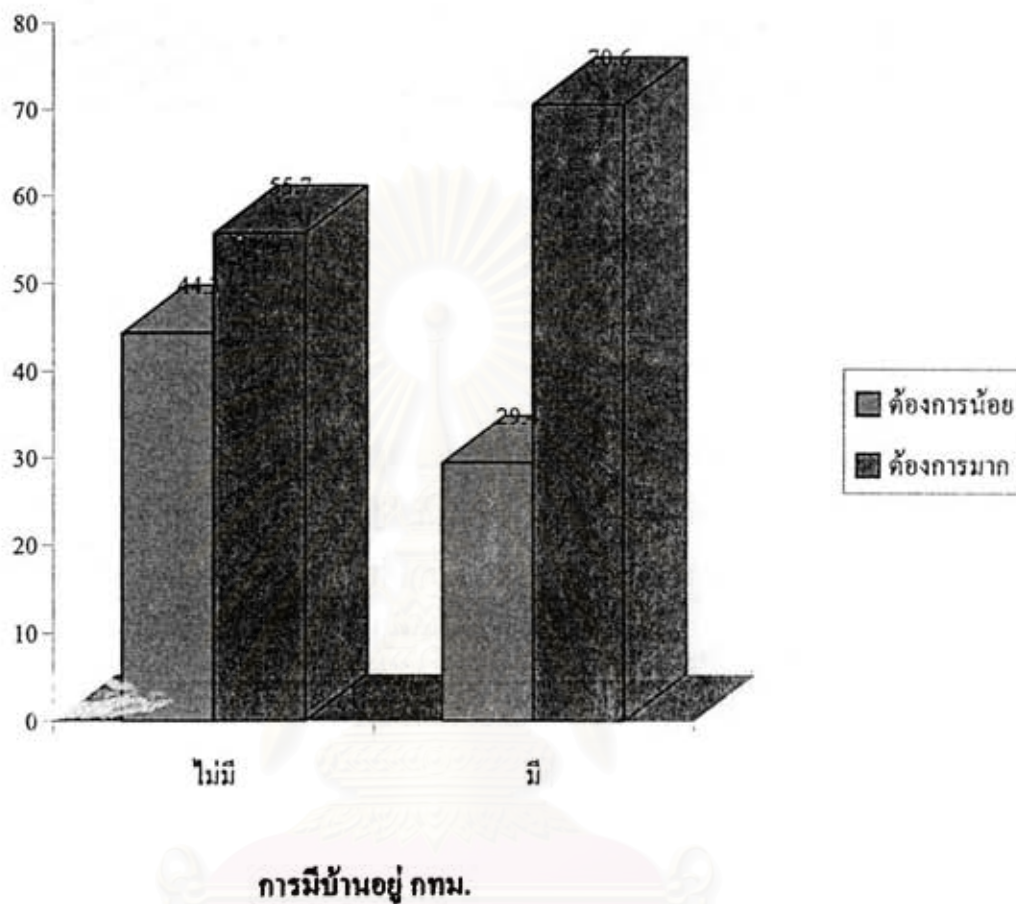
ความต้องการซื้อรถยนต์ ส่วนบุคคล	การมีบ้านและที่ดินอยู่ กทม.		ค่าสถิติ
	ไม่มี	มี	
ต้องการน้อย	44.3	29.4	chi - square =3.493 df = 1
ต้องการมาก	55.7	70.6	
รวม (รวมจำนวน)	100 (149)	100.0 (51)	sig = .062 c.v. = .132

จากตารางที่ 52 อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีบ้านและที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่ไม่มีบ้านและที่ดินอยู่ในกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 70.6 และร้อยละ 55.7 ตามลำดับ แต่เมื่อทดสอบค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าสมมติฐานข้อที่ 3 นี้ได้รับการยอมรับอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานครต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่บ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร”

ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร จะไม่มีปัญหาด้านที่จอดรถ การซื้อรถมาใช้ จะไม่ต้องไปฝากรถหรือต้องจอดรถไว้ข้างถนน ง่ายต่อการถูกลักขโมยหรือมีรถคันอื่นมาเฉี่ยวชน ผู้ที่มีบ้านอยู่ในกรุงเทพฯ จะมีความต้องการซื้อรถยนต์จึงมากกว่าผู้ที่ไม่บ้านอยู่ในกรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภาพที่ 41 : แสดงร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามการมีบ้านอยู่ใน กทม.



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สมมติฐานข้อที่ 7 “ผู้ที่มีการพักอาศัยไกล จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีการพักอาศัยใกล้อยู่ห่างจากที่ทำงาน”

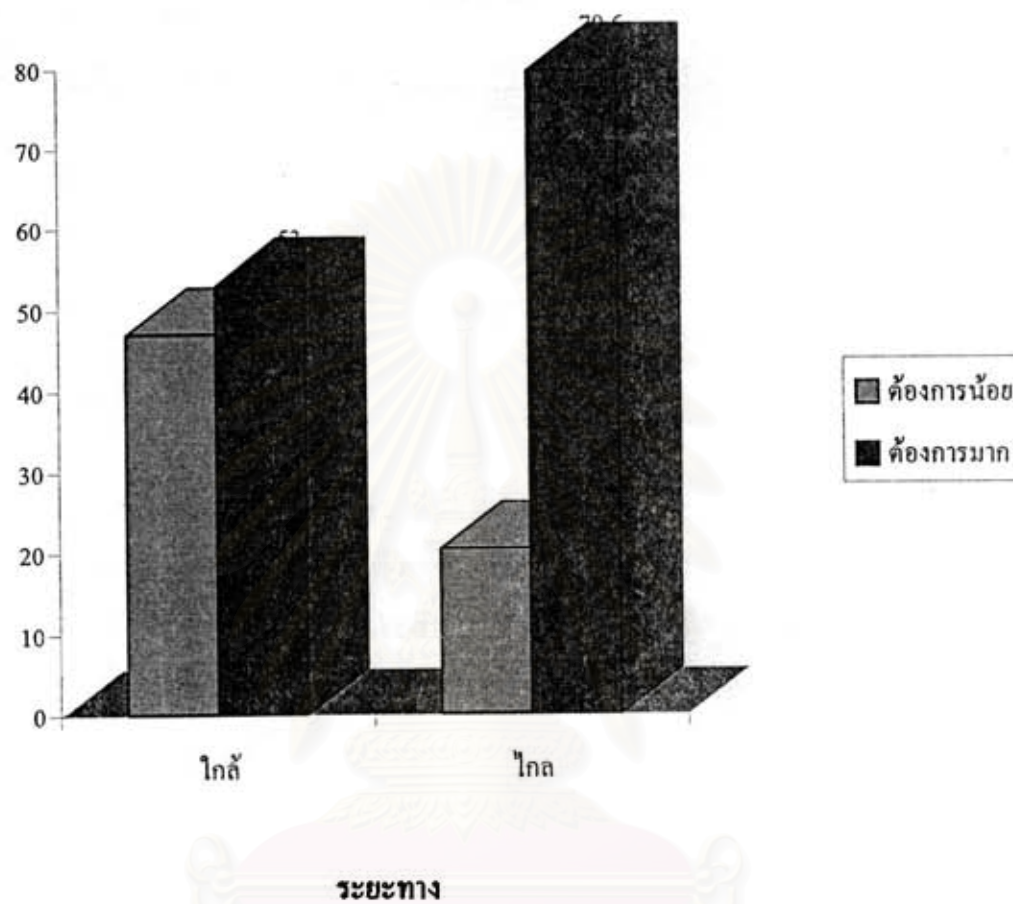
ตารางที่ 53 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลจำแนกตามระยะทาง

ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล	ระยะทาง		ค่าสถิติ
	ใกล้	ไกล	
ต้องการน้อย	47.0	20.4	chi - square =10.872 df = 1
ต้องการมาก	53.0	79.6	
รวม	100.0	100.0	sig = .001
(รวมจำนวน)	(151)	(49)	c. v. = .233

จากตารางที่ 53 อธิบายไว้ว่า ครูอาจารย์ที่มีที่พักอยู่ไกลที่ทำงานจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่มีที่พักอยู่ใกล้ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 79.6 และ ร้อยละ 53.0 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีที่พักห่างจากที่ทำงานไกล จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีที่พักอยู่ห่างจากที่ทำงานใกล้ และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 6

ทั้งนี้เนื่องจาก ระยะทางใกล้ไกล จะเป็นตัวกำหนดความต้องการได้มาก เพราะหากบ้านอยู่ใกล้ที่ทำงาน สามารถที่จะเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นได้มากกว่าเช่น เดินเข้ามาทำงาน ขึ้นรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ใช้จักรยานมาทำงาน ส่วนผู้ที่อยู่บ้านไกลจากที่ทำงาน จะเดินเข้ามาที่ไกล หากนั่งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างมาทุกวันคงไม่เหมาะสมกับค่าใช้จ่าย หรือใช้จักรยานยังไม่สะดวก ส่วนผู้ที่มีบ้านไกลจำเป็นต้องใช้รถยนต์หรือไม่ก็เป็นรถประจำทางต่าง ๆ ทั้งนี้อาจจะต้องนั่งรถหลายครั้ง ความต้องการซื้อรถยนต์ของผู้ที่มีบ้านพักอยู่ไกลที่ทำงานจึงมากกว่าผู้ที่มีบ้านพักอยู่ใกล้ที่ทำงานตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ด้วยเหตุผลดังกล่าว

แผนภาพที่ 42 : แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีความต้องการซื้อ  
รถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามระยะทางในการเดินทาง



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สมมติฐานข้อที่ 8** “ผู้ที่มีอาชีพเสริมจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่อาชีพเสริม”

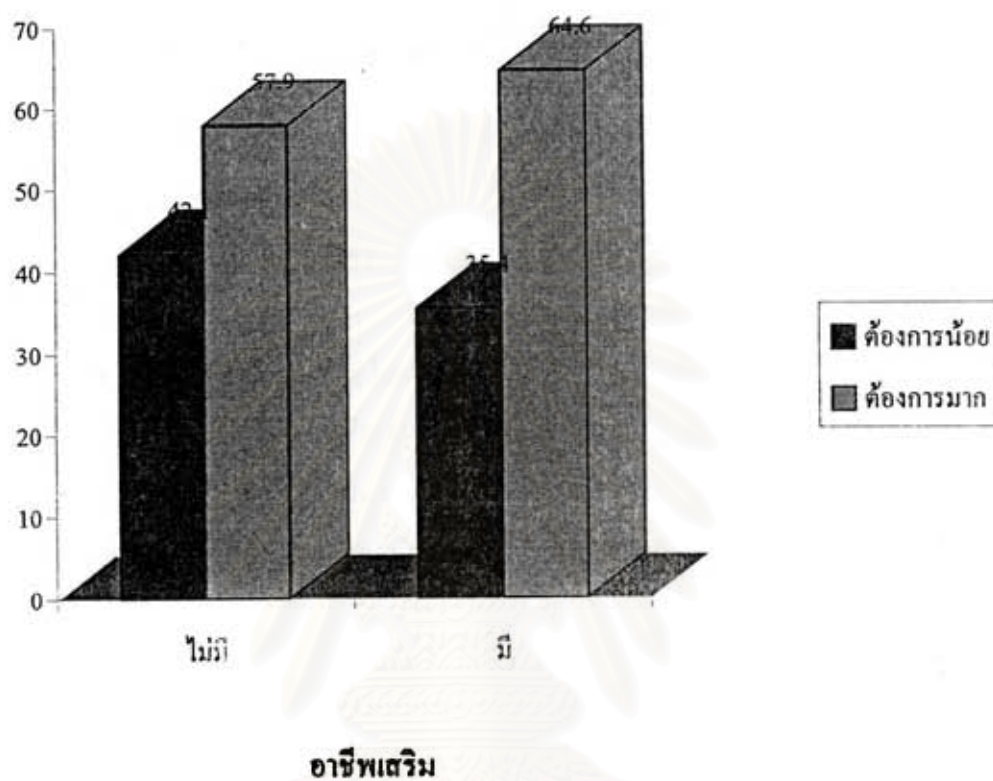
**ตารางที่ 54 : ร้อยละของครูอาจารย์ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล  
จำแนกตามการมีอาชีพเสริม**

ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล	อาชีพเสริม		ค่าสถิติ
	ไม่มี	มี	
ต้องการน้อย	42.1	35.4	chi - square=0.677
ต้องการมาก	57.9	64.6	df = 1
รวม (รวมจำนวน)	100.00 (152)	100.0 (48)	sig = .411 c.v. = .058

จากตารางที่ 54 อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีอาชีพเสริม มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ครูอาจารย์ที่ไม่มีอาชีพเสริม คิดเป็นร้อยละ 64.6 และร้อยละ 57.9 ตามลำดับ แต่เมื่อทดสอบค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าสมมติฐานข้อ 8 นี้ได้รับการยอมรับอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้ จึงสรุปได้ว่าเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีอาชีพเสริมมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่อาชีพเสริม

ทั้งนี้เนื่องจากอาชีพเสริม จำนำมาซื้อรายได้พิเศษ นอกเหนือจากรายได้ที่ได้รับประจำ และการประกอบอาชีพเสริมของครูอาจารย์ อาจไม่ได้จำเพาะแต่จะสอนพิเศษที่โรงเรียนเพียงอย่างเดียว อาจต้องเดินทางไปสอนที่อื่นหรือไม่ก็ทำงานอย่างอื่น เช่น เล่นดนตรี ค้าขาย รับงานมาทำที่บ้าน ขับรถรับจ้าง เป็นต้น อาจทำต้องมีการเดินทางเพิ่มมากขึ้นกว่าทำงานปกติ จึงมีความต้องการซื้อรถมากกว่าผู้ที่ไม่อาชีพเสริม ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ด้วยเหตุผลดังกล่าว

แผนภาพที่ 43 : แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีความต้องการ  
ซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล จำแนกตามการมีอาชีพเสริม



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.3 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก หลังจากผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลเบื้องต้นและเก็บข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างครูอาจารย์ที่ร่วมอยู่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครแล้วนั้นเพื่อให้การวิจัยมีประสิทธิภาพมากขึ้นผู้วิจัยต้องการเจาะลึกถึงวิถีชีวิตของกลุ่มตัวอย่างให้มีความละเอียดมากขึ้น โดยใช้ปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับผู้ให้ข่าวหรือประชาชนที่ถูกสัมภาษณ์ ให้เข้าถึงตัวการหรือเหตุผลที่ ๆ ที่ซ่อนอยู่ในการสนับสนุนคำตอบของการวิจัย

จากกลุ่มตัวอย่างของผู้ให้สัมภาษณ์แบบเจาะลึก จำนวน 21 คน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เปิดเผยถูกต้องแม่นยำและสามารถแสดงทัศนคติในการแก้ไขปัญหาจราจรในด้านการหามาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวอย่างแท้จริง ผู้สัมภาษณ์ได้ขอใช้ชื่อสมมุติของผู้ให้สัมภาษณ์ด้วยเหตุผลดังกล่าว

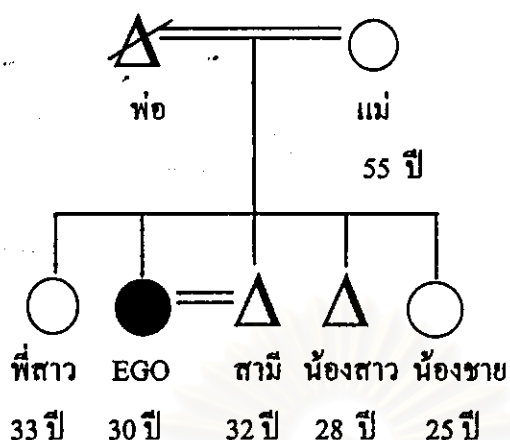
##### 1. อาจารย์อาพร รอยอาทิตย์ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยคำรวทโทสรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.00 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์อาพร แครงรอย อายุ 30 รับราชการครูมาแล้วเป็นเวลา 4 ปี อาจารย์อาพร เป็นคนกรุงเทพมหานคร โดยกำเนิดโดยมีบ้านย่านประชาชื่น อาจารย์ได้แต่งงานแล้ว โดยสามีมีอาชีพค้าขายส่วนตัว ปัจจุบันนี้ยังอาศัยอยู่กับสามี มารดาและพี่น้อง จากพี่น้อง 4 คน อาจารย์อาพร เป็นคนที่ 2 มีพี่สาวหนึ่งคนชื่อสุทิพย์ น้องชายและน้องสาวอย่างละหนึ่งคนชื่อสุวิวัฒน์ กับนางสาวกรกช

การกล่าวถึงรถยนต์ส่วนบุคคล อาจารย์อาพร ใช้รถที่ซื้อต่อมาจากเพื่อน ยี่ห้อฮอนด้าซิวิก ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที หากเดินทางมาทำงานจะเดินทางมาโดยรถเมล์ ซึ่งต้องต่อรถถึง 2 ต่อ โดยบ้านพักห่างจากที่ทำงาน (โรงเรียนหอวัง) ประมาณ 15 กิโลเมตร

## โคอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

เวลาประมาณ 05.30 น. ตื่นนอนทำกิจวัตรประจำวันและแต่งตัวมาทำงาน โดยออกเดินทางประมาณ 6.00 น. ถึงโรงเรียนประมาณ 07.00 น. หลังจากนั้นได้เตรียมการสอน ในช่วง 8.00 - 16.00 จะเป็นเวลาทำงานในโรงเรียนทั้งการสอนและทำกิจกรรมในโรงเรียน จน 17.00 น. ได้เดินทางกลับบ้าน ทำกิจวัตรประจำวัน และทบทวนเตรียมการสอน คู่มือ และเข้านอน เป็นกิจวัตรประจำวัน ที่เรียบง่ายสำหรับความเป็นแม่พิมพ์ของชาติ

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจร

ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจรโดยทั่วไป

สำหรับทัศนคติเกี่ยวกับปัญหารถจร อาจารย์อาพร เดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง จึงอยากให้ปรับปรุงรถโดยสารประจำทางให้ดีกว่านี้ โดยเฉพาะช่องทางในการวิ่งของรถประจำทางไม่ควรจำกัดให้วิ่งได้เฉพาะช่องซ้ายตลอด

ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์อาพร ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่างๆ ดังนี้

รายได้

รายได้มากหรือน้อยเราก็ต้องดูตัวเราว่ามีความจำเป็นมากหรือเปล่า ถ้ามีรายได้น้อยก็ไม่ต้องไปคิดเรื่องรถเลยดีกว่า

### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

มีผลต่อการต้องการซื้อรถยนต์มาก เพราะตำแหน่งจะสูงค่าจะคู่กับรายได้ ส่วนด้านอื่นผู้มีตำแหน่งสูงก็ต้องหาเฟอเนเจอร์ให้ตัวเอง ซึ่งเป็นวัสดุที่บอบกยศ ฐานะ บรรดาศักดิ์ของเขาโดยบริยาย

### สถานะภาพโสด/สมรส

สมรสมีอิทธิพลอย่างมาก ยิ่งไงเราก็ต้องคิดสิ่งที่เป็นก่อน โดยเฉพาะเรื่องความเป็นอยู่ เรื่องปากท้อง เป็นสำคัญก่อน

### จำนวนลูกมากน้อย

เมื่อปากท้องอิ่มแล้ว ก็ควรหาความสบายทางกาย ลูกของเราก็ไม่อยากให้เขาลำบาก จะมากน้อยก็ควรซื้อรถยนต์ให้เขาสบาย จะได้ไม่เหมือนเราตอนเรียนหนังสือต้องโหนรถเมล์ไป เรียนรู้สึกลำบาก หากมีลูกไม่อยากจะให้เขาลำบากเหมือนเรา

### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

ในส่วนตัวถ้ามีภูมิลำเนาอยู่กรุงเทพฯ คิดค้นไม่มีความจำเป็นอย่างมาก เพราะรถประจำทางเราก็มี ถ้าเราจะไปไกล ๆ จะเตรียมเวลาล่วงหน้า เพียงแต่แก้ไขรถเมล์ให้ดีกว่านี้ก็พอแล้ว

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

มีบ้านที่อยู่ในกรุงเทพฯ ระยะทางจากบ้าน - ที่ทำงานก็ไม่ไกลแต่ช่วงนี้รถยนต์มีเยอะมาก ทำให้รถติด ที่ต้องการซื้อก็เพราะรถติดนี้แหละ

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

ระยะทางจากบ้าน - ที่ทำงานใช้เวลาเดินแค่ 15 นาทีจึงไม่มีความจำเป็น

### การมีอาชีพเสริม

อาชีพมี จึงไม่มีความจำเป็นที่จะใช้รถส่วนตัว อีกอย่างรถ ข.ส.ม.ก. ก็สะดวกดี

2. อาจารย์นวนลวี สว่างรุ่งเรืองกุล อาจารย์โรงเรียนหอวัง

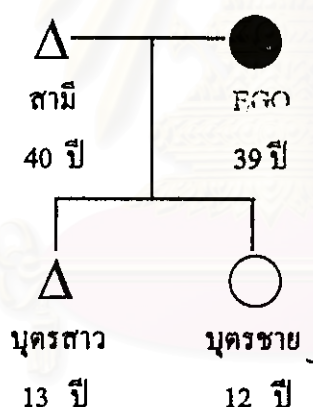
ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โชนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์นวนลวี สว่างรุ่งเรืองกุล อายุ 39 ปี พื้นเพเดิมเป็นคนจังหวัดลพบุรี เริ่มรับราชการครูตั้งแต่อายุ 20 ปี รวมปัจจุบันรับราชการมาแล้ว 19 ปี อาจารย์นวนลวีแต่งงานแล้ว โดยสามีทำงานในหน้าที่หัวหน้าฝ่าย กองการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย มีบุตรด้วยกัน 2 คน คนโตเป็นชายอายุ 13 ปี ส่วนคนน้องเป็นหญิงอายุ 12 ปี ครอบครัวของอาจารย์เป็นครอบครัวเดี่ยว ประกอบด้วย พ่อ แม่ ลูก อยู่ในบ้านพักส่วนตัว ในซอยลาดพร้าวซอย 3 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

### ไคอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

กิจวัตรประจำวันของอาจารย์นวนลวี ค่อนข้างเรียบง่าย เนื่องจากอยู่ในครอบครัวที่มีความสุข มีบ้านอยู่ใกล้ที่ทำงานของทั้งตัวอาจารย์เองและทั้งของสามี อาจารย์จะตื่นแต่เช้าเพื่อเตรียมอาหาร เครื่องแต่งตัวสำหรับตัวเอง สามีและลูกทั้งสองเพื่อไปโรงเรียนและทำงาน ประมาณ 07.00 น. จึงออกจากบ้านโดยใช้รถยนต์โคโยต้า ที่สามีขับไปส่งลูกที่โรงเรียนและจอดรถไว้ที่การปิโตรเลียม ซึ่งเป็นที่ทำงานของสามีแล้ว จึงเดินข้ามสะพานลอยมาทำงานที่โรงเรียน



### ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรโดยทั่วไป

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร เห็นว่าปัจจุบันข้อรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ควรเร่งหามาตรการที่มีประสิทธิภาพเข้าแก้ไข สำหรับคนและครอบครัวจะไม่กระการมากนักเนื่องจากบ้านพักกับที่ทำงานอยู่ใกล้

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์นวลฉวี ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้  
รายได้

คิดว่ารายได้มีผลต่อการซื้อรถยนต์ส่วนตัวอย่างมาก ทั้งนี้รายได้มากน้อยเป็นปัจจัยสำคัญในเรื่องเวลาของการตัดสินใจซื้อ ขึ้นอยู่กับเหตุผลส่วนบุคคล บางคนรายได้น้อยแต่นิยมระบบเงินผ่อนก็อาจจะซื้อรถมาใช้ในระยะเริ่มต้นของการทำงาน หรือบางคนรอเวลาหรือให้มีรายได้มากขึ้นก่อนถึงจะตัดสินใจซื้อ ทั้งนี้คิดว่าขึ้นกับความจำเป็นในการใช้สอยมากกว่า ตัวรายได้เป็นเพียงส่วนประกอบ

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ตำแหน่งในหน้าที่การงานคิดว่าไม่มีผลต่อการซื้อรถยนต์ สิ่งสำคัญคิดว่าเป็นเรื่องรายได้และความจำเป็นในการใช้สอยมากกว่าในระยะต้น ๆ และประกอบกับเศรษฐกิจเช่นปัจจุบัน แต่ทั้งนี้ตำแหน่งอาจมีส่วนในเรื่องรายได้ที่เพิ่มขึ้นในการพิจารณาเลือกซื้อรถคันใหม่ที่ดีและทันสมัยกว่า

#### สถานะภาพโสด/สมรส

สถานะภาพโสดหรือสมรสแล้วไม่มีผลต่อการซื้อรถยนต์ เพราะจะคำนึงถึงความจำเป็นในการเดินทางไปทำงานมากกว่า แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเช่น ถ้าเป็นโสดแล้วใช้รถส่วนตัวคนละคัน ภายหลังสมรสอาจจะเปลี่ยนเป็นใช้คันเดียวกัน เหตุผลก็เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและเป็นการลดปัจจัยที่เป็นปัญหาในการจราจรด้วยคะ

#### จำนวนลูกมากน้อย

คิดว่าจำนวนลูกมากน้อยมีผลต่อการซื้อรถยนต์ส่วนตัว ทั้งนี้คิดว่าต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยในเรื่องรายได้เป็นสิ่งสำคัญ ส่วนจำนวนบุตรอาจขึ้นอยู่กับขนาดในการตัดสินใจซื้อรถคันใหญ่คันเล็ก และความจำเป็นด้านอื่นอีกด้วย

### ภูมิตำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

ภูมิตำเนาไม่ผลต่อการซื้อรถยนต์ บางคนอาจจะคิดว่าการมีรถส่วนตัวถึงแม้ว่าจะอยู่ต่างจังหวัด แต่เข้ามาทำงานกรุงเทพฯ อาจมีความจำเป็นและคำนึงถึงความสะดวกและรวดเร็วในการขับรออกต่างจังหวัดแค่พอเวลาทำงานในกรุงเทพฯ อาจจะหลีกเลี่ยงได้โดยการ ใช้รถประจำทางก็ได้

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

บ้านในกรุงเทพไม่ผลต่อการซื้อรถ เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่มีบ้านอยู่ต่างจังหวัดแต่ต้องเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ยังคงต้องเช่าบ้าน หอพัก หรืออพาร์เมนท์อยู่ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญคิดว่าเป็นเรื่องของที่จอดรถยังไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เมื่อเทียบกับผู้ที่มีบ้านบริเวณเป็นส่วนตัวจะสะดวกมากกว่า

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

ระยะทางจากบ้านมาที่ทำงาน คิดว่ามีผลต่อการซื้อรถขึ้นอยู่กับเหตุผลและความจำเป็นของแต่ละบุคคล อย่างเช่นถ้าที่ทำงานอยู่ไกลและผู้ใช้รถอาจจะไม่อยากจะเจอกับปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาเช้าหรือเย็น ก็อาจจะหลีกเลี่ยงไปใช้รถประจำทางจะสะดวกกว่า หรือบางคนบ้านอาจจะอยู่ใกล้กับสถานที่ทำงาน แต่มีปัญหาว่าไม่มีรถเมล์วิ่งผ่านในเวลาที่จะต้องกลับบ้านดึก ก็อาจมีความจำเป็นในการที่จะต้องใช้รถส่วนตัวเพื่อความสะดวกและปลอดภัย

### การมีอาชีพเสริม

คิดว่าอาชีพเสริมพิเศษไม่มีผลต่อการซื้อรถเมล์ เพราะคนส่วนใหญ่มีรายได้หลักมาจากงานประจำอีกทั้งในภาวะเศรษฐกิจเช่นนี้ ถึงแม้จะมีรายได้พิเศษก็ควรคำนึงถึงรายจ่ายส่วนใหญ่ที่จำเป็นในครอบครัวมากกว่าที่จะนำเงินไปซื้อรถในการที่จะก่อให้เกิดมลภาวะเพิ่มขึ้น

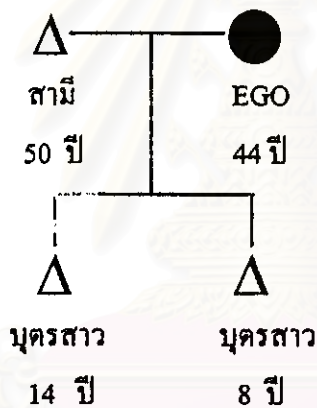
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3. อาจารย์สุขกมล อุตราชูโช อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
 วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.00 น.  
 สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์สุขกมล อุตราชูโช อายุ 44 ปี บ้านเดิมอยู่ที่อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี สมรสแล้ว โดยสามีมีอาชีพรับราชการครู เช่นกัน โดยสอนที่โรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี โดยทั้งคู่ได้ซื้อบ้านส่วนตัวที่ย่านโรงเรียนสตรีวิทยา 2 ถนนลาดพร้าว โชคชัย 4 และมีบุตรร่วมกัน 2 คนเป็นชาย อายุ 14 และ 8 ปี ตามลำดับ

#### ไต่ถามประวัติครอบครัว



#### กิจวัตรประจำวัน

กิจวัตรประจำวัน จะตื่นนอนช่วงตีสี่ครึ่งอาบน้ำแต่งตัวเสร็จ 30 นาที แล้วออกไปโรงเรียนพร้อมสามี สามีจะแวะส่งที่โรงเรียนหอวังก่อนแล้ว จึงกลับรถขับไปทำงานต่อที่โรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี ในช่วงกลางวัน ใช้เวลาทำงานกับสอนนักเรียน จะกลับถึงบ้านประมาณ 17.30 น และทำงานบ้านและเข้านอนเวลาประมาณ 3 ทุ่ม

## ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราช

ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราชโดยทั่วไป

- เกรงครัดเรื่องระเบียบวินัย หรือพฤติกรรมในการขับรถ
- เกรงครัดในเรื่องพนักงานกระทำผิดเสียเองหรือเรียกรับสินบน เลือกระทำการจับกุม
- หามาตรากำหนดผู้โดยสารร่วมกันในรถยนต์

ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์สุขกมล ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราชในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

มีแน่นอน เพราะว่า ถ้ารายได้สูงพอที่จะซื้อได้ก็คิดว่าจะซื้อ ตอนนี้ยังมีภาระใช้จ่ายทางด้านอื่นอยู่ ถ้ารายจ่ายส่วนนี้หมดไป ก็อาจจะเผื่อไปซื้อรถได้ในภายหลัง แต่ทั้งนี้ก็ต้องพิจารณาถึงเรื่องรายได้ที่รับกับราคาของรถที่จะซื้อให้สมดุลกันด้วย อาจจะเป็นรถซีดีคาร์หรือรถมือสองก็ได้

คะ

ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

โดยส่วนตัวแล้วตำแหน่งในหน้าที่การงานไม่มีอิทธิพลเลย เพราะว่าตำแหน่งงานที่ทำอยู่ไม่จำเป็นต้องออกนอกสถานที่ หรือไปพบปะแขกข้างนอก แล้วอีกอย่างคือไม่ใช่ตำแหน่งระดับบริหาร แต่เป็นตำแหน่งอาจารย์ 2 ระดับ 6 เท่านั้น แต่ถ้าคิดอีกมุมหนึ่งก็คือถ้าตำแหน่งสูงก็น่าจะซื้อรถยนต์

สถานภาพโสด/สมรส

ถ้าพิจารณาในแง่ของสถานภาพแล้ว อาจจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการพิจารณาซื้อรถส่วนตัวอยู่บ้าง เพราะเวลามีกิจกรรมเวลาว่างออกไปซื้อข้าวของหรือไปต่างจังหวัด ทำธุระที่ต้องมีสัมภาระเยอะ ก็จะช่วยอำนวยความสะดวกได้และการมีรถส่วนตัวก็จะทำให้ทั้งสองฝ่ายช่วยเหลือกันในด้านรับภาระใช้จ่ายเรื่องรถส่วนตัวร่วมกัน ถ้าเป็นโสดรถส่วนตัวก็อาจจะไม่เป็นอิทธิพลมากนัก

จำนวนลูกมากน้อย

ในความคิดส่วนตัวแล้ว การมีลูกหลายคนสำหรับบางครอบครัว การมีรถส่วนตัวค่อนข้างจำเป็น เพราะอาจจะใช้ส่งลูกไปโรงเรียน หรือเวลาไปเที่ยวก็จะไปกันได้พร้อมกันหลาย ๆ คน สำหรับบางครอบครัวที่มีลูกน้อยแต่อยากมีรถเพราะเป็นห่วงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของลูก

### ภูมิฐานะเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

ถ้ามีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพฯหรือปริมณฑลอาจไม่จำเป็นที่จะต้องมีเพราะรถ ขสมก. รถต่างจังหวัดมีบริการค่อนข้างมาก แต่รถก็ติดถ้าจะขับเอง แต่ถ้าอยู่ไกลแล้วมีก็จะสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

ไม่ค่อยมีส่วนในการตัดสินใจถึงจะมีบ้านที่กรุงเทพฯ บังคับอื่นที่จะมามีอิทธิพลก็มียุ่่มาก เช่นเดีวกัน การไม่มีบ้านอยู่ในกรุงเทพฯ ก็ไม่มีผล แต่ก็อาจเป็นไปได้ ที่มีที่พักอาศัยแต่ไม่มีที่จอดรถก็อาจจะมีส่วนบ้าง

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

คิดว่าระยะทางไกลใกล้มีส่วนอยู่เหมือนกัน เพราะคนไหนอยู่ใกล้ที่ทำงานก็อาจจะเดินหรือขึ้นรถเมล์มา สะดวก ง่าย ไม่ต้องการที่จอดรถไม่ต้องมีค่าใช้จ่ายเรื่องรถยนต์ ถ้าอยู่ไกลมทำงานลำบาก รถติด ไม่มีรถเมล์ผ่านเยอะ ก็ต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

### การมีอาชีพเสริม

การมีอาชีพเสริมก็เท่ากับเป็นการเพิ่มรายได้ที่จะเอื้ออำนวยโอกาสในการซื้อรถส่วนตัว แต่ทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับว่ามีภาระต้องใช้จ่ายด้านอื่น ๆ อีกหรือไม่

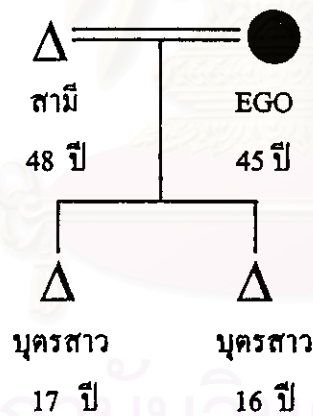
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4. อาจารย์ชลลดา พงษ์ศิริภาค อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.30 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ชลลดา พงษ์ศิริภาค อายุ 45 ปี รับราชการครู พื้นเพเดิมเป็นคนภาคอีสาน จังหวัดสกลนคร แต่งงานแล้วมีบุตรด้วยกัน 2 คนเป็นชายหนึ่งหญิงหนึ่งอายุ 17 และ 16 ตามลำดับ สามีทำงานในตำแหน่งศึกษานิเทศก์ กรมพลศึกษา ปัจจุบันพักอยู่บ้านส่วนตัวแถบปริมณฑล ของกรุงเทพ ห่างจากโรงเรียนประมาณ 25 กิโลเมตร อาจารย์วัลลภาเกิดในครอบครัวที่ใหญ่ มีพี่น้อง ทั้งหมดรวมตัวอาจารย์แล้ว 10 คน อาจารย์เป็นคนที่ 3

#### ไถ่ประวัติครอบครัว



#### กิจวัตรประจำวัน

หลังจากตื่นนอนก็รีบมาทำงาน ช่วงเย็นประมาณหกโมงเย็นก็ถึงบ้านโดยจะเดินทางไปกลับ พร้อมสามี และเข้านอนประมาณ 3-4 ทุ่ม เนื่องจากต้องเตรียมการสอนและพักผ่อนดูทีวี

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจรโดยทั่วไป

อาจารย์ชลลดาและสามีได้ซื้อรถยนต์เก๋งโคโยต้าหนึ่งคันไว้สำหรับเดินทางไปทำงานหรือไปต่างจังหวัดโดยอยู่ในระหว่างผ่อนชำระ สำหรับปัญหารางจร ในกรุงเทพมหานครอาจารย์ชลลดาเกี่ยวข้องกับอย่างมากเนื่องจากบ้านพักอยู่ห่างจากโรงเรียนมาก ต้องออกเดินทางไปทำงานแต่เช้าและเข้าบ้านเย็น จึงเห็นควรมาตรการแก้ไขปัญหารางจรโดยเร่งด่วน และเพื่อให้เห็นเป็นรูปธรรมในคนสละรถยนต์ส่วนตัวไว้ที่บ้านจำต้องปรับปรุงรถเมล์ให้ดีให้เดินทางโดยสะดวก สามารถรู้เวลาไปกลับได้ ให้แน่นอนหรือใกล้เคียง เพื่อจะไม่ให้เสียหายต่อการทำงานหรือการนัดหมายทำธุรกรรมซึ่งผู้แก้ไขปัญหาคควรทำการแก้ปัญหาเป็นระบบ ไม่ใช่ต่างฝ่ายต่างทำยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ชลลดา ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

##### รายได้

รายได้ที่ได้รับมีผลต่อการซื้อรถของครุมาก เนื่องจากถ้าเราต้องการขับรถที่มีราคาคันละหลาย ๆ ล้านบาท เราก็จะต้องมีรายรับที่มากพอและสามารถยอมรับรายจ่ายในแต่ละเดือนได้ ดังนั้นการซื้อรถยนต์ส่วนตัวของครุด้วยครุเองก็จะต้องคำนึงถึงจุดนี้ให้มาก

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ตำแหน่งในหน้าที่การงานไม่มีอิทธิพลต่อการซื้อรถยนต์ของผม เพราะการที่ผมจะทำงานอยู่ในระดับไหนก็ตาม แต่ก็สามารถมีรายรับต่อเดือนเป็นจำนวนมากพอ ก็ทำให้เราสามารถซื้อรถยนต์ได้โดยไม่ต้องเคียดคร้อน

#### สถานะภาพโสด/สมรส

สถานะภาพของตัวครุมีอิทธิพลต่อการซื้อรถ เพราะโดยปกติแล้วถ้าเป็นโสดหรือแต่งงานแต่ยังไม่มีบุตร รถที่ครุใช้ก็จะเป็นรถสปอร์ตหรือรถซีดาน 4 ประตู แต่ถ้าแต่งงานแล้วมีบุตรด้วยแล้ว รสนิยมในการซื้อรถก็จะเปลี่ยนไปเพราะจะต้องคำนึงถึงจำนวนคนและความสะดวกสบาย ดังนั้นรถที่มีขนาดใหญ่ เช่น รถเวน รถ 4 ประตู ก็จะเหมาะกับการเป็นรถสำหรับครอบครัว

#### จำนวนลูกมากน้อย

จำนวนบุตรก็มีผลต่อการซื้อรถยนต์ด้วย เนื่องจากเหตุผลสืบเนื่องมาจากค่าคอบของสถานภาพโสดกับแต่งงาน

### ภูมิกำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

ภูมิกำเนา ก็มีอิทธิพลต่อการซื้อรถในมุมมองของครูเช่นกัน เพราะโดยส่วนตัวเห็นว่าถ้าจะใช้รถในกรุงเทพฯ รถควรจะเป็นรถเกียร์คอบได้ แต่ในทางตรงกันข้ามรถเกียร์มือ (กระบู่) ครูเองเห็นว่าเหมาะสำหรับที่จะใช้ในต่างจังหวัด เนื่องจากสภาพภูมิประเทศและลักษณะของพื้นถนน

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

ไม่มีผลกับดังกล่าว มีบ้านหรือไม่มีบ้านสำหรับครู เพราะตัวครูเองไม่ใช่คนกรุงเทพฯ แต่น้องมาเรียนและทำงานในกรุงเทพฯ ก็ยังตัดสินใจซื้อรถเพื่อความสะดวกสบาย

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

ไม่มีผลสำหรับระยะทาง เนื่องจากการที่ตัดสินใจซื้อรถไปแล้วนั้นระยะทางเป็นเรื่องที่จะต้องคิดเป็นสิ่งสุดท้าย เพราะว่า ตัวครูซื้อรถเพราะเห็นว่าสามารถทำให้ครูประหยัดเวลาในการทำงาน ได้ความสะดวกสบายและเป็นส่วนตัวมากที่สุด

### การมีอาชีพเสริม

ไม่มีผลเนื่องจากโดยปกติก็ไม่ได้ทำอาชีพเสริม เพียงแต่จะต้องขยันทำงานกับงานที่ทำอยู่ และจะต้องทำให้ดีที่สุด

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

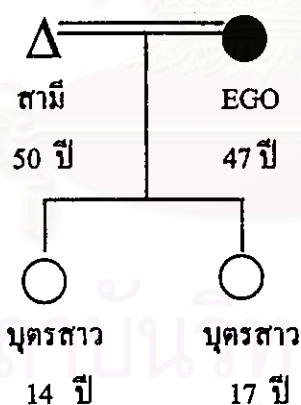


### 5. อาจารย์สุภามิต อินทรยอดขวัญ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยงจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 11.00 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์สุภามิต อินทรยอดขวัญ แม่พิมพ์ของชาติวัยกลางคนอายุ 47 ปี มีภูมิลำเนาเดิมจากภาคอีสานจังหวัดร้อยเอ็ด แต่งงานแล้วสามมีรับราชการตำรวจ ตำแหน่งผู้บังคับหมู่ กก.2 สสน - กองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดน มีบุตรด้วยกัน 2 คน เป็นหญิงทั้งคู่อายุ 14 และ 17 ปี ปัจจุบันอาจารย์สุภามิต พักอยู่ในบ้านพักข้าราชการตำรวจ ภายในห้องพักของกองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดน ถนนพหลโยธิน สามเสนใน พญาไท โดยที่พักของอาจารย์ห่างจากที่ทำงานประมาณ 5 กิโลเมตร สามารถนั่งรถเมย์มาทำงานเพียงคนเดียว

#### ไคอะแกรมเครือญาติ



#### กิจวัตรประจำวัน

ตอนเช้าหลังจากตื่นนอนทำธุระกิจส่วนตัวก็ทำกับข้าวให้ลูกและขับรถไปทำงานที่โรงเรียน เลิกงานประมาณ 16.30 น. และอยู่สอนพิเศษภาคค่ำต่อประมาณ 2-3 ชมจึงกลับบ้าน ในช่วงวันหยุด จะทำงานบ้าน สอนหนังสือลูกและบางครั้งก็มาสะสมงานค้างที่โรงเรียน

### ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

อาจารย์สุภามิต เผลอเกี่ยวกับปัญหาจราจร โดยตรงเนื่องจากพักอาศัยอยู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร บ้างครั้งต้องการความสะดวก ไปมารวดเร็วไม่ต้องคอยรถเมล์นาน จึงได้ผ่อนรถยนต์เก๋งมา 1 คัน ไว้ขับไปทำงานหรือทำธุระเร่งด่วน ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร อาจารย์สุภามิต เห็นว่า เมื่อปริมาณรถยนต์มากกว่าปริมาณถนน ก็ทำให้รถติดเป็นเรื่องธรรมดา ในการแก้ไขควรทำทั้งระบบ ตั้งแต่ปัญหาพื้นฐาน ในเรื่องความเป็นเมืองที่ผิดพลาดมานาน เพราะหากมีการวางแผนการเจริญเติบโตของเมืองไม่ให้หรือมีความเจริญอยู่จุดเดียว ปัญหาต่าง ๆ ก็ตามมาซึ่งก็ไม่เพียงแต่ปัญหาจราจรเท่านั้น

### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์สุภามิต ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

รายได้  
การที่มีรายได้มากย่อมเป็นการง่ายที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว แต่ก็ขึ้นอยู่กับว่ามีภาระมากด้วยหรือไม่ ถ้ามีรายได้มากและในขณะที่เดียวกันก็มีภาระต้องใช้จ่ายมากด้วยเช่นกัน ก็เป็นเรื่องยากที่จะซื้อรถได้เช่นกัน

### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ไม่มีหรือมีน้อยมาก เพราะความสำคัญขึ้นอยู่กับที่ส่วนอื่นมากกว่าตำแหน่งและหน้าที่ บางอย่างไม่จำเป็นต้องมีรถก็ได้เช่น ตัวอย่าง ผู้บริหารโรงเรียนซึ่งใช้เวลาส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดอยู่ในโรงเรียนครั้นจะเดินทางก็มีรถของโรงเรียน ซึ่งไม่มีความจำเป็นที่จะมีรถส่วนตัวก็ได้

### สถานะภาพโสด/สมรส

มีผล แต่คร่อมองในมุมที่ต่างจากคนอื่น ๆ คนทั่ว ๆ ไปจะมองว่าถ้าเป็นโสดก็จะไม่มีภาระมากทำให้ซื้อรถได้ง่ายขึ้น แต่ครุคิดว่าสถานภาพสมรสแล้วจะซื้อรถได้ง่ายกว่า เนื่องจากมีรายได้มาจาก 2 ทาง เพื่อช่วยกันและรวบรวมโดยได้มากกว่าคนเพียงคนเดียว

### จำนวนลูกมากน้อย

แน่นอน การที่มีลูกหลายคน ย่อมเป็นการสร้างภาระให้เพิ่มมากขึ้น และมีภาระเพิ่มมากขึ้นย่อมเป็นการยากในการซื้อรถยนต์

### ภูมิตำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

จำเป็น เนื่องจากข้าพเจ้าและครอบครัว ต้องเดินทางกลับภูมิตำเนาค่อนข้างบ่อย หากต้องเดินทางโดยสารโดยสาร ก็ต้องเสียค่าโดยสารไปกลับมากกว่า 500 บาทต่อ 1 คน แต่หากซื้อรถยนต์ข้าพเจ้าสามารถประหยัดเงินส่วนนี้ได้เยอะ จึงเดินทางหลายคนพร้อม ๆ กันก็ยิ่งคุ้ม อีกทั้งรวดเร็วและไม่ต้องเสียเวลาจอดรถโดยสารด้วยและยังได้ความเป็นส่วนตัวมาก

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

ถ้าการมีบ้านหมายถึงว่าไม่มีภาระในการผ่อนส่งแล้ว การที่จะซื้อรถยนต์เป็นเรื่องง่าย แต่ถ้าหากยังมีภาระต้องส่งบ้านอยู่ ก็คงไม่ใช่เรื่องง่ายนักที่จะซื้อรถ

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

มีผลมาก การที่บ้านอยู่ไกลจากที่ทำงานอย่างครู่ การมีรถขับจึงเป็นเรื่องที่สะดวก เนื่องจากความสะดวกสบายและความรวดเร็วที่ได้รับ แต่ในทางตรงกันข้ามก็ต้องสิ้นเปลืองอย่างมากต่อการเติมน้ำมัน ตัวอย่างเช่น น้ำมันเต็มถังอาจจะใช้หมดภายใน 3-4 วัน แต่หากนั่งรถเมล์ก็จะจ่ายไม่เกินวันละ 30 บาท เพียงแต่ไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร

### การมีอาชีพเสริม

มี เนื่องจากเป็นที่มาของรายได้ที่เพิ่มขึ้นมา ซึ่งนั่นก็หมายถึงโอกาสในการครอบครองรถเป็นเรื่องที่ง่ายยิ่งขึ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6. อาจารย์บุรีรัมย์ ยอดยิ่ง อาจารย์โรงเรียนหอวัง

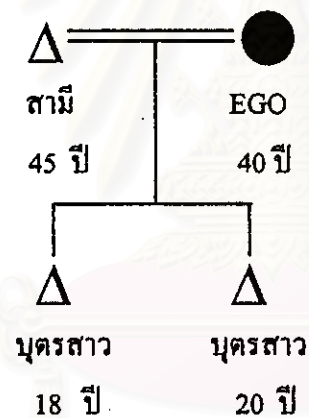
ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 11.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์บุรีรัมย์ ยอดยิ่ง อายุ 44 ปี เป็นชาวกรุงเทพมหานครโดยกำเนิด รับประทานมังสวิรัติ 18 ปี แต่งงานแล้วมีบุตรชายสองคนอายุ 20 กับ 18 ปี สามีทำงานในตำแหน่งผู้ช่วยโรงเรียนสตรีวิทยา 2 คอนตัน อาจารย์บุรีรัมย์พักอยู่ซอยโชคชัย 4 ลาดพร้าว กรุงเทพฯ โดยอยู่ในช่วงผ่อนเคีอนละ 10,500 บาท และซื้อรถยนต์สำหรับตัวเองและสามี 2 คัน ยี่ห้อโตโยด้ากับฮอนด้า รถยนต์ทั้งสองคันได้ชำระหมดแล้ว

#### ไดอะแกรมเครือญาติ



#### กิจวัตรประจำวัน

อาจารย์บุรีรัมย์ จะตื่นนอนเวลา 05.00 น. ทุกวันและใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวมาโรงเรียนใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ถึงโรงเรียนประมาณ 06.30 น. และเตรียมตัวสอนทำงานที่ยังค้างและเริ่มทำการสอนเวลา 09.00 น. ถึง 15.30 น. แล้วแต่ตารางคาบวิชาที่มีสอน เวลา 16.30 กลับบ้านถึงประมาณ 17.15 น. ทานข้าว ดูทีวีกับลูกแล้วเข้านอนประมาณ 20.30 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรทั่วไป

- รถยนต์ที่เก่า ควรมิกกฎหมายห้ามใช้ อาจกำหนดเป็นระยะเวลา เช่น 5 - 10 ปี
- ถ้าระบบขนส่งมวลชน ดี มีความสะดวก จะช่วยแก้ปัญหานี้ได้อย่างมาก
- ตัวบุคคลผู้ใช้รถส่วนตัว ถ้ารู้จักใช้อย่างมีระเบียบตามกฎหมายจราจรจะช่วยได้
- การสร้างทาง สร้างสะพานลอย อุโมงค์ เป็นการแก้ที่ปลายเหตุ

#### ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคล

- กำหนดอายุรถไม่เกิน 10 ปี ในกรุงเทพมหานคร
- กำหนดตามรายได้ที่ได้รับหลังหักหนี้แล้ว
- กำหนดการตรวจรถยนต์ให้เข้มข้นจริงจัง
- กำหนดเขตห้ามรถส่วนตัวเข้า

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์บุรีรัมย์ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

มีอย่างแน่นอน เพราะหากมีรายได้มาก ทุกคนย่อมต้องการความสะดวกสบายเป็นเบื้องต้น ดังนั้นรายได้จึงเป็นตัวหลักในการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ตำแหน่งแทบจะไม่มีผลอะไรเลย เพราะบุคคลหลายตำแหน่งไม่ได้อยู่ในสภาพที่ต้องออกไปทำงานนอกสถานที่ ยกเว้นพวก SALE หรือพวกขายประกันเท่านั้นที่จำเป็นต้องซื้อ เพราะสะดวกในการเดินทาง ถือว่าเป็นเครื่องมือหากินของพวกเขาอย่างหนึ่งด้วย

#### สถานะภาพโสด/สมรส

ก็พอมีอิทธิพลอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก เพราะมันต้องขึ้นอยู่กับเหตุผลหลายอย่างในการตัดสินใจซื้อ คู่สมรสเป็นเพียงองค์ประกอบย่อยเท่านั้น

### จำนวนลูกมากน้อย

อันนี้นับว่าสำคัญไม่น้อยเหมือนกัน เพราะผู้เป็นพ่อ - แม่ ย่อมต้องการให้ลูก ๆ หรือคนในครอบครัวสบาย ไม่ต้องลำบาก เป็นต้นว่าลูก ๆ ไปโรงเรียนหากไม่มีรถก็ลำบากและไม่ปลอดภัย ดังนั้น จึงเห็นว่าบรรดาลูก ๆ ก็มีผลและเป็นเหตุผลหนึ่งที่ต้องซื้อรถ

### ภูมิตำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

มีนะมีแน่ เพราะว่าหากอยู่ต่างจังหวัดและมาทำงานที่กรุงเทพฯ หากไม่มีรถส่วนตัวก็คงลำบากน่าดู มันเป็นไปไม่ได้ที่ต้องคอยรถประจำทาง หรือรถเมล์ เข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ ทั้งปี ยิ่งรถราคาถูกลงยิ่งง่ายต่อการตัดสินใจซื้อ

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

คิดว่าไม่มีผลเลยจะมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพฯ เพราะการต้องการซื้อรถจะอยู่บ้านเช่าหรืออยู่กับญาติก็ได้

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

ระยะทางใกล้ก็ไม่เท่าไร หากพอมีรถประจำทางหรือรถรับจ้าง แต่หากว่าไกล ๆ แล้วคิดว่าคงมีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถบ้างเหมือนกัน แต่ก็ต้องขึ้นอยู่กับตัวบุคคลเป็นคน ๆ ไป

### การมีอาชีพเสริม

แทบจะไม่มีเลย เพราะอาชีพเสริมพิเศษ ไม่ได้ก่อให้เกิดรายได้หลัก ในการใช้จ่ายหรือเป็นเงินก้อนโตพอที่จะตัดสินใจซื้อรถ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 7. อาจารย์ปิยะบุตร ตระกูลปัญญาดี อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาดัมภาษณ์ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ปิยะบุตร ตระกูลปัญญาดี อายุ 37 ปี บ้านเดิมอยู่อำเภอภูเวียง จังหวัดขอนแก่น รับประทานครุมาตั้งแต่อายุ 26 ปี รวม 11 ปี มีครอบครัวเล็ก โดยภรรยาเป็นแม่บ้านอยู่ที่บ้าน และเลี้ยงลูกซึ่งอายุ 3 ขวบ มาอยู่กรุงเทพได้เช่าบ้านเดือนละ 2,500 บาท ซอยพหลโยธิน 49/1 ถ.พหลโยธิน บางเขน ห่างจากโรงเรียนประมาณ 6 กิโลเมตร เดินทางมาโรงเรียนโดยรถโดยสารประจำทางใช้เวลาประมาณ 1-2 ชั่วโมง

### ไดอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

เริ่มต้นนอนเวลาประมาณ 07.00 น. และเดินทางมาถึงโรงเรียนประมาณ 8 โมงกว่า ในช่วงเวลา 09.00 น. - 16.30 น. ทำงานสอนหนังสือ และกลับถึงบ้านประมาณ 17.30 น. และออกไปทำงานพิเศษโดยเล่นดนตรี (ไม่เปิดเผยสถานที่) ในช่วง 21.00 - 02.00 น. เพื่อหาเงินเลี้ยงครอบครัวและลูก จะเข้านอนจริง ๆ ประมาณ ตี 3 ส่วนวันหยุดราชการจะตื่นสายหน่อย เพราะชดเชยที่ดองนอนดึกเกือบทุกวัน

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถراجร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถراجรโดยทั่วไป

- ควรมีรถยนต์ส่วนตัวตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปไม่ควรเกิน 5 คน
- สลับวันที่ วันคู่ ตามทะเบียนรถ
- ควรรัดเข็มขัดนิรภัยทุกคน ในรถทั้งเบาะหน้าหลัง
- ให้จัดระบบรถโดยสารประจำทางให้มีคุณภาพ ควรจัดซื้อรถให้ใหม่มีคุณภาพทั้งรถและ ผู้บริการควรมีมารยาทที่ดี เหมือนประเทศอื่น ๆ
- ตำรวจบางจุดปล่อยรถไม่มีระบบทำให้เกิดปัญหารถراجรเพิ่มขึ้น บางครั้งรถติดแยกชน แยกเพราะการปล่อยรถของตำรวจจราจรเอง

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ปิยะบุตร ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถراجรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้ รายได้

รายได้ปานกลางมีผลต่อการซื้อรถ เพราะต้องประหยัดมาก จะได้เพียงพอในการผ่อนรถยนต์ส่วนตัว

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ตำแหน่งการงานควรมีรถส่วนตัว เพราะต้องการมาทำงานให้ทันเวลา

#### สถานะภาพโสด/สมรส

ควรมีรถส่วนตัว เพื่อใช้ในครอบครัวในยามจำเป็น

#### จำนวนลูกมากน้อย

ควรมีรถส่วนตัวใช้ เพราะไม่ต้องการให้ลูกลำบากมาไหนรถเม็ต

#### ภูมิตำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

ควรมีรถส่วนตัวไปเยี่ยมญาติต่างจังหวัดในวันหยุดบ้าง



**การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร**

มีผลต่อการใช้รถส่วนตัว แถวบริเวณบ้านครุฑสาธารณะเข้าไม่ถึง แม้บ้านจะอยู่ในกรุงเทพฯ ต้องนั่งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างออกมา บางครั้งก็รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างไม่พอ ไม่ได้รับความสะดวกเลย จึงต้องซื้อรถยนต์

**ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้**

ควรมีรถส่วนตัวไว้ใช้เพราะระยะทางจากบ้านมาทำงานไกล

**การมีอาชีพเสริม**

ควรมีรถส่วนตัวใช้เพื่อมาทำงานเสริม เพราะต้องรีบเดินทางจากโรงเรียนไปทำงานเสริมพิเศษที่อื่น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 8. อาจารย์ปฐพี มีศิริดี อาจารย์โรงเรียนหอวัง

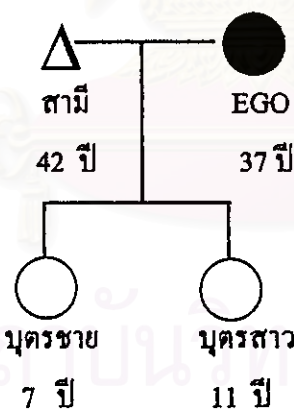
ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาดัมภาษณ์ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ปฐพี มีศิริดี อายุ 37 ภูมิลำเนาเดิม อำเภอดงวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช สมรสแล้ว สามีเป็นอาจารย์ที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีบุตรด้วยกัน 2 คน เป็นหญิงทั้งคู่อายุ 7 ปี และ 11 ปี อาจารย์ปฐพีและครอบครัวมีบ้านส่วนตัวอยู่ในซอยพหลโยธิน 52 ย่านสะพานใหม่ บางเขน ห่างจาก โรงเรียนหอวังประมาณ 20 กิโลเมตร แต่เส้นทางระหว่างบ้านถึงโรงเรียนอยู่ถนนพหลโยธินเช่นกัน จึงนั่งรถประจำทางต่อเคียวถึงซอยหน้าบ้านและนั่งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างเข้าบ้าน แต่ส่วนใหญ่แล้ว จะใช้รถแท็กซี่ที่ซื้อมานำออกใช้เดินทางไปทำงานและทำธุระทุกวัน

ไดอะแกรมเครือญาติกิจวัตรประจำวัน

ชีวิตประจำวันของอาจารย์ปฐพี ก่อนข้างเรียนง่ายเนื่องจากครอบครัวเป็นทั้งแม่พิมพ์ และพ่อพิมพ์ของชาติ นอกจากออกจากบ้านมา โรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ที่สามีอาจารย์ ฐาปนีเป็นอาจารย์สอนอยู่ พอถึงเย็นก็กลับบ้านเพราะยังมีลูกที่กำลังอยู่ในวัยเรียนรออยู่ที่บ้าน ในช่วงเย็นจะสอนการบ้านลูกและพักผ่อนดูทีวีและเข้านอนเวลาประมาณ 21.30 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรทั่วไป

- ควรมีรถครอบครัวละ 1 คัน
- ถ้าเดินทางใกล้บ้านควรใช้รถโดยสารประจำทาง
- เวลาไปทำงานควรให้คนในครอบครัวนั่งไปด้วย
- รถคันหนึ่งควรมั่งไม่ต่ำกว่า 3 คน
- รณรงค์ให้ใช้รถจักรยาน เพื่อสุขภาพจากการออกกำลังกายและลดปัญหามลพิษในอากาศ
- ควรจัดรถจากหมู่บ้านเข้ามาทำงานในตัวเมือง เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ปฐพี ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้ รายได้

ไม่มีผล เพราะการซื้อรถจะดูที่ความจำเป็น บ้านอยู่ใกล้ที่ทำงานก็ดูว่าจำเป็นต้องซื้อหรือไม่

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ไม่มีผล เพราะมีรถใช้ไม่ขึ้นอยู่กับหน้าที่การงาน แต่อยู่ที่การใช้งานของรถและความจำเป็นเสียเงินซื้อมาก็ต้องใช้ให้สมราคา ไม่ใช่ซื้อมาจอดทิ้งไว้เฉย ๆ

#### สถานะภาพโสด/สมรส

มี หากยังโสดตัวคนเดียว จะไปไหนก็สะดวกอยู่แล้ว ไม่มีภาระ แต่ถ้าสมรสแล้วควรมี เพราะการเดินทางไม่ใช่แค่คนเดียวแต่เป็นสองหรือรวมลูกด้วยก็จะลำบากถ้าใช้ TAXI, รถเมล์

#### จำนวนลูกมากน้อย

มี เพราะหากเด็ก ๆ ต้องขึ้นรถเมล์, TAXI ก็คงไม่สะดวกกับเด็ก ๆ รวมทั้งความปลอดภัยด้วย

#### ภูมิตำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

หากเป็นต่างจังหวัด ก็คงจำเป็นเพราะการใช้งานจะมีมากกว่าในกรุงเทพฯ คนที่อยู่กรุงเทพฯ หรือคนที่ไม่มีฐานะต้องเดินทางต่างจังหวัดก็ใช้บริการ TAXI, รถเมล์ได้

การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

ไม่มีผล เพราะคิดจะอยู่กรุงเทพแล้วอย่างไรก็ต้องมี แต่ตอนนี้ขอซื้อรถยนต์ก่อนเพื่อความสะดวกสบาย

ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

มี เพราะถ้าบ้านอยู่ใกล้ ๆ ที่ทำงาน ก็ใช้บริการ TAXI ,รถเมย์ก็สะดวกดี มีรถต้องใช้ให้คุ้มค่าเหมาะกับคนที่บ้านอยู่ไกลที่ทำงาน

การมีอาชีพเสริม

มี เพราะสำหรับผู้ทำงานพิเศษที่ต้องออกไปทำงานที่ใหม่ หรือคิดว่ามีปัจจัยมากพอสำหรับการซื้อรถก็คงทำการซื้อรถได้



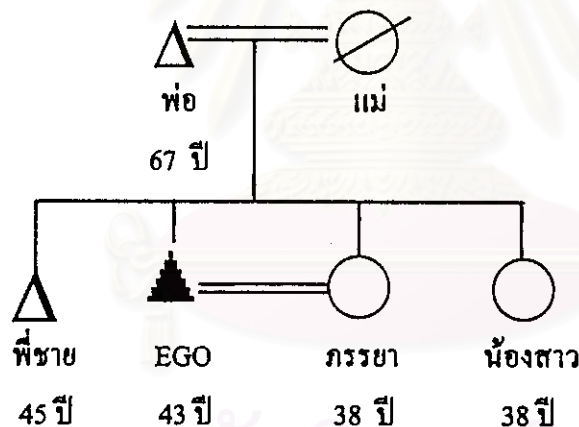
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

9. อาจารย์เฉลิมศักดิ์ แย้มก้าวหน้า อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.00 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์เฉลิมศักดิ์ จึงเจริญ อายุ 43 ปี เกิดที่อำเภอเขียงใน จังหวัดอุบลราชธานี เริ่มรับราชการครู เมื่ออายุ 23 ปี และทำอาชีพพ่อพิมพ์ของชาติมาแล้ว 20 ปี มีภรรยาแล้ว โดยภรรยาทำงานในตำแหน่งผู้ช่วยผู้จัดการ ธนาคารทหารไทย อาจารย์เฉลิมศักดิ์ พักอาศัยในบ้านพักส่วนตัวที่ซอยอารีย์สัมพันธ์ 3 ถนนพหลโยธิน สามเสนใน พญาไท ใช้เวลาเดินทางมาทำงานประมาณครึ่งชั่วโมง เนื่องจากอยู่ห่างจากโรงเรียนประมาณ 5 - 6 กิโลเมตร ครอบครัวอาจารย์เฉลิมศักดิ์ เป็นครอบครัวที่ไม่สมบูรณ์เนื่องจากไม่มีบุตรสืบสกุล

#### ไดอะแกรมเครือญาติ



#### กิจวัตรประจำวัน

ตื่นนอนประมาณ 06.00 น. ทำธุระกิจส่วนตัวออกจากบ้านเวลา 07.00 น. ทำงานจนถึง 16.30 น. เดินทางกลับและแวะรับภรรยาถึงบ้านประมาณ 18.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากร

ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากรโดยทั่วไป

- ให้ใช้มาตรการแบบสิงคโปร์อย่างเข้มงวดจึงจะได้ผล
- ตำรวจจราจรควรได้ปรับเปลี่ยนภาพพจน์ให้ดีขึ้นเหมือนอารยะประเทศ
- ควรใช้คอมพิวเตอร์บันทึกข้อมูลเกี่ยวกับเจ้าของรถยนต์และทัศนคติในการใช้รถยนต์เมื่อได้กระทำผิดบ่อยครั้ง
- ควรเพิ่มปริมาณรถปรับอากาศ เพราะรถธรรมดาไม่เหมาะกับกรุงเทพมหานครเนื่องจากอากาศร้อนมาก
- ควรจำกัดปริมาณรถแท็กซี่ ซึ่งมีมากกว่าผู้โดยสารวิ่งว่าง ๆ เต็มถนนไปหมด ทำให้รถติดบนถนนมาก
- รถเมล์บางสาย เช่น ปอ.44 , ปอ.8 สภาพรถแย่มาก ๆ ควรลดค่าบริการในกรุงเทพฯ
- รถเมล์เล็กควรคงไว้ เพราะไม่ปลอดภัย และผู้โดยสารไม่นิยมขึ้น
- ควรเก็บภาษีจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว จะทำให้ผู้ใช้รถยนต์ลดลง
- ทำอะไรก็ตามทำให้จริงจัง และต่อเนื่องและติดตามผลตลอดเวลา จะประสบผลสำเร็จไม่ควรทำแบบลมกระพือครั้งเดียวเลิก ไม่ได้ประโยชน์อะไร

ทัศนคติเกี่ยวกับการจัดการจราจรส่วนตัว

อาจารย์เฉลิมศักดิ์ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการจัดการจราจรตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

มี ถ้ารายได้เยอะก็สามารถที่จะซื้อรถเพื่ออำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน ได้มากกว่า ผู้ที่มีรายได้น้อย เพราะการมีรถเป็นการเพิ่มพูนรายจ่าย เช่นกัน จะต้องการเงิน Support ในเรื่อง ค่าน้ำมัน, เรื่องการเช็ครถ, การซ่อม ต่าง ๆ ฉะนั้น ผู้ที่มีรายได้เยอะจึงมีโอกาสในการซื้อรถส่วนตัว ได้มากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย

### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

มี ตำแหน่งสูงย่อมหมายถึง สถานภาพทางการเงินและการดำรงใช้ชีวิตในสังคมย่อมมีมาก ฉะนั้น การใช้รถจึงมีความจำเป็นมากขึ้น

### สถานะภาพโตศ/สมรส

ไม่มี ถึงแม้ว่าครูจะแต่งงานแล้ว แต่จะโตศหรือไม่โตศ ก็มีความจำเป็นต้องใช้รถอยู่แล้ว

### จำนวนลูกมากน้อย

มี เพราะ รถยนต์มีความจำเป็นมากในชีวิตประจำวัน ทุก ๆ คนก็มีความต้องการที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว พ่อแม่ก็อยากให้ลูกทุกคนมีรถไปทำงานหรือไปเรียน แต่ทั้งนี้ สถานะภาพทางการเงินของพ่อแม่ย่อมเป็นตัวชี้ขาดว่าจะซื้อรถให้ได้หรือไม่

### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด

มี ถ้าอยู่ต่างจังหวัด การมีรถ หมายถึง ความสะดวกสบายในการเดินทางไกล แต่ถ้าอยู่ในกรุงเทพฯ และสามารถไปทำงานใกล้ ๆ บ้าน รถก็ไม่มีมีความสำคัญ

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

คิดว่าไม่เกี่ยวกันเลย มีบ้านหรือไม่มีบ้านก็ต้องการความสะดวกสบายเหมือนกัน เพียงแต่จะคิดถึงเรื่องที่จะจอด หรือความจำเป็นก่อนหลังระหว่างบ้านกับรถยนต์

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้

มีแน่นอน บ้านไกลมีความจำเป็นในการใช้รถมากกว่า เพราะสะดวกทั้งไป - กลับ ถ้าอยู่ใกล้ ก็เดินไปก็ได้ จะเป็นการช่วยลดปัญหาจราจรอีกทางหนึ่ง

### การมีอาชีพเสริม

มี เพราะอาจจะหมายถึงรายได้ที่มากขึ้น ทำให้สามารถซื้อรถได้ และเวลาที่เลิกจากงาน ถ้าคิดก็ทำให้สามารถตัดสินใจในการซื้อรถได้ง่ายขึ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

10. อาจารย์ตงบ นกน้อย อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาดัมภาษณ์ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ตงบ นกน้อย อายุ 56 ปี เริ่มรับราชการเมื่ออายุ 32 ปี มีภูมิลำเนาเดิมที่จังหวัดสระบุรี มีภรรยารับราชการครู อาจารย์โรงเรียนหอวังอาจารย์ 2 ระดับ 7 ครอบครัวอาจารย์ตงบ มีที่พักอาศัยที่บ้านส่วนตัว ถนนเทศบาลนิมิตรเหนือ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ครอบครัวอาจารย์วิเวกไม่มีบุตร เดินทางมาทำงานพร้อมภรรยาโดยรถยนต์เก๋งโตโยต้าส่วนตัว ใช้เวลาประมาณครึ่งชั่วโมงเนื่องจากบ้านพักอยู่ห่างจากโรงเรียนเพียง 4-5 กิโลเมตร

### ไคอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

ตื่นเช้าเดินทางมาโรงเรียนทำงานแล้วกลับบ้านวันหยุดช่วยภรรยาทำงานบ้าน หรือไม่ก็พาภรรยาไปพักผ่อนต่างจังหวัด

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจร

ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจรโดยทั่วไป

ควรจัดระบบขนส่งมวลชน ให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ปัจจุบัน จะทำให้ประชาชนไปใช้บริการมากขึ้น ในเมื่อการบริการมวลชนดีและมีความสะดวก ประชาชนก็จะไม่นำรถยนต์มาใช้ให้มีปัญหาจราจรเกิดขึ้น



**ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว**

อาจารย์สงบ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้  
**รายได้**

ข้าราชการครู เงินเดือนน้อยอยู่แล้ว รายได้ก็ไม่พอกับรายจ่าย รายได้จึงเป็นตัวแปรที่สำคัญในการตัดสินใจซื้อรถยนต์

**ตำแหน่งในหน้าที่การงาน**

ไม่มีขึ้นอยู่กับความพอใจของเรา ไม่มีความจำเป็นในการใช้รถส่วนตัว

**สถานะภาพโสด/สมรส**

จะโสดหรือสมรสก็มีความจำเป็นต้องใช้เหมือนกัน

**จำนวนลูกมากน้อย**

จะมีลูกหรือไม่ก็ตาม รายได้พอจะเลี้ยงครอบครัวได้แล้ว ถึงจะคิดเรื่องอื่น ๆ

**ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพต่างจังหวัด**

ไม่มีผล ต่อความต้องการซื้อรถ ขึ้นอยู่กับเงินตัวเอง

**การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร**

มีผลแน่นอน ก่อนซื้อรถยนต์ก็ควรมีบ้าน เพราะจะหาที่จอดที่ไหน

**ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานไกลใกล้**

มีผลมาก บ้านไกล มีรถก็สะดวกกว่าการรอรถเมล์

**การมีอาชีพเสริม**

มีอย่างมาก ๆ รายได้เสริมพิเศษบางครั้งได้มากกว่าเงินเดือน (เดิมน้อย) แต่ขณะนี้ยังไม่  
อาชีพเสริมพิเศษจะทำ

11. อาจารย์ศิริรัตน์ อยู่ดีมีสุข อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยคำรวทศุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท

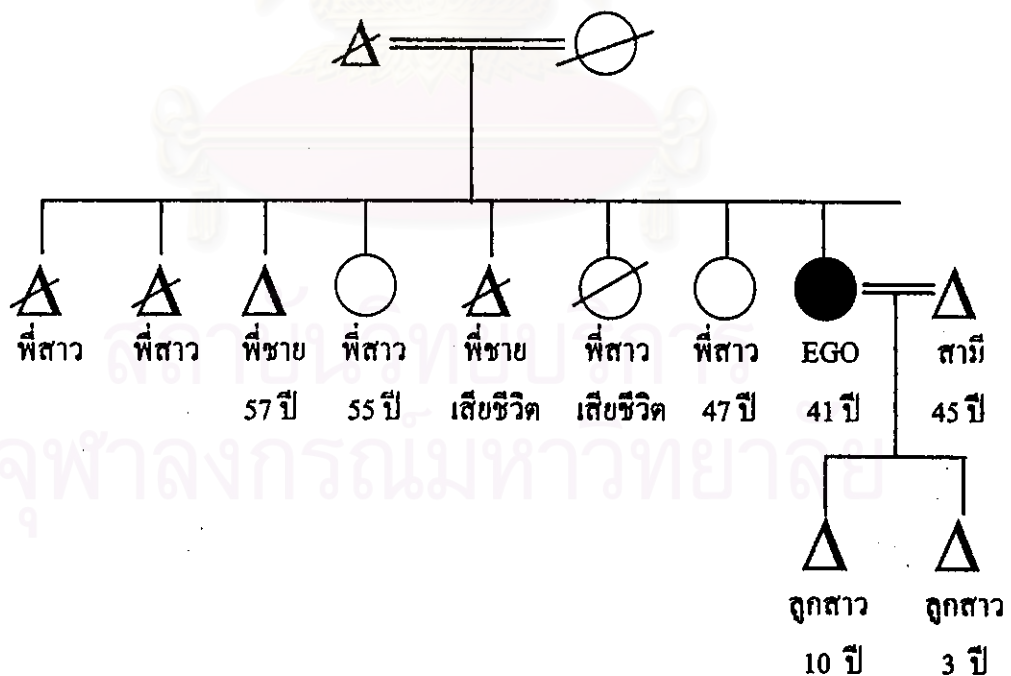
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาดำเนินการ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 11.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ศิริรัตน์ อยู่ดีมีสุข อายุ 41 ปี เป็นชาวกรุงเทพมหานคร โดยกำเนิดแต่งงานแล้ว โดยสามีเป็นอาจารย์ที่โรงเรียนหอวังเช่นเดียวกัน มีลูกสาวสองคนอายุ 10 ปี และ 3 ปีตามลำดับ หลังจากแต่งงานได้แยกครอบครัวออกมาพ่อบ้านเดือนละ 3,700 บาท อยู่กับสามี ย่านสายไหม โดยบ้านพักอยู่ห่างจากโรงเรียนประมาณ 11 กิโลเมตร ในการเดินทางมาทำงานจะมาพร้อมสามี ซึ่งอยู่ที่ทำงานเดียวกัน โดยรถยนต์ส่วนตัวใช้ห้อโตโยต้ารุ่นโคโรน่า ซึ่งผ่อนใกล้จะหมดแล้ว

### ไดอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

ตื่น 05.30 น. ทำกิจวัตรส่วนตัวเตรียมสิ่งของให้ถูกไปโรงเรียน ออกจากบ้านพร้อมสามี 06.45 ถึงโรงเรียนทำงานเลิก 15.30 น. เดินทางกลับบ้านพักผ่อนดูทีวีตอนการบ้านลูก เข้านอน ประมาณ 22.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากร

ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากร โดยทั่วไป

- การขึ้นราคารถยนต์ เพื่อให้คนซื้อรถยนต์น้อยลง
- การขึ้นราคาน้ำมัน เพื่อให้คนนำรถมาวิ่งน้อยลง
- ถ้าจะให้ขึ้นรถเมล์ต้องจัดระบบรถเมล์ให้มีจำนวนมากกว่าปัจจุบัน ไม่ต้องรอคอยรถเป็นเวลานาน ขาดช่วงนำเบื่อน่าย เมื่อรถมาถึงก็แน่น เราอายุมากเบียดขึ้นไม่ไหวผู้เด็กไม่ได้ จึงเบื่อน่ายที่จะขึ้นรถประจำทางเป็นที่สุด
- ถ้าต้องการควบคุมรถบ้านวิ่งตามถนนมากเกินไป จะให้ขึ้นรถเมล์ รัฐต้องจัดระบบรถเมล์ให้ดีกว่านี้ มารยาทคนขับและกระบี่ จอรถไม่ตรงป้าย กลางถนน เร่งผู้โดยสารขึ้นและลง รถเมล์ถ้าวิ่งมาพร้อม ๆ กันวิ่งแข่งกันไม่คำนึงถึงผู้โดยสาร ถ้าใช้วิธีห้ามวิ่งตามเลขท้ายรถเดือนละ 3 ครั้ง ข้าพเจ้าไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เป็นการบีบบังคับให้เราต้องซื้อรถ 2 คัน จะได้ผลัดกันวิ่ง เพราะเซงในการจะไปสู้รบคบบมือกับรถเมล์

### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ศิริรัตน์ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัว โดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

มีมากเลยเพราะถ้าไม่มีเงินก็ไม่สามารถที่จะส่งรถหรือซื้อรถ ถือว่าอาจจะเป็นสิ่งสำคัญมากที่จะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจในการซื้อรถ

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ไม่ค่อยจะมีผลเท่าไรขึ้นอยู่กับค่านิยมและการประพฤติปฏิบัติคนอย่างไรหรือขึ้นอยู่กับการขัดเกลา หรือการอบรมเลี้ยงดูมา ในที่นี้หัวข้อของตำแหน่งอาจมีผลน้อยมากในการตัดสินใจซื้อรถ

### สถานะภาพโสดสมรส

ก็อาจจะมีส่วนบ้างเล็กน้อยอย่างเช่น ถ้าอยู่ในสถานะภาพที่มีครอบครัวก็อาจที่จะต้องการที่จะไปไหนมาไหนกับครอบครัว เพราะถ้าเกิดจะไปขึ้นรถเมล์หรือรถอื่นเป็นการลำบากมาก อาจมีส่วนบ้างกับสถานะภาพ

### จำนวนลูกมากน้อย

ในความคิดเห็นแล้วเป็นสิ่งเล็ก ๆ น้อยที่จะนำมาประกอบให้เกิดหรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นองค์ประกอบในการซื้อรถได้บางส่วน เช่นลูกมากก็จำเป็นที่จะซื้อในคราวที่ต้องไปไหนมาไหนเป็นครอบครัว และเหตุผลอาจจะคล้าย ๆ กัน

### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

ในความคิดไม่มีเลขขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ เช่น เงิน ความสะดวกสบาย ความคล่องตัว ฯลฯ ต่างหาก

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

ไม่มีผลเลยสำหรับการที่มีบ้านและไม่มีบ้านใน กทม. เพราะการที่จะซื้อรถนั้นอิทธิพลซึ่งได้บอกแล้วตัวหลัก ๆ ก็อาจเป็นทางด้าน ทัศนวิสัย และความสะดวกมากกว่า

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

ก็อาจมีส่วนเพราะถ้าไกล ๆ การคมนาคมไปมาลำบาก ซึ่งต้องจำเป็นมากในการทำงาน และสามารถที่จะตอบสนองความต้องการให้เร็วถ้วนได้ถ้าจะคิดในกรณีนี้

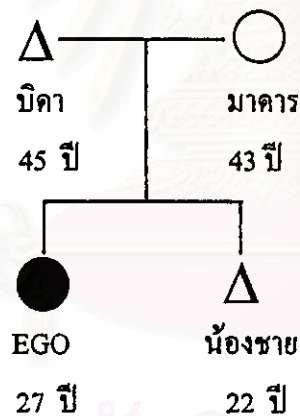
### การมีอาชีพเสริม

ก็ไม่ค่อยเท่าไรถ้าจะตัดสินใจซื้อรถ เพราะเมื่อมีอาชีพเสริมและหลักเมื่อนำมารวมกันอาจจะมีไม่พอที่จะซื้อรถก็ได้ จึงไม่ค่อยจำเป็นมากมาย

## 12. อาจารย์สายธาร นิยมการณ์ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิตินชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 11.30 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์สายธาร นิยมการณ์ อายุ 27 ปี เป็นชาวกรุงเทพมหานครโดยกำเนิด จบการศึกษา  
ชั้นปริญญาตรีจากสถาบันราชภัฏจันทรเกษม กรุงเทพมหานคร และบรรจุเข้ารับราชการครูมาแล้ว  
3 ปี สถานะภาพโสด พักอาศัยอยู่กับพ่อแม่พี่น้องที่บ้านย่านลาดพร้าว รถยนต์ที่ใช้เป็นรถของพ่อแม่  
ที่ให้มาใช้ เนื่องจากยังมีรายได้ไม่พอกที่จะซื้อรถคันใหม่ ซึ่งคิดว่าอีกประมาณ 2-3 ปี คงซื้อรถเป็น  
ของตนเองได้ ซึ่งไม่จำเป็นเท่าใดนักเนื่องจากที่ทำงานก็อยู่ใกล้บ้าน เดินทางโดยรถเมล์  
หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในเวลาประมาณ 15 นาทีก็ถึง

ไดอะแกรมเครือญาติกิจวัตรประจำวัน

ตื่น 06.00 น. ออกจากบ้านมาโรงเรียนเวลา 06.30 และอีก 15 นาทีก็ถึงโรงเรียน เริ่มทำงาน  
จนถึง 15.30 น. จึงเลิกงานและเดินทางกลับเวลา 16.00 น. หลังจากนั้นได้ช่วยคุณแม่ทำงานบ้าน ,  
ทำกับข้าว, ผักพ่นรดน้ำต้นไม้, อาบน้ำให้หมา แมว หรือออกกำลังกายและรับประทานอาหารเย็น  
19.00 น. หลังจากนั้นพักผ่อนดูทีวี เตรียมการสอนและเข้านอนประมาณ 21.30 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับกับการแก้ปัญหารางจรโดยทั่วไป

ความจำเป็นในชีวิตของแต่ละบุคคลไม่เหมือนกัน ถ้าคนที่มีฐานะร่ำรวย เศรษฐี มหาเศรษฐี ก็มีความจำเป็นอย่างหนึ่ง สำหรับคนที่มีฐานะพอหาซื้อได้ก็มีความต้องการที่มีรถไว้ใช้สักคัน เพื่อความสะดวกสบายตามสมควรแก่ฐานะ ไม่จำเป็นว่าจะต้องเป็นรถใหม่ แต่จะเป็นรถสภาพอย่างไรก็ขึ้นอยู่กับฐานะของแต่ละคน เพราะทุกคนก็ต้องการความสะดวกสบายด้วยกันทั้งนั้น

มาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น ยังมองไม่เห็นทางที่จะทำได้ เพราะบ้านเรามีเศรษฐี มหาเศรษฐีมากมาย รัฐควรหาทางจำกัดรถยนต์กับพวกดังกล่าวให้ได้เสียก่อน สำหรับคนที่มีฐานะพอหาซื้อได้ ควรจะเห็นใจ เพราะบุคคลอย่างน้อยอย่างมากที่สุดก็มีเพียงครอบครัวละ 1 คันเท่านั้น

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ สารธาร ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

รายได้ของครัวมีปัญหาเกี่ยวกับการซื้อรถ เพราะเพื่อเริ่มต้นทำงานยังไม่สามารถเก็บเงินได้ แต่ในอนาคตคาดว่าจะซื้อรถเป็นของตนเอง ถ้าพูดถึงในปัจจุบันไม่มีปัญหาอะไรเพราะมีรถของที่บ้านขับอยู่แล้ว

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ตำแหน่งหน้าที่การงานไม่มีอิทธิพลต่อการขับรถ เพียงหวังจะช่วยเพิ่มความความสะดวกสบายในการมาทำงาน และการเดินทางไปไหนมาไหน

#### สถานะภาพโสดสมรส

ไม่มีผล เพราะการที่เป็นโสดหรือสมรสแล้ว จะซื้อรถส่วนตัวหรือไม่ก็ได้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมมากกว่า

#### จำนวนลูกมากน้อย

จะมีเหตุผลเดียวกับผู้ที่แต่งงานแล้วหรือโสด ถ้ามีลูกมากน้อยหรือไม่มี ก็ต้องมีความพร้อมก่อน

### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานครกับต่างจังหวัด

ถ้ามีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดการซื้อรถยนต์น่าจะมีผลต่อความต้องการอยู่ไม่น้อย เพราะการเดินทางลำบาก ถึงแม้จะมีการคมนาคมขนส่งไปตามต่างจังหวัดแล้วก็ตาม เมื่อไปถึงสถานีขนส่งตามจังหวัดนั้น ๆ แล้วยังต้องเดินทางไปบ้านตนเองอีก

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

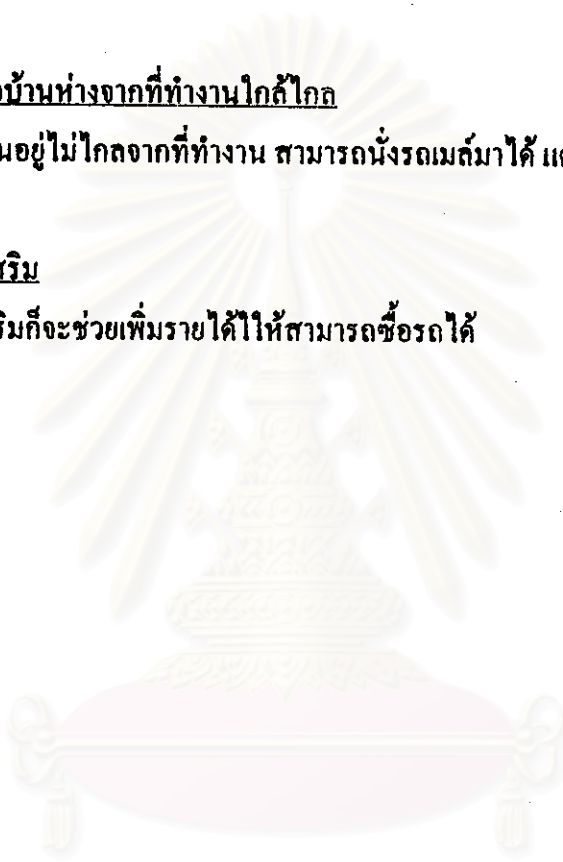
มีผลแต่ก็ต้องขึ้นอยู่กับความพร้อมและความจำเป็น

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

ไม่ เพราะบ้านอยู่ไม่ไกลจากที่ทำงาน สามารถนั่งรถเมล์มาได้ แต่ถ้ามีรถก็จะสะดวกขึ้น

### การมีอาชีพเสริม

ถ้ามีอาชีพเสริมก็จะช่วยเพิ่มรายได้ให้สามารถซื้อรถได้



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

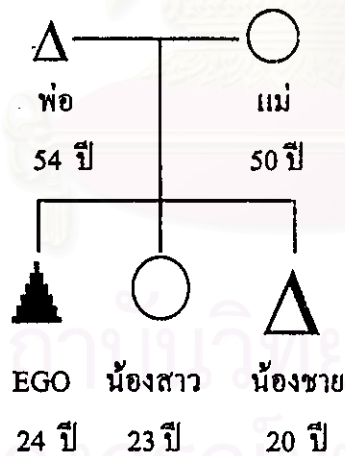
## 13. อาจารย์ประวิทย์ ศรีสรรเสริญ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ประวิทย์ ศรีสรรเสริญ อายุ 24 ปี เป็นชาวจังหวัดนครราชสีมา เริ่มรับราชการบรรจุเป็นข้าราชการครู เมื่อปี 2539 จบการศึกษาที่สถาบันราชภัฏจังหวัดนครราชสีมา อาจารย์ประวิทย์ ยังไม่มีครอบครัว เข้าคอนโดอยู่กับเพื่อนเดือนละ 3,500 บาท ห่างจากโรงเรียนประมาณ 2-3 กิโลเมตร ในการเดินทางมาสอนที่โรงเรียนจะนั่งมอเตอร์ไซด์รับจ้างมาบ้างหรือใช้รถส่วนตัวยี่ห้อฮอนด้าซีวิค ซึ่งส่วนมากจะนั่งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างมาโรงเรียน เพราะสะดวกรวดเร็วไม่ต้องกลัวรถติด สามารถชอกแซกไปได้ ส่วนรถยนต์ส่วนมากจะใช้ไปทำธุระไกล ๆ หรือกลับบ้านที่ต่างจังหวัด

ไคอะแกรมเครือญาติกิจวัตรประจำวัน

ตื่นนอนประมาณ 05.30 น. ออกมาวิ่งที่สวนจตุจักรแล้ว กลับบ้านเวลา 06.30 น. อาบน้ำ แต่งตัวมาโรงเรียนถึงประมาณ 07.00 น. เริ่มทำงานเลิกงานเดินทางกลับที่พักและเตรียมการสอน เข้านอนไม่ตรงเวลา



### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรโดยทั่วไป

เจ้าหน้าที่ตำรวจควรควักขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ใช่กวาดขันหรือรณรงค์เป็นพัก ๆ กลับออกกฎหมาย ควรพิจารณาว่าจะใช้บังคับได้ดีเพียงใด ไม่ออกมาเพื่อใช้โอกาสในการจับปรับกฎหมายที่มีอยู่แล้วควรใช้ให้ได้เต็มที่เสียก่อน ตัวอย่างรถควันดำซึ่งเห็นชัดยังปฏิบัติไม่ได้ แต่มาเรียกจับตรวจวัดควันขาว - ควันดำ , ป้ายทะเบียน ทำรถหลบเลือนมองไม่เห็นชัด ซึ่งมีเจตนากระทำผิด แต่มาออกกฎหมาย เข้มงวดนิรภัย ซึ่งเน้นเรื่องส่วนตัว รถประจำทางควรเป็นมาตรฐานเดียวกัน ไม่ควรมีรถประจำทางเล็ก (สีเขียว) และพนักงานขับรถควรได้รับการอบรมมาเป็นพิเศษ เพราะต้องให้ความปลอดภัยกับผู้โดยสารจำนวนมาก ไม่ควรจ่อครึ่งส่งผู้โดยสารในช่วงทางกลางถนน

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ประวิทย์ ศรีสรรเสริญ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัว โดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

##### รายได้

มีผลต่อความต้องการ เพราะว่าต้องคิดเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของแต่ละเดือนเพื่อชำระหนี้ค่ารถ อีกรายได้ไม่ Cover ค่าใช้จ่ายก็ขึ้นรถประจำทางดีกว่า

##### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

มีเพราะว่าถ้าตำแหน่งสูงรายได้ก็ย่อมสูง ค่าใช้จ่ายในแต่ละเดือนก็เพียงพอ

##### สถานะภาพโสดสมรส

สถานะภาพสมรส มีผลต่อการซื้อรถส่วนตัวเช่นกัน เพราะผู้ที่มีลูกไปที่ไหนการเดินทางก็สะดวกกว่า แต่ก็ต้องคำนึงถึงรายได้ด้วย

##### จำนวนลูกมากน้อย

จำนวนลูกมากหรือน้อยไม่มีผลมากเท่าไร ขึ้นอยู่กับรายได้มากกว่า

##### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

มีเพราะไปไหนการเดินทางสะดวกกว่ากันเพราะจะเดินทางเวลาไหนก็ได้

**การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร**

มีอิทธิพลน้อย อยู่ที่รายได้และความสะดวกในการเดินทางมากกว่า

**ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล**

ระยะทางไกลก็มีส่วนสำคัญในการซื้อรถเหมือนกัน เพราะถ้ามีรถก็มีความสะดวกกว่ากัน

**การมีอาชีพเสริม**

อาชีพเสริมพิเศษ มีอิทธิพลต่อการซื้อรถเช่นกัน เพราะการมีอาชีพเสริมก็ย่อมมีรายได้เพิ่มขึ้น จะเดินทางติดต่องานก็สะดวกกว่ากันเยอะ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

14. อาจารย์ลำติ พัฒนา อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิติตันปริญญาโท

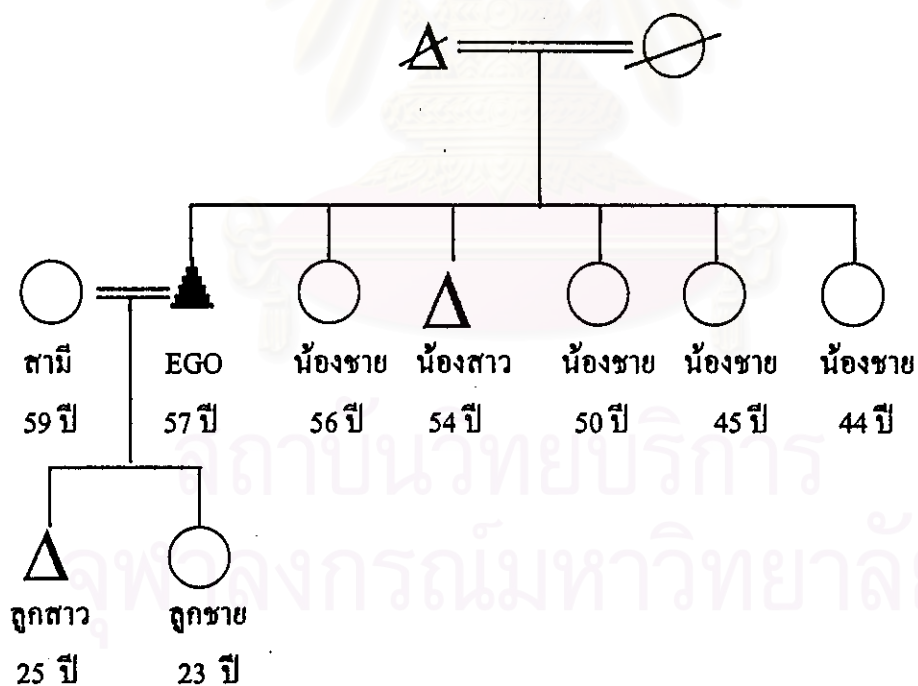
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ลำติ พัฒนา เป็นอาจารย์อาวุโสคนหนึ่งของโรงเรียนหอวัง เป็นชาวพัทลุง เป็นลูกคนโตของพี่น้อง 6 คน รับประทานมาแล้ว 35 ปี แต่งงานแล้วภรรยาทำงานเป็นแม่พิมพ์ ของชาติเช่นกัน มีบุตรด้วยกัน 2 คน เป็นชายและหญิงและร่วมกันซื้อทาวน์เฮ้าส์ ย่านถนนรามอินทรา แขวงบึงกุ่ม เขตบึงกุ่ม โดยอยู่ร่วมกัน 4 คน พ่อแม่ถูก โดยระยะทางจากบ้านไปถึงที่ทำงานประมาณ 15 กิโลเมตร โดยใช้รถยนต์โตโยต้า โคโรน่า ที่ซื้อมาประมาณ 5 ปีแล้วเดินทางมาทำงานและรับส่ง ลูก

### ไดอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

ตื่นนอนตี 5 ครั้ง อาบน้ำแต่งตัว กินกาแฟ อ่านหนังสือพิมพ์ จนเวลา 06.30 น. จึงออกเดินทางไปที่ทำงาน โดยไปส่งภรรยาและลูกไปโรงเรียน ถึงโรงเรียนเวลา 08.00 น. และเริ่มทำงานจนถึง 16.30 น. จึงเดินทางกลับบ้านโดยแวะรับภรรยาที่งานด้วย ถึงบ้านประมาณ 18.30 น. แล้วทานข้าวเย็น ดูทีวี และเข้านอนเวลาประมาณ 22.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจร

ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจรโดยทั่วไป

- ควรจะให้ชื้อรถยนต์ส่วนบุคคลได้คนละ 1 คันพอ ไม่ควรมีมากกว่านี้
- ไม่ควรให้เด็กขับรถ ควรมีมาตรการควบคุมขั้นรุนแรง เพราะพ่อ - แม่ ตามใจเด็กสร้างปัญหาให้กับสังคม
- บ้านใครที่ไม่มีที่จอดรถ ห้ามชื้อรถโดยเด็ดขาด เพราะจอดไว้ตามข้างถนน สร้างปัญหากับจราจร
- ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่ควรใช้รถตามลำพัง
- มอเตอร์ไซด์ควรวิ่งเลนซ้ายเท่านั้น ควรมีเลนมอเตอร์ไซด์เฉพาะ
- ควรมีเลน รถจักรยานด้วย

ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการชื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์สำลี พัฒนา ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัว โดยให้ความเห็นในการต้องการชื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

### รายได้

การที่คนอยากจะชื้อรถยนต์ส่วนตัวใช้มีมาก แต่ต้องคำนึงถึงรายได้เป็นหลัก เพราะถ้าต้องผ่อนชำระเดือนละ 7-8 พันบาทนั้น จะต้องมีรายได้ถึง 2 หมื่นบาทต่อคน

### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

เรื่องของตำแหน่งนั้นมีส่วนมากเหมือนกัน ถ้าคนที่มีตำแหน่งสูง ผู้อำนวยการมีหน้าที่ที่จะต้องติดต่อประสานงานกับหน่วยการศึกษาอื่น อยู่เสมอ ต้องการความสะดวกและรวดเร็ว

### สถานะภาพโสดสมรส

โสดจะมีความคล่องตัวในการจับจ่ายใช้สอยดีกว่าคนมีครอบครัวแล้ว

**จำนวนลูกมากนัก้อย**

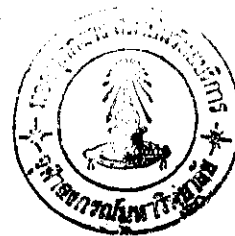
ลูกมากนัก้อยมีอิทธิพลต่อการซื้อรถยนต์มาก เพราะจะต้องมีค่าใช้จ่ายเป็นตัวกำหนด

**ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด**

ไม่มีปัญหาจะอยู่ที่ไหนก็ตามต้องดูรายได้เป็นสำคัญ

**การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร**

ไม่มีผลต่อการซื้อรถ ขึ้นอยู่กับปัจจัยเป็นสำคัญ

**ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล**

ใกล้ที่ทำงานจะดีกว่ามาก ไกลจะต้องตื่นแต่เช้า ถ้ามีรถส่วนตัวก็ต้องตื่นแต่เช้าสายรถจะติด

**การมีอาชีพเสริม**

มีถ้าไม่มีปัจจัยพอที่จะส่ง ถ้ามีรายได้พิเศษก็จะช่วยได้มากพอสมควร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

15. อาจารย์สมศรี มีสมมล อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิตินันท์ปริญญาโท

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

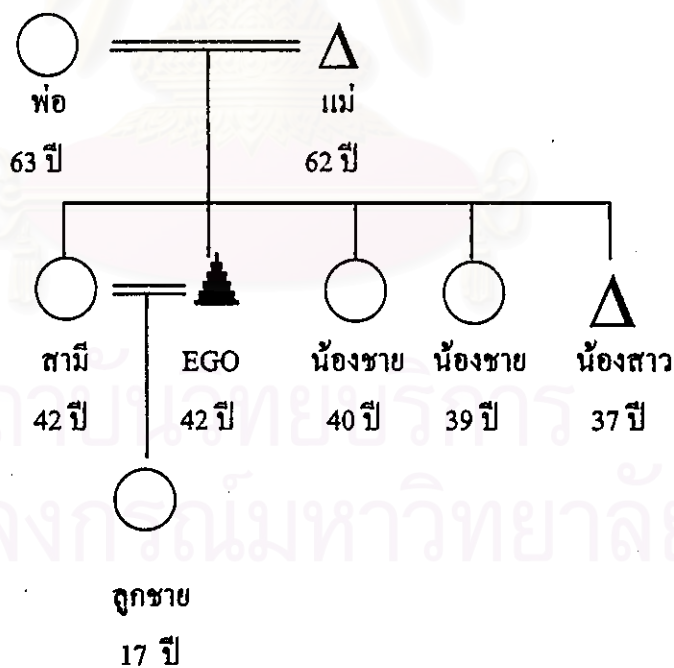
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

สัมภาษณ์อาจารย์สมศรี มีสมมล

อาจารย์สมศรี มีสมมล อายุ 42 ปี มีพื้นเพเป็นคนเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ ได้แต่งงานแล้ว โดยสามีมีอาชีพค้าขายอยู่กับบ้าน มีลูกชาย 1 คน อายุ 14 ปี ครอบครัวอาจารย์สมศรี เข้าบ้านเดือนละ 3,500 บาท อยู่อาศัยและขายของ รถยนต์ที่ใช้เป็นรถกระบะนิสสันบิกเอ็ม โดยซื้อด้วยเงินผ่อนตอนนี้ ได้ผ่อนหมดแล้ว โดยรถยนต์อาจารย์สมศรีได้ขับมาสอนที่โรงเรียน ส่วนช่วงเย็นหรือเสาร์-อาทิตย์ สามีอาจจะใช้รถไปซื้อของมาขายที่บ้าน

### ไดอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

เวลา 05.30 น. ตื่นนอนทำกิจวัตรส่วนตัว และออกเดินทางจากบ้านพร้อมลูกมาถึงโรงเรียน เวลา 07.00 น. และทำงานรวมสอนพิเศษด้วยจนถึงเวลา 19.00 น. จึงเดินทางกลับถึงบ้าน 19.30 น. ประมาณ 21.30 น. เข้านอน ส่วนวันหยุดจะทำงานบ้านซักผ้า รีดผ้า ถูบ้าน ล้างจาน ช่วยสามีขายของ จนถึง 21.30 น. จึงเข้านอน

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถ

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถโดยทั่วไป

- ควรจำกัดการใช้รถยนต์เก่า การกำหนดอายุของรถให้พิจารณาไว้ในระยะกลาง ๆ (15-20 ปี)
- ให้มีการตรวจกวาดขันเรื่องใบขับข้อย่างเข้มงวด ผู้ไม่มีห้ามขับเด็ดขาด ถ้าขับให้ต้องโทษอย่างหนัก
- รถบรรทุกเล็ก (กระบะ) ควรจำกัดการใช้ในเวลาที่กำหนด (กรณีรถบรรทุก, สิบล้อด้วย)
- ควรให้ย้ายที่ทำการขนส่งออกไว้ชานเมือง
- ปลุกสำนึกของคนขับรถทุกคนให้เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด มีน้ำใจ รู้จักอดทน และให้เอื้อกัน

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์สมศรี มีสมมล ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

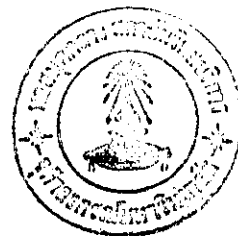
คิดว่ามีส่วนแต่น้อยมาก เพราะรายได้จากงานที่ทำไม่ค่อยพอใช้อยู่แล้ว แต่ถ้ากล่าวโดยรวม ถ้าทุกคนมีรายได้เยอะพอเพียงแน่นอน รายได้น่าจะเป็นตัวสำคัญมากที่ทำให้คนส่วนใหญ่ตัดสินใจซื้อรถ

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ไม่มีผลเลย อยู่ที่รายได้ Balance กับตำแหน่งหรือเปล่า ถ้าไม่สมดุลคงไม่คิดซื้อรถส่วนตัว หรือถ้ารายได้เยอะแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้บ้าน และไม่มีครอบครัว ความต้องการที่จะซื้อรถคงไม่มี

#### สถานะภาพโสดสมรส

สถานะภาพมีผลมาก เพราะรถส่วนตัวน่าจะเป็นจุดเริ่มต้นของผู้คิดจะมีครอบครัว



จำนวนลูกมากน้อย

ไม่มีผลเลย ลูกมากลูกน้อยก็คือลูกของเรา

ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

น่าจะมีส่วนมากโดยเฉพาะคนที่อยู่ต่างจังหวัด เพราะคงต้องการรถไว้ใช้งานเยอะกว่าคน  
กทม.

การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

มีส่วนมากเพราะถ้ามีบ้านแล้ว รถยนต์ต้องเป็นความต้องการอันดับ 2

ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

มีผลบ้างขึ้นอยู่กับความจำเป็นในการใช้สอย

การมีอาชีพเสริม

ถ้ามีอาชีพเสริมแต่รายได้ไม่แน่นอน คงไม่มีต่อความต้องการที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 16. อาจารย์สุรางคณา เตรีชนาคม อาจารย์โรงเรียนหอวัง

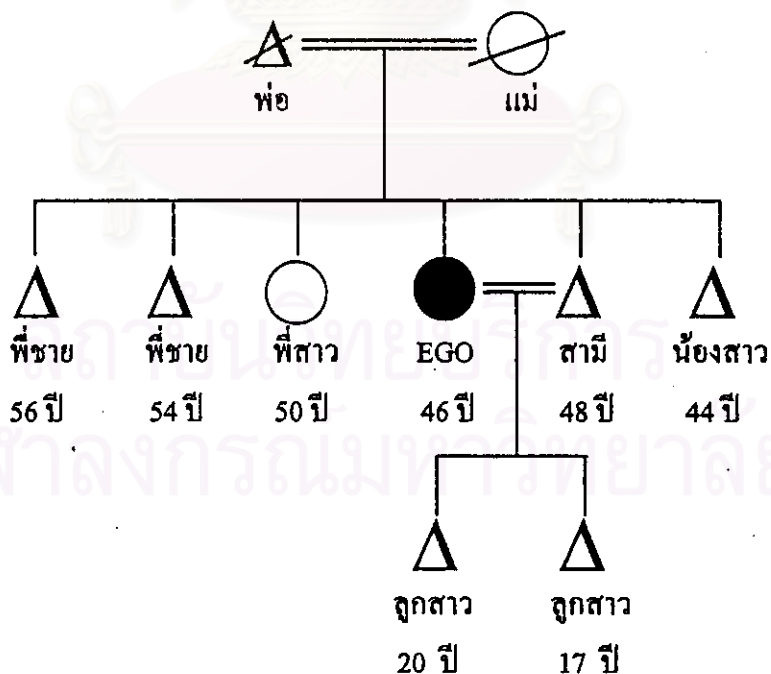
ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์สุรางคณา เตรีชนาคม อายุ 46 ปี เป็นชาวอำเภอเสนา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เริ่มรับราชการครูมาตั้งแต่อายุ 23 ปี มีประสบการณ์การสอนทั้งโรงเรียนต่างจังหวัดและในกรุงเทพมหานครครบถ้วนแล้วสามปีเป็นอาจารย์ 2 ระดับ 7 โรงเรียนสตรีวิทยา 2 มีบุตรสาว 2 คน อายุ 20 ปี และ 17 ปี ตามลำดับ ครอบครัวอาจารย์สุรางคณาเป็นครอบครัวเดี่ยวประกอบด้วยพ่อ แม่ และลูกสาว 2 คน พักอยู่บ้านพักส่วนตัวเนื้อที่ 100 ตารางวา อยู่ในซอยเสนานิคม 1 ถนนพหลโยธิน ลาดพร้าว หากเดินทางมาโรงเรียนโดยรถเมล์ในช่วงรถติดประมาณครึ่งชั่วโมง หากใช้รถส่วนตัวประมาณ 15-20 นาที ใช้รถคนละคันกับสามี โดยสามีใช้รถไว้ ส่วนตัวอาจารย์สุรางคณาใช้รถไฟฟ้กสวนถนน ซึ่งรถยนต์ทั้งสามคันซื้อเป็นเงินสด

ไดอะแกรมเครือญาติ

### กิจวัตรประจำวัน

ตื่นนอนเวลา 05.30 น. ออกจากบ้านมาโรงเรียนถึงประมาณ 06.30 น. รับประทานอาหารเช้า 07.30 กลางวัน 12.00 น. ดอนเย็นกลับบ้าน 17.00 น. รับประทานอาหาร 19.00 น. อาบน้ำ 20.00 น. ดูทีวีพักผ่อนนิดหน่อยและเข้านอนเวลาประมาณ 22.00 น. ในช่วงวันหยุดราชการ จะตื่นสายหน่อย พักผ่อนดูทีวี ปลูกต้นไม้ นั่งเล่น นอนเล่น ออกไปช้อปปิ้งบ้าง รับประทานอาหารเช้าไม่ตรงเวลา และเข้านอนประมาณ 5 ทุ่ม ส่วนงานบ้าน ได้มีคนรับใช้มาทำงานบ้าน

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากรโดยทั่วไป

- รถที่มีอายุการใช้งานมาก (เก่าเกินไป) ระวังใช้ ปัญหาการจากรส่วนหนึ่งที่เกิดขึ้นคือ รถเก่า เสียในขณะที่วิ่งแรงคว่น จะทำให้การจากรติดมากขึ้นไปอีก
- ไม่เห็นด้วยกับการกำหนดเลขคู่ - คี่ ของเลขทะเบียนรถในการวิ่งวันเว้นวัน เพราะบางครั้งบางวันเราอาจมีความจำเป็นต้องไปธุระตรงวันห้าม หรือไม่ไป (ใช้) ในวันที่อนุญาต

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์สุรพงษ์ เสรีชนาคม ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากรใน กรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

เนื่องจากค่าครองชีพในชีวิตประจำวันของแต่ละคนมีจำนวนเพิ่มขึ้น ถ้ามีรายได้น้อย ก็จะมีปัญหาในการซื้อรถยนต์ เพราะในปัจจุบัน การซื้อรถยนต์ส่วนตัว นอกเหนือจากค่าผ่อนรถในแต่ละเดือน เรายังต้องคอยดูแลในการตรวจสภาพรถยนต์ การทำประกันต่าง ๆ ค่าน้ำมัน ฯลฯ ซึ่งจะต้องเสียเงินมาก เพราะฉะนั้น ถ้าเรายังไม่พร้อมในเรื่องรายได้ ก็ไม่สมควรจะซื้อรถยนต์ส่วนตัว

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ไม่มีผล เพราะตำแหน่งของดิฉัน เป็นการทำงานในโรงเรียน ไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ในการติดต่อธุรกิจในวัน ยกเว้นการเดินทางไป - กลับ จากบ้านถึงที่ทำงาน ซึ่งสามารถใช้รถโดยสารประจำทางได้อย่างสะดวก

### สถานะภาพโศกสมรส

ดิฉันแต่งงานแล้ว คิดว่ามีความจำเป็นอย่างมากเพราะบางครั้งต้องเดินทางไปต่างจังหวัด เยี่ยมญาติ จะมีความสะดวกกว่า ไม่ต้องเหมารถตู้หรือขึ้นรถ บขส.ไป

### จำนวนลูกมากน้อย

น้อย ดิฉันก็ต้องการให้ลูกได้สบาย ไม่ต้องไปแออัดยัดเยียดกันบนรถประจำทาง เนื่องจาก คนสมัยนี้ไม่ค่อยเหลือน้ำใจสำหรับเด็ก หรือ คนแก่อีกแล้ว

### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

ดิฉันมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างจังหวัด จึงต้องการในการซื้อรถยนต์ส่วนตัวบ้าง เพราะบางครั้ง ต้องออกไปเยี่ยมพ่อแม่ ญาติต่างจังหวัด

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

การมีบ้านในกรุงเทพฯ ก็มีอิทธิพลต่อการซื้อรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจาก สภาพการจราจร ในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ของสังคมในกรุงเทพฯ การซื้อรถยนต์ส่วนตัวมีประโยชน์ในการ ติดต่อธุรกิจได้อย่างสะดวก

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

ไม่มีผล เพราะจากบ้านมาจนถึงที่ทำงาน ใช้เวลาประมาณ 30 นาที โดยการนั่งรถโดยสาร ประจำทาง หากคนไม่แน่นเบียดเสียดกันร้อน ผู้บริการสุภาพก็น่าจะใช้รถเมย์โดยไม่ต้องการจะมีรถส่วนตัว

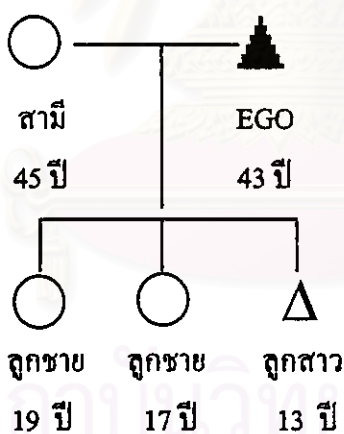
### การมีอาชีพเสริม

เนื่องจากในบางครั้ง เราจะต้องไปทำงานพิเศษนอกสถานที่ ถ้าซื้อรถยนต์ส่วนตัวก็จะทำให้เกิดความคล่องตัวในการทำงาน

## 17. อาจารย์สุปราณี อาจารย์โย อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 11.00 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์สุปราณี อาจารย์โย อายุ 43 ปี มีพื้นเพเดิมเป็นคนภาคอีสาน จังหวัดสกลนคร สามีทำงานในตำแหน่งผู้จัดการเขตของธนาคารสหธนาคารมีลูก 3 คน เป็นหญิง 2 คน ชาย 1 คน อายุ 19, 17 และ 13 ปีตามลำดับ อาศัยอยู่บ้านพักส่วนตัวย่านรามอินทรา เขตบางเขน โดยขณะนี้อยู่ในระหว่างผ่อนส่งกับธนาคารเดือนละ 5,500 บาท และยังมีภาระในการผ่อนรถอีก 3 คัน คือ วอลโว่, ชาร์ป และโตโยต้า อาจารย์สุปราณีเดินทางมาทำงานที่โรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวมาทุกวัน ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียนประมาณ 20 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางในช่วงเช้าโรงเรียนประมาณ 1 ชั่วโมง

ไดอะแกรมเครือญาติกิจวัตรประจำวัน

ตื่นนอนเวลา 05.30 น. ออกจากบ้านมาโรงเรียน 06.30 น. มาทำงานสอนนักเรียนและกลับบ้านเวลาประมาณ 16.30 น. มาถึงบ้าน 17.30 น. ประกอบอาหารมือเย็นรับประทานอาหารเช้าเวลา 19.00 น. ลูกที่วิพักผ่อนและเข้านอนเวลาประมาณ 21.00 น. ส่วนวันหยุดหรือเสาร์อาทิตย์ จะตื่นนอน 07.00 น. ดูแลอาหารเช้าให้ลูกไปเรียนพิเศษ และไปส่งลูกไปเรียนพิเศษกลับมาทำงานบ้านและไปรับลูกจากเรียนพิเศษ รับประทานอาหารเช้าเวลาประมาณ 20.00 น. เข้านอนเวลาประมาณ 22.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจอร์

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจอร์โดยทั่วไป

- ในช่วงเช้า ควรเพิ่มเลนพิเศษเพิ่มขาเข้ากรุงเทพฯ ในช่องทางกลับกัน เพื่อให้รถจะเข้าทำงานได้มีทางวิ่งมากขึ้น และในช่วงเย็นหลังเลิกงานก็เพิ่มทางขาออก สลับกันเข้าเย็น
- สร้างทางยกระดับเป็นรูปตัว U หรือเกือบมา สำหรับรถ U - TERN ในถนนต่าง ๆ เพื่อให้รถติด U - TERN น้อยลง
- การปรับเปลี่ยนไฟสัญญาณ เขียว - แดง เจ้าหน้าที่ไม่ค่อยสนใจว่า เส้นทางใดมีรถติดมากหรือน้อย ถ้าเส้นทางที่มีรถติดมาก ควรจะเปิดเขียวให้นานขึ้น หรือบางครั้งในจุดแยกที่มีไฟ จะไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่ปล่อยให้สัญญาณเป็นไปโดยอัตโนมัติ ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อเท็จจริง รถจะติดมาก

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์สุปราณี อาจารย์โย ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจอร์ในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์มาก เพราะรายได้ถ้าไม่เพียงพอกับรายจ่ายจะซื้อรถมาเพิ่มภาระอีกไม่ได้

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ไม่มี เพราะไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ในการมาทำงานสามารถรถเมล์ได้โดยไม่ลำบาก

#### สถานะภาพโสดสมรส

สมรสแล้วมีภาระในการรับส่งบุคคลในบ้าน จึงน่าจะต้องการซื้อรถยนต์มาก

#### จำนวนลูกมากน้อย

มีเพราะถ้ามีลูกมากก็จะต้องการใช้รถในการคมนาคมไปมา แต่ถ้าไม่มีลูกมากก็ไม่จำเป็นต้องซื้อรถมาใช้

#### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพฯกับต่างจังหวัด

มีผล เพราะภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดไม่จำเป็นต้องใช้รถในการเดินทาง เหตุผลสำคัญเพราะไม่มีบ้านเป็นหลักแหล่งเพราะฉะนั้น ใช้รถประจำทางจะเป็นการสะดวกกว่า

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

มีผลมากในเรื่องที่จอดรถ บ้านส่วนตัวในพื้นที่ กทม.จะต้งกันเนื้อที่ประโยชน์ใช้สอยในการจอดรถ อีกทั้งเห็นว่าถึงแม้คนกรุงเทพฯเองไม่ควรสนับสนุนในการซื้อรถใช้เป็นการแออัดในการจราจรและเพิ่มมลพิษต่าง ๆ มากด้วย

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

มีผลอย่างมากบางคนอาจคิดว่าที่ทำงานอยู่ไกลจะเดินทางได้สะดวกกว่าถ้าซื้อรถยนต์ส่วนตัว แต่ถ้ามองลึก ๆ ในการประหยัดค่าใช้จ่ายควรใช้รถเมล์มากกว่าเมื่อเทียบกับค่าน้ำมันรถแล้วควรจ่ายเพียง 3.50 บาท ก็ไปได้ตลอดสาย

### การมีอาชีพเสริม

มีผลต่อการซื้อรถในเรื่องอาชีพเสริม เพราะถ้ามีรายได้พิเศษมากขึ้นจะเป็นสิ่งจูงใจเพิ่มในการเลือกซื้อสิ่งซึ่งสามารถนำมาอำนวยความสะดวกให้กับครอบครัว ทั้งนี้คงต้องคำนึงถึงความจำเป็นด้วย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

18. อาจารย์ไมโคร รักไมค์ศิริ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท

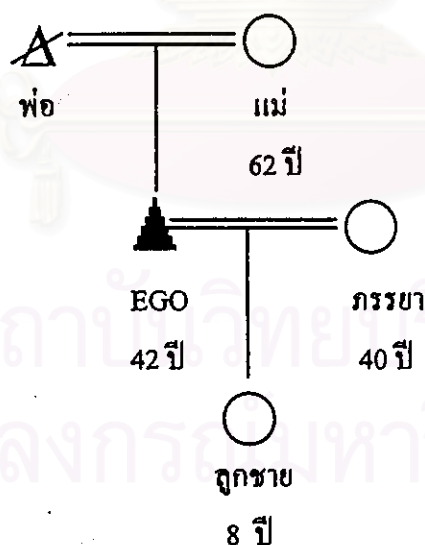
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 11.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ไมโคร รักไมค์ศิริ อายุ 42 ปี เป็นคนภาคกลาง บ้านเดิมอยู่อำเภอโนนรมย์ จังหวัดชัยนาท ภรรยาข้าราชการครู ในตำแหน่งอาจารย์ 2 ระดับ 7 โรงเรียนสารวิทยา มีลูกชายอายุ 8 ขวบ 1 คน กำลังศึกษาอยู่ชั้นประถมปีที่ 2 ที่โรงเรียนใกล้ ๆ ซอยทหารอากาศ ย่านสะพานใหม่ ซึ่งอาจารย์ไมโคร และภรรยาได้ร่วมกันซื้อเมื่อ 7-8 ปีที่แล้ว มีภาระค้ำผ่อนบ้านเดือนละ 15,000 บาท อาจารย์ไมโครได้รับแม่และหลานที่ต่างจังหวัดมาอยู่ด้วยเมื่อรวมคนในบ้านแล้วมี 5 คน สำหรับรถยนต์ที่ใช้เป็นรถยนต์นิสสันคันนี้ มือสองที่ซื้อมาเกือบสิบปีแล้ว โดยอาจารย์จะแะส่งภรรยาก่อนที่โรงเรียนสารวิทยาแล้วเลยมาโรงเรียนหอวัง โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง หากมาโดยรถเมล์ใช้เวลาประมาณ  $1\frac{1}{2}$  ถึง 2 ชั่วโมงในขณะที่ระยะทางจากบ้านมาที่ทำงานเพียง 8 กิโลเมตร

### ไดอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

05.30 น. ตื่นนอนปฏิบัติกิจวัตรส่วนตัว และออกจากบ้านเวลา 07.30 น. ทำการสอนที่โรงเรียนจนเวลา 16.00 น. เดินทางกลับบ้านพร้อมรับภรรยากลับด้วยถึงบ้านเวลา 17.30 น. รับประทานข้าวเย็นเวลาประมาณ 19.00 น. และเข้านอน 21.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถراجร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถراجรโดยทั่วไป

- จัดระบบขนส่งมวลชนให้มาก ๆ และหลากหลายชนิด เช่น รถเมล์ รถไฟฟ้า รถปรับอากาศ รถมินิบัส รถไฟ รถไฟใต้ดิน - หรือบนดิน ฯลฯ
- ยกยกระดับทางรถไฟให้สูงข้ามที่แยกต่าง ๆ เพื่อให้การจราจรสะดวกคล่องตัว ทำให้รถเมล์สามารถเดินทางได้เร็วขึ้น ไม่ต้องเสียเวลา จะช่วยให้คนหันมาใช้บริการมากขึ้น และเป็นผลให้คนใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ไมโคร รักไมค์ศิริ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถراجรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

แน่นอนทีเดียว รายได้ย่อมเป็นที่แน่นอนว่าเมื่อมีรายได้เยอะมีเงินเก็บเหลือเพื่อคนเราย่อมจะแสวงหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับตัวเอง และสิ่งแรกที่คนเราอยากได้มากที่สุดคือ รถส่วนตัว หรือ ๆ สักคัน มันอยู่ที่รายได้ อยู่ที่ตัวนี้ตัวเดียวสำคัญมาก ๆ

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

มีส่วนสำคัญทีเดียว เพราะเป็นผู้บริหารระดับ หรือสูงกว่าย่อมอยากจะมีรถใช้อำนวยความสะดวกอย่างน้อยสักคัน (ส่วนมากมีมากกว่า 1) เพราะคนไทยเรา 90% ถือว่าการมีรถคือการมีหน้ามีตาให้สังคมรับรู้ “ฉันมีรถแล้วนะฮะ” รายชะอย่าง

#### สถานะภาพโสดสมรส

ความเป็นโสดหรือสมรส ผมคิดว่าไม่มีความสำคัญครับ ผมคิดว่าถ้าผมเองหรือคนอื่นจะต้องซื้อเมื่อมีโอกาสคือมีรายได้มากพอ

#### จำนวนลูกมากน้อย

ถูกผมอายุเพียง 8 ขวบ คงไม่มีผลเท่าไรครับ แต่จะส่งผลให้ในอนาคตอันใกล้เมื่อเขาโตขึ้นความอยากข้อมืออยากจะมีเป็นส่วนตัวอีก สรุปก็คือมีผลในระยะเวลาในอนาคตอันไม่ไกล



### ภูมิถ้ำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

จำเป็นมากครับในเมื่อระบบขนส่งสาธารณะของเราบริการค่อนข้างแย่ และราคา  
ค่าโดยสารก็แพงหูฉี่อย่างนี้ เดินทางที่สะดวกสบาย เป็นส่วนตัว ค่าใช้จ่ายใกล้เคียงกันจะดีกว่า

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

คิดว่าคงไม่เกี่ยวกับบ้านมีไม่มีในกรุงเทพฯ เพราะว่ารถก็คืออีกปัจจัยหนึ่งมีความจำเป็นไม่  
แพ้ปัจจัย 4 เลขในสมัยนี้

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

ข้อนี้มีส่วนมากครับเพราะใครมีบ้านที่อยู่ไกล ๆ ที่ทำงานแล้วอยากจะมีรถเป็นธรรมดา

### การมีอาชีพเสริม

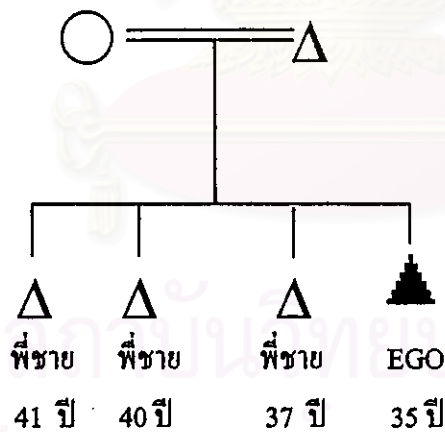
อาชีพเสริมพิเศษหรือ ผมว่าคุณจะมีอาชีพนี้หรือไม่ผมว่ารถมีความสำคัญหมดทุกด้าน  
อยู่ที่ว่าคุณหรือรัฐบาลต้องการให้ใช้รถและต้องการควบคุมด้วยวิธีไหน ผมคิดว่ารัฐบาลควรหาวิธี  
ที่ถูกต้อง เช่น สร้างทางให้หรือถนนให้ทันกับการเจริญเติบโตของวัดถุนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 19. อาจารย์ใจชาย สมครใจ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.00 น.  
สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ใจชาย สมครใจ อายุ 35 ปี รับราชการครุมาแล้ว 35 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี จบการศึกษามหาวิทยาลัยพลศึกษาอุดรธานี ยังไม่แต่งงาน พักอยู่กับเพื่อน 3 คน แถวปทุมวัน โดยค่าเช่าไม่รวมค่าน้ำ ค่าไฟฟ้าเดือนละ 3,000 บาท อาจารย์ใจชายใช้รถยนต์โคโยต้า รุ่นโคโรน่า โดยค่าล้างค่อนเดือนละ 15,000 บาท และจะขับรถมาสอนที่โรงเรียนทุกวัน อาจารย์ใจชายแม้จะยังไม่แต่งงานแต่เห็นว่ารถยนต์ส่วนตัวมีความจำเป็นมาก เพราะการจราจร ในกรุงเทพฯ แย่มาก หากไหนรถเมล์ก็จะเสียสุขภาพจิตเป็นอย่างมาก เนื่องจากแออัดขัดเขี้ยวร้อนและ รวดคืด อาจารย์ใจชายต้องเดินทางไปต่างจังหวัดบ่อยครั้ง เพื่อเยี่ยมพ่อแม่ และมีแฟนอยู่ที่จังหวัดอุดร แต่จะเดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถทัวร์บ้างรถแท็กซี่ส่วนตัวของตัวเองบ้าง

ไดอะแกรมเครือญาติกิจวัตรประจำวัน

เวลา 05.30 น. ตื่นนอน ทำกิจวัตรส่วนตัวแล้ว เดินทางมาโรงเรียนสอนนักเรียนจนถึง 16.30 น. จึงเดินทางกลับและสอนพิเศษแถวสถาบันกวดวิชาย่านสยามสแควร์ จนถึง 20.00 น. และ กลับบ้านพักผ่อนเข้านอนเวลา 23.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรโดยทั่วไป

- จัดการเรื่องรถเมล์โดยสารให้สะดวก และมีความสะดวกมากขึ้น
- ความปลอดภัยในรถเมล์โดยสาร
- เครื่องยนต์รถเมล์โดยสารหมั่นตรวจสอบให้อยู่ในคุณภาพที่ดีเสมอ
- การจัดการเรื่องจราจร ควรมีการปรับปรุงแก้ไข
- จังหวะไฟ สัญญาณไฟเขียว - แดง
- ตำแหน่งการยืนของจราจร บริเวณที่รถยนต์จำเป็นต้องไป หรือเคลื่อนที่ได้ไม่ต้องมีจราจรมาขึ้นโบก ยกเว้นทางแยกที่จะช่วยให้รถแต่ละคันไปได้
- ขอให้ยกเลิกวิธีการที่ไม่ให้กลับรถ (U - turn) แต่ใช้วิธีการที่ให้ขับไปไกล ๆ แล้วไปกลับมาใหม่ ซึ่งเป็นวิธีการที่จราจรในกทม. ชอบทำเป็นเรื่องไร้สาระ ยิ่งทำให้รถติดมากขึ้น เสียเชื้อเพลิงมากยิ่งขึ้น
- ลดจำนวนจราจรที่ไปขึ้นในบริเวณที่ไม่จำเป็นต้องช่วยอำนวยความสะดวกในบริเวณทางแยก - ออกจากซอยจะดีกว่า

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ใจชาย สมัครงใจ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัว โดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

#### รายได้

ถ้าจะพูดถึงการซื้อรถนั้นสำหรับผมนั้นก็ไม่มีปัญหา แต่เราคิดในแง่ที่ว่าเราจะตั้งหลักอยู่ที่กรุงเทพ หรือเปล่าที่ซื้อปัญหาอันยิ่งใหญ่เพราะว่าถ้าเราจะซื้อรถ ระดับคนธรรมดาอย่างเราก็ต้องซื้อในระบบเงินผ่อน ซึ่งเป็นปัญหาไม่น่าจะหนักใจครับ

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ถ้าจะพูดถึงตำแหน่งที่ดำรงอยู่ในปัจจุบันนี้ ถ้าจะพูดกันจริง ๆ แล้ว ถ้าจะซื้อรถนั้นมันค่อนข้างจะลำบากหน่อย ถ้าไม่เก็บเงินแล้วละก็จะมีอุปสรรคเป็นอย่างมาก

#### สถานะภาพโสดสมรส

ปัจจุบันนี้ผมยังโสดอยู่นะครับถ้าจะซื้อรถแล้วละก็ไม่มีปัญหา

### จำนวนลูกมากน้อย

ปัจจุบันนี้จะเห็นว่ายุคนี้เป็นยุคที่ต้องประหยัด ทุก ๆ คนก็เข้าใจส่วนมากคนที่จะซื้อรถก็จะมีน้อย ซึ่งเป็นผลจากเศรษฐกิจของแต่ละบุคคล แต่ถ้าพูดถึงเรื่องลูกคิดว่ามีความจำเป็นมากที่จะต้องซื้อรถยนต์

### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

ส่วนมากคนที่อยู่ภูมิลำเนาโดยเฉพาะที่กรุงเทพฯจะมีโอกาสซื้อรถมากกว่าคนต่างจังหวัด เพราะกรุงเทพฯเป็นศูนย์กลางของธุรกิจ ในการติดต่องานในด้านต่าง ๆ ซึ่งทุก ๆ คนก็จำเป็นในการใช้รถ ส่วนคนต่างจังหวัด ก็จำเป็นเหมือนกัน เพราะคนต่างจังหวัดจะใช้รถในการค้าขายขนส่งการค้า เป็นส่วนใหญ่

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

บ้านมีผลต่อการซื้อรถ คือ บ้านเป็นทุก ๆ สิ่งของคนในครอบครัว ถ้ามีรถแล้วไม่มีบ้าน ก็ทำนาคิดดูซิครับว่าเหตุการณ์จะเป็นอย่างไร จะไม่มีที่จอดรถใช้มั๊ยครับ ในกรณีที่ไม่มีบ้านใน กทม. ความต้องการในการซื้อรถก็จะมีน้อย สำหรับผมที่ซื้อก็เพราะต้องออกไปต่างจังหวัดบ่อยครั้ง แม้จะมีปัญหาในการจอดรถก็ตาม

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

ระยะทางจากบ้านมาที่ทำงาน กรณีแรกถ้าบ้านอยู่ใกล้ก็จำเป็นที่จะต้องมีส่วนของตัวเอง เพราะว่าจะนั่งรถโดยสารโดยเฉพาะรถเมย์ ซึ่งผู้คนแออัดเบียดกันในรถจะทำให้สุขภาพจิตเสียหายครับระยะทางก็ไกล กรณีที่สองคนบ้านใกล้ ๆ ก็ไม่จำเป็นที่จะต้องซื้อรถเพราะระยะทางจากบ้านมาที่ทำงานใกล้เมื่อมาถึงที่ทำงานต้องหาที่จอดรถทำให้เสียเวลานั่งรถโดยสารมาสะดวกกว่า

### การมีอาชีพเสริม

บุคคลที่มีอาชีพเสริมพิเศษมีผลต่อการซื้อรถ คือมีเงินพอที่ทำอะไรก็ได้ เช่น รถเก๊กชนต้องเปลี่ยนอะไหล่บางอย่างจำเป็นจะต้องใช้เงิน ถ้ามีรายได้พิเศษก็สามารถแก้ปัญหาเหล่านั้นได้

20. อาจารย์ปราวดี ไฉไลศิริ อาจารย์โรงเรียนหอวัง

ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยเนจจอ นิสิตชั้นปริญญาโท

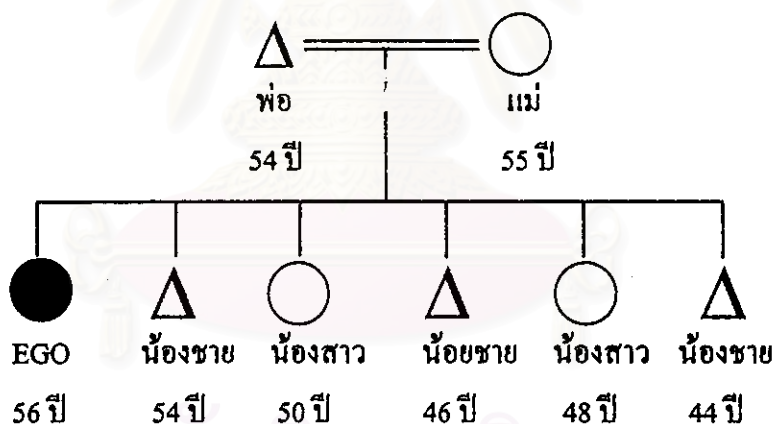
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 09.30 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์ปราวดี ไฉไลศิริ อายุ 25 ปี เข้ารับราชการอยู่ที่โรงเรียนหอวัง ประมาณ 2 ปีแล้ว ภูมิสำเนาเดิมอาจารย์ปราวดี เป็นชาวอยุธยา สถานภาพโสด พักอาศัยอยู่กับพี่สาวที่ซอยพหลโยธิน 52 (ทหารอากาศ) ย่านสะพานใหม่ แต่อยู่ในซอยถือการเดินทางมาสอนที่โรงเรียนจะใช้รถยนต์ โตโยต้าส่วนตัวขับมาทำงานเอง หากเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางต้องนั่งรถสองแถวออกมา ปากซอยแล้วจึงต่อรถเมล์ การเดินทางโดยรถเมล์ลำบากมากเพราะแออัดยัดเยียดร้อนและรถติดมาก หากไม่จำเป็นจะไม่ค่อยใช้รถเมล์

### ไคอะแกรมเครือญาติ



### กิจวัตรประจำวัน

เวลา 05.00 น. ตื่นนอนอาบน้ำแต่งตัวออกจากบ้านเวลาประมาณ 05.30 น. ถึงโรงเรียน 06.00 น. ทำงานดูแลนักเรียนและทำงานในโรงเรียน จนเวลา 09.00 น. เริ่มสอน เวลา 16.30 น. เลิกงานและออกจากโรงเรียนเวลาประมาณ 17.00 น. ถึงบ้านหกโมงเย็น พักผ่อนดูทีวี เตรียมการสอน และเข้านอนเวลาประมาณ 23.00 น.

### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรโดยทั่วไป

การจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นการวิครอนสิทธิส่วนบุคคล ปัญหาที่เกิดขึ้นคือรถติด ไซ่หรือไม่ อะไรทำให้รถติดจำนวนมากทำให้ติดจริงหรือ มันใจหรือไม่ถ้าจำกัดจำนวนรถแล้วรถ จะไม่ติด ทุกวันนี้สร้างถนนไว้ทำอะไร ถ้าไม่สร้างให้รถวิ่ง

ประเด็นหนึ่งที่ทุกคนไม่มอง บางครั้งถูกสร้างเชิงระบบให้รถติดเช่น ช่วงรังสิต - คอนเมือง ทำไม่ไม่สร้างเชิงระบบก่อนมีปัญหาเงินก็มีตอนนี้เงินยังสร้างได้

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์ปลาวดี โจ โลกศิริ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถราจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้ รายได้

มีมากเลยคะ เพราะเมื่อมีรายได้สูงก็ต้องหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับคน

#### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

ตำแหน่งสูงก็ควรมีรถหุ ๆ ไว้เชิดหน้าชูตา ส่วนตำแหน่งต่ำอย่างไรก็ได้

#### สถานะภาพโสดสมรส

ยังโสดอยู่ แต่บ้านอยู่ลึกเหลือเกิน เดินทางโดยรถเมย์ก็ลำบาก แต่ถ้าหากอยู่ใกล้ถนนรถเมย์ ผ่านก็ไม่จำเป็นต้องขึ้นรถ เพราะจะไปไหนมาไหนไม่ต้องพะวงกับใคร

#### จำนวนลูกมากน้อย

มีอิทธิพลมาก และผลกระทบทางเศรษฐกิจก็จะมีมาก เนื่องจากถ้าลูกมากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ก็มีมาก อิทธิพลในการซื้อจึงน้อย

#### ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

ภูมิลำเนาที่กรุงเทพมีผลต่อการซื้อรถมากกว่าคนที่มีภูมิลำเนาที่ต่างจังหวัด เนื่องจากความ นิยม รสนิยม ของคนกรุงเทพ จะชอบขับรถ และระยะทางลำบากกว่าต่างจังหวัดในการเดินทางเนื่อง จากครอบครัวมีเยอะคนจึงนิยมออกรถกันมาก

### การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

คนที่อาศัยในกรุงเทพ และคนที่ไม่ได้อยู่ใน กทม. นั้น ความต้องการต่าง ๆ ที่จะขึ้นตรงหรือส่งเสริมในการมีรถนั้น ไม่อาจที่จะคิดหรือวางแผนที่ได้เช่นในกรณีบ้านนี้ก็อาจมีส่วนบ้างนิดหน่อย แต่จะส่งผลให้กับคนที่อยู่ต่างจังหวัดมากกว่า เพราะอาจจะมีความจำเป็นเช่น ให้กลับบ้านต่างจังหวัด หรือใช้เดินทางไปไหนมาไหน แต่อาจจะไม่ขึ้นตรงกับคนที่ไม่มีบ้านใน กทม. หรือ ไม่มีบ้านใน กทม.

### ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

ระยะทางไกล มีอิทธิพลในการซื้อมากกว่าคนที่ไม่มีบ้านใกล้ที่ทำงาน เนื่องจากระยะทางไกล มีความจำเป็นต้องใช้มากกว่า และอาจจะคุ้มกว่า ถ้าระยะทางใกล้ที่ทำงานชั้นรถเมล์ ก็จะประหยัดได้มากกว่า

### การมีอาชีพเสริม

อาชีพเสริมทำให้มีรายได้มากขึ้นจากเดิม ดังนั้นผลและอำนาจในการซื้อจะมีมากกว่า คนที่ไม่มีอาชีพหรือรายได้เสริม เนื่องจากคนที่ไม่มีอาชีพเสริมการที่มีรถขับจะทำให้มีประโยชน์ต่อรายได้ ทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการทำงานที่ต้องพึ่งพารถยนต์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 21. อาจารย์อรอนงค์ คำดี อาจารย์โรงเรียนหอวัง

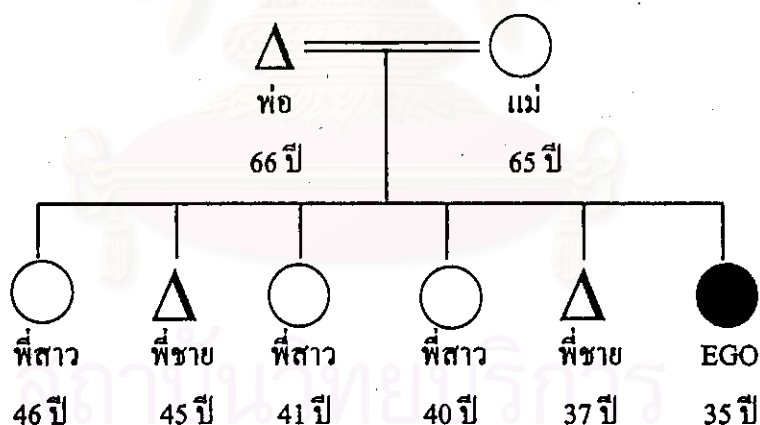
ผู้สัมภาษณ์ ร้อยตำรวจโทสุรวิทย์ โยนจอหอ นิสิตชั้นปริญญาโท

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันเวลาสัมภาษณ์ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541 เวลา 10.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ โรงเรียนหอวัง

อาจารย์อรอนงค์ คำดี อายุ 35 ปี เป็นชาวจังหวัดปราจีนบุรี จบการศึกษาระดับปริญญาตรีที่มหาวิทยาลัยศรีนครินทร ปรเกษมมิตร ยังไม่ได้แต่งงาน พักอยู่บ้านส่วนตัวย่านคลองจั่น บางกะปิ ซึ่งค่อนข้างแคบแล้ว อาจารย์อรอนงค์หากเดินทางโดยรถเมล์จะต้องต่อรถเมล์ประมาณ 2-3 ต่อใช้เวลาประมาณ  $1\frac{1}{2}$  - 2 ชั่วโมง หากใช้รถยนต์ส่วนตัวของอาจารย์จะใช้เวลาประมาณ  $\frac{1}{2}$  ชั่วโมง สาเหตุที่ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นเพราะต้องต่อรถเมล์หลายต่อต้องเสียเวลารอรถ และบ้านอยู่ในซอยลึก ต้องนั่งมอเตอร์ไซด์รับจ้างมาปากซอยด้วยแม้บ้านพักจะอยู่ใกล้โรงเรียนเพียง 15 กิโลเมตรก็ตาม

ไคอะแกรมเครือญาติกิจวัตรประจำวัน

ตื่นนอน 05.15 น. อาบน้ำแต่งตัวออกจากบ้านเวลา 05.50 น. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 35 นาที ทำงานจนถึง 17.30 น. จึงออกจากโรงเรียนถึงบ้านจะทำงานบ้านเตรียมการสอนและเข้านอนประมาณ 23.00 น. ส่วนวันหยุดจะทำงานบ้านดูทีวี ชอบปิ้งผักผ่อนรีดผ้า



### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจร

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจรโดยทั่วไป

- ให้ทุกคนที่สิทธิ์ที่จะมีรถใช้ได้เพียงคนละ 1 คัน ถ้าจะมีใหม่ให้นำทะเบียนเก่าไปแลกใช้ทะเบียนเดิมตลอด
- รถเก่าสภาพไม่ดี ให้ทิ้งห้ามนำมาใช้อีก
- ห้ามนำรถยนต์ส่วนตัวมาจอดขวางถนนส่วนรวม
- ถ้าทำผิดกฎจราจร ควรมีมาตรการที่เด็ดขาด
- ควรพัฒนารถเมต้าให้ดีเป็นตัวอย่างก่อนที่จะไปจำกัดสิทธิ์ประชาชน
- คนขับรถเมต้าไม่มีคุณภาพ ไม่รับผิดชอบชีวิตคนในรถ ควรรับผู้มีการศึกษาจะดีกว่า
- รถส่วนตัวไม่ควรให้นักศึกษาขับไปสถานศึกษา
- สถานที่บางที่ไม่ควรให้รถส่วนตัวเข้าไปให้มีจัดบริเวณจอดรถนอกเขต และมีรถบริการส่งฟรี

#### ทัศนคติเกี่ยวกับการต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

อาจารย์อรอนงค์ คำดี ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจรในกรุงเทพมหานคร ในมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนตัวโดยให้ความเห็นในการต้องการซื้อรถยนต์ตามเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้

##### รายได้

รายได้เป็นเหตุผลลำดับแรกในการต้องการจะซื้อรถยนต์ เพราะมนุษย์มีความต้องการไม่มีที่สิ้นสุด หากมีเงินจะนั่งรถเมต้าก็ยังคงกระไรอยู่ เพราะนั่งรถเมต้าทุกวันนี้ก็จะถึงที่ทำงานทรมารมาก

##### ตำแหน่งในหน้าที่การงาน

มีผล ตำแหน่งหน้าที่ตำแหน่งที่ไม่มีเงินเพียงพอที่จะซื้อรถ

##### สถานะภาพโสดสมรส

สมรสแล้วทำให้มีภาระมากจึงยังไม่ได้ซื้อรถ ถ้าโสดก็ไม่จำเป็นเท่าไร เพราะมีความคล่องตัวกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

##### จำนวนลูกมากน้อย

ลูกมากยากจน เงินซื้อรถคงต้องประหยัดให้มาก ส่วนลูกน้อยก็ต้องการให้เขาสบาย คิดันคิดว่าไม่มีผลต่อการต้องการซื้อหรือ เพราะลูกมากน้อยก็ต้องการซื้อรถยนต์เหมือนกัน

ภูมิสำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพกับต่างจังหวัด

ไม่มี ผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์ เพราะมีบริษัทขายรถอยู่ทั่วประเทศไม่มีปัญหา

การมีบ้านหรือไม่มีบ้านในกรุงเทพมหานคร

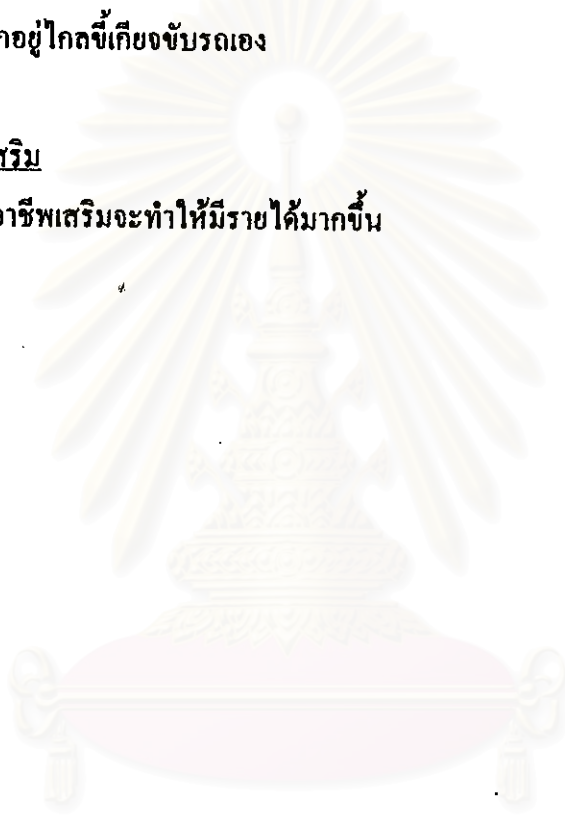
หากมีบ้านก็มีที่จอดรถผู้ที่ยังไม่มีบ้านเป็นของตนเอง ควรมีบ้านก่อนเพื่อจะได้ไม่จอดข้างทางหรือฝากปิ่นน้ำมันเป็นการให้สังคมเปล่า ๆ

ระยะทางจากบ้านห่างจากที่ทำงานใกล้ไกล

มีอิทธิพลมากอยู่ใกล้ก็สะดวกขึ้น

การมีอาชีพเสริม

มีเพราะถ้ามีอาชีพเสริมจะทำให้มีรายได้มากขึ้น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย