

### ผลการวิจัยและพินิจสมมุติฐาน

จากการศึกษาการขับขีของคนขับรถมินิบัสที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการทดสอบ สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถมินิบัส
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและ เศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร มีอายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา และรายได้

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

#### 1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถมินิบัส

ผลการศึกษาพบว่า ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาคือระหว่างช่วงอายุ 31-40 กับ 41-50 ปี คิดเป็น ร้อยละ 31 และร้อยละ 29 ตามลำดับ และส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 69 และมีบุตรที่อยู่ในความดูแลจำนวน 1-2 คนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40

ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71 รองลงมาเป็นระดับ ม.ต้น คิดเป็นร้อยละ 16 และร้อยละ 77 เป็นผู้คนจากต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาหางานทำโดยการขับรถมินิบัส

สำหรับเรื่องรายได้ของกลุ่มประชากรเป้าหมาย จากการศึกษาพบว่า กลุ่มประชากรเป้าหมายมีรายได้อยู่ในช่วง 6,001 - 7,500 บาท ต่อเดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29 รองลงมาจะได้อีกกว่า 9,000 บาท ต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 28 และจำนวนประชากรร้อยละ 68 ต้องอาศัยอยู่บ้านเช่า โดยเสียค่าเช่าบ้านอยู่ในช่วง 1,000-2,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 39

สิทธิานรถที่ขับขี่นั้น ร้อยละ 74 เป็นรถที่เช่าเขาขับ มีเพียงร้อยละ 26 เท่านั้นที่มีรถมินิกัสเป็นของตนเอง ซึ่งงานบรรดาผู้ที่มิดเป็นของตนเองนั้น คิดเป็นรถใหม่ เพียงร้อยละ 4 นอกนั้นร้อยละ 20 เป็นรถที่ซื้อต่อมา หรือเป็นรถมือสอง

ส่วนเรื่องอายุการจ้างงานของรถนั้น โดยมากใช้งานมาแล้วมากกว่า 8 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมามีอายุการจ้างงานอยู่ในช่วง 6-8 ปี คิดเป็นร้อยละ 24

เมื่อศึกษาถึงสาเหตุที่กลุ่มประชากรเป้าหมายมักฝ่าฝืนกฎหมายจราจร พบว่าส่วนใหญ่กระทำผิดเพราะความรีบร้อน ดังคิดเป็นร้อยละ 68 ส่วนเหตุผลรองลงมา พบว่ามีร้อยละ 26 คือ ท้าตามผู้อื่น และอื่น ๆ เช่น กรณีที่เป็นเหตุการณ์ต่อเนื่อง ซึ่งจำเป็นต้องปล่อยเลยตามเลย มิฉะนั้นรถที่ขับตามหลังมา อาจชนท้ายได้

แต่อย่างไรก็ตาม พบว่ามีส่วนใหญ่นำเคยเกิดอุบัติเหตุขึ้นเลยในรอบ 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 73 และมีเพียงร้อยละ 26 ที่เกิดอุบัติเหตุ 1-5 ครั้งต่อปี

เมื่อศึกษาดูจะพบว่า คนขับรถมินิกัสส่วนใหญ่นำไม่สะดวกต่อการเข้ารับการอบรมที่ทางกรมการขนส่งทางบกจัดขึ้น คิดเป็นร้อยละ 61 ที่ไม่เคยเข้ารับการอบรมเลยภายใน 1 ปี และผู้ที่เข้ารับการอบรมคิดเป็นร้อยละ 39 เท่านั้น

ตารางที่ 3.1: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
18-30 ปี	45	32
31-40 ปี	43	31
41-50 ปี	41	29
50 ปีขึ้นไป	11	8
รวม	140	100

ตารางที่ 3.1 แสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรที่มีมากที่สุดอยู่ในกลุ่มอายุ 18-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 31 ส่วนประชากรที่มีน้อยที่สุดคือกลุ่มอายุ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 8 เท่านั้น

ตารางที่ 3.2: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพสมรส		
โสด	42	30
สมรส	96	69
หม้าย	2	1
รวม	140	100

ตารางที่ 3.2 แสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรส่วนมากมีสถานภาพทางการสมรส คือสมรสหรือมีครอบครัวแล้ว คิดเป็นร้อยละ 69 รองลงมาคือเป็นโสด คิดเป็นร้อยละ 30 ส่วนผู้ที่มีสถานภาพทางการสมรสเป็นหม้ายมีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1

ตารางที่ 3.3: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียน	4	3
ประถมศึกษา	100	71
มัธยมต้น	22	16
มัธยมปลาย	6	4
อาชีวศึกษา	8	6
รวม	140	100

ตารางที่ 3.3 แสดงให้เห็นถึงระดับการศึกษา พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 71 รองลงมาคือระดับมัธยมต้น คิดเป็นร้อยละ 16 ระดับอาชีวศึกษา คิดเป็นร้อยละ 6 และระดับมัธยมปลาย คิดเป็นร้อยละ 4 ส่วนกลุ่มประชากรที่ไม่ได้เรียนหนังสือมีจำนวนน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 3

ตารางที่ 3.4: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทที่อยู่อาศัย

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทที่อยู่อาศัย		
บ้านเช่า	95	68
อยู่กับญาติ	12	9
บ้านตนเอง	33	24
รวม	140	100

ตารางที่ 3.4 แสดงให้เห็นถึงประเภทของที่อยู่อาศัย พบว่ากลุ่มประชากรโดยมากจะพักอาศัยอยู่ที่บ้านเช่า คิดเป็นร้อยละ 68 รองลงมาคือมีบ้านของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 24 และมีจำนวนน้อยสุดคือพักอยู่กับญาติ คิดเป็นร้อยละ 9

ตารางที่ 3.5: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอัตราค่าเช่าบ้าน

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
อัตราค่าเช่าบ้าน		
ต่ำกว่า 1,000 บาท	42	30
1,000-2,000 บาท	54	39
2,000 บาทขึ้นไป	44	31
รวม	140	100

ตารางที่ 3.5 แสดงให้เห็นถึงอัตราค่าเช่าบ้าน พบว่ากลุ่มประชากรที่ต้องจ่ายค่าเช่าบ้านอยู่ในช่วง 1,000-2,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมา คือ 2,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 31 น้อยสุดคือต่ำกว่า 1,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 30

ตารางที่ 3.6: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
รายได้		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	7	5
3,000-4,500 บาท	2	1
4,501-6,000 บาท	20	14
6,001-7,500 บาท	40	29
7,501-9,000 บาท	32	23
9,000 บาทขึ้นไป	39	28
รวม	140	100

ตารางที่ 3.6 แสดงให้เห็นถึงรายได้ พบว่ากลุ่มประชากรที่มีเงินเดือน 6,001-7,500 บาท มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29 รองลงมาคือ 9,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมา คือ 7,501-9,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 23 รองลงมาคือ 4,501-6,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 14

ตารางที่ 3.7: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
บุคคลที่ต้องเลี้ยงดู		
ไม่มี	46	33
1-2 คน	56	40
3-4 คน	33	24
5 คนขึ้นไป	5	4
รวม	140	100

ตารางที่ 3.7 แสดงให้เห็นถึงจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู พบว่ากลุ่มประชากรที่มีบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู 1-2 คน มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมาคือไม่มีบุคคลที่ต้องดูแล คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมาคือ 3-4 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และจำนวนน้อยสุดคือ 5 คนขึ้นไป มีร้อยละ 4

ตารางที่ 3.8: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการทําประกันชีวิต

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การทําประกันชีวิต		
ทำ	26	19
ไม่ทำ	114	81
รวม	140	100

ตารางที่ 3.8 แสดงให้เห็นถึงการทําประกันชีวิต พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่มักรักษาประกันชีวิต คิดเป็นร้อยละ 81 ส่วนประชากรคิดเป็นร้อยละ 19 ไม่ทําประกันชีวิต

ตารางที่ 3.9: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนปีที่ขับรถมินิบัสในกรุงเทพมหานคร

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนปีที่ขับรถ		
ต่ำกว่า 1 ปี	22	16
1-3 ปี	21	15
มากกว่า 3-6 ปี	25	18
มากกว่า 6-9 ปี	23	16
มากกว่า 9 ปี	49	35
รวม	140	100

ตารางที่ 3.9 แสดงให้เห็นถึงจำนวนปีที่ขับรถมินิบัสในกรุงเทพมหานคร พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่อายุขับรถมาแล้วกว่า 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 35 รองลงมาคือขับรถมากกว่า 3-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 18 รองลงมาคือมากกว่า 6-9 ปี เป็นจำนวน 23 คน และจำนวนน้อยสุดคือขับรถมาเป็นระยะเวลา 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 15

ตารางที่ 3.10: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามผู้สอนการขับรถมินิบัส

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ผู้สอนการขับรถมินิบัส		
มีผู้อื่นสอนให้	54	39
หัดขับเอง	82	59
หัดจากโรงเรียนสอนขับรถ	4	3
รวม	140	100

ตารางที่ 3.10 แสดงให้เห็นถึงการเรียนขับรถมินิบัส พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่นักหัดขับรถด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 59 รองลงมาคือมีผู้อื่นสอนให้ คิดเป็นร้อยละ 39 และมีเพียงจำนวนน้อยที่เรียนขับรถจากโรงเรียนสอนขับรถทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 3

ตารางที่ 3.11: จำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรตัวอย่างจำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การมีใบอนุญาตขับขี่		
มีใบอนุญาตขับขี่	127	91
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	13	9
รวม	140	100

ตารางที่ 3.11 แสดงให้เห็นถึงการมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 91 และกลุ่มประชากรที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 9

ตารางที่ 3.12: จำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาของการได้ใบขับขี่

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ระยะเวลาการได้ใบขับขี่		
ต่ำกว่า 1 ปี	22	16
1-3 ปี	23	16
3-5 ปี	27	19
มากกว่า 5 ปี	68	49
รวม	140	100

ตารางที่ 3.12 แสดงให้เห็นถึงระยะเวลาของการได้ใบขับขี่ พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นเวลามากกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 49 รองลงมาคือ 3-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 19 รองลงมาที่ใกล้เคียงกัน คืออยู่ในช่วง 1-3 ปี และ ต่ำกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 16

ตารางที่ 3.13: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเคยประกอบอาชีพขับรถมาก่อน

ลักษณะ ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การเคยประกอบอาชีพขับรถ		
ไม่เคย	48	34
เคย	92	66
รวม	140	100

ตารางที่ 3.13 แสดงให้เห็นถึงการเคยประกอบอาชีพขับรถมาก่อนหรือไม่ พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่เคยมีอาชีพขับรถมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 66 และกลุ่มประชากร คิดเป็นร้อยละ 34 ไม่เคยประกอบอาชีพขับรถมาก่อน

ตารางที่ 3.14: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนชั่วโมงที่ขับรถานแต่ละวัน

ลักษณะ ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนชั่วโมงที่ขับรถแต่ละวัน		
4-8 ชั่วโมง	5	4
9-12 ชั่วโมง	31	22
มากกว่า 12 ชั่วโมง	104	74
รวม	140	100

ตารางที่ 3.14 แสดงให้เห็นถึงจำนวนชั่วโมงที่ขับรถานแต่ละวัน พบว่ากลุ่มประชากรที่ขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมงต่อวัน มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74 รองลงมาคือ 9-12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 22 และผู้ที่ขับรถ 4-8 ชั่วโมงต่อวันมีจำนวนน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 4

ตารางที่ 3.15: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนวันที่ขับรถ

ลักษณะ ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนวันที่ขับรถ		
ประจำทุกวัน	115	82
แล้วแต่บางวัน	25	18
รวม	140	100

ตารางที่ 3.15 แสดงถึงจำนวนวันที่ขับรถ พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่ว่าจะขับรถเป็นประจำทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 82 และประชากรที่มาได้ขับรถเป็นประจำทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 18

ตารางที่ 3.16: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสิทธิในรถที่ขับขี่

ลักษณะ ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
สิทธิในรถที่ขับขี่		
เป็นเจ้าของ	37	26
เป็นรถเช่า	103	74
รวม	140	100

ตารางที่ 3.16 แสดงให้เห็นถึงสิทธิในรถที่ขับขี่ พบว่ารถมินิบัสที่กลุ่มประชากรส่วนใหญ่ว่าจะใช้นั้น เป็นรถเช่า คิดเป็นร้อยละ 74 และกลุ่มประชากร ร้อยละ 26 เป็นเจ้าของรถเอง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.17: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุการจ้างงานของรณมินิส

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
อายุการจ้างงาน		
น้อยกว่า 5 ปี	13	9
6-8 ปี	34	24
มากกว่า 8 ปี	93	66
รวม	140	100

ตารางที่ 3.17 แสดงให้เห็นถึงอายุการจ้างงานของรณมินิส พบว่าร้อยละส่วนใหญ่ที่มีอายุการจ้างงานมาแล้วมากกว่า 8 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาคือ 6-8 ปี คิดเป็นร้อยละ 24 และอายุการจ้างงานของรณมินิสน้อยกว่า 5 ปี มีจำนวนน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 9

ตารางที่ 3.18: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การเกิดอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	101	73
1-5 ครั้ง	37	26
6-10 ครั้ง	2	1
รวม	140	100

ตารางที่ 3.18 แสดงให้เห็นถึงการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถ คิดเป็นร้อยละ 73 รองลงมา เคย 1-5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 26 และกลุ่มประชากรจำนวนน้อยสุดเคยเกิดอุบัติเหตุ 6-10 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1

ตารางที่ 3.19: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเข้ารับการอบรมในรอบ 1 ปี

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การเข้ารับการอบรม		
ไม่เคย	86	61
เคย	54	39
รวม	140	100

ตารางที่ 3.19 แสดงให้เห็นถึงการเข้ารับการอบรมในรอบ 1 ปี ที่ทางกรมการขนส่งจัดขึ้นเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่ พบว่ากลุ่มประชากรโดยมากไม่เคยเข้ารับการอบรม คิดเป็นร้อยละ 61 และร้อยละ 39 ที่เคยเข้ารับการอบรม

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-10) เรียงลำดับความสัมพันธ์จากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับ 1. ขณะขับรถท่านจะเปลี่ยนเลนไปมาอยู่เสมอ เพื่อความรวดเร็ว มีค่าเฉลี่ย 2.6

ลำดับ 2. ถ้าท่านสามารถขับรถแซงคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที มีค่าเฉลี่ย 2.5

ลำดับ 3. เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านไปได้โดยเร็ว มีค่าเฉลี่ย 2.1

ลำดับ 4. ขณะการจราจรหนาแน่น ท่านจะขับรถออกนอกช่องทางเพื่อแซงคันอื่น เมื่อมีช่องว่างก็จะเข้าทันที มีค่าเฉลี่ย 2.0

ลำดับ 5. เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏขึ้น และรถคันหน้าท่านสามารถผ่านไปได้ ท่านจะขับตามคันหน้าท่านไป มีค่าเฉลี่ย 1.6

ลำดับ ". ท่านมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถ้ามีโอกาส มีค่าเฉลี่ย 1.6

ลำดับ ". ท่านหยุดรอผู้โดยสารที่ป้ายจนกว่าจะได้จำนวนที่พอใจ จึงจะออกรถ มีค่าเฉลี่ย 1.6

ลำดับ 8. ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะพยายามขับเข้าไปรับที่ป้ายทันที ไม่ว่าจะอยู่ในเลนไหน มีค่าเฉลี่ย 1.5

ลำดับ ". ท่านมักจอดรับส่งผู้โดยสารตามรายทางเรื่อย ๆ มีค่าเฉลี่ย 1.5

ลำดับ ". ท่านเคยขับรถออกนอกช่องทาง แล้วแซงเข้าเลนโดยทันทีตรงช่วงคอสะพานหรือช่วงทางเบี่ยง มีค่าเฉลี่ย 1.5

ตารางที่ 3.20: แสดงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

ตัวแปร	พฤติกรรมย่อย	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ
7	ขณะจับรถท่านจะเปลี่ยนเลนไปมาอยู่เสมอ เพื่อความรวดเร็ว	2.6	1
18	ถ้าท่านสามารถจับรถแข่งคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันที	2.5	2
2	เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านไปได้โดยเร็ว	2.1	3
19	ขณะการจราจรหนาแน่น ท่านจะจับรถออกนอกช่องทาง เพื่อแข่งคันอื่น เมื่อมีช่องว่างก็จะเข้าทันที	2.0	4
1	เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏขึ้น และรถคันหน้า ท่านสามารถผ่านไปได้ ท่านจะจับตามคันหน้าท่านไป	1.6	5
4	ท่านมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถ้ามีโอกาส	1.6	5
22	ท่านหยุดรอผู้โดยสารที่ป้ายจนกว่าจะได้จำนวนที่พอใจ จึงจะออกรถ	1.6	5
8	ขณะที่ท่านจับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะพยายามขับเข้าบริเวณที่ป้ายทันที ไม่ว่าอยู่เลนไหน	1.5	6
14	ท่านมักจะรีบส่งผู้โดยสารตามรายทางเรื่อย ๆ	1.5	6
17	ท่านเคยจับรถออกนอกช่องทาง แล้วแข่งเข้าเลนโดยทันที ตรงช่วงคอสะพาน หรือช่วงทางเบี่ยง	1.5	6

### 3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-5) เรียงลำดับความสัมพันธจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1. พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน มีค่าเฉลี่ย 1.68

ลำดับที่ 2. พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มีค่าเฉลี่ย 1.58

ลำดับที่ 3. พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีค่าเฉลี่ย 1.56

ลำดับที่ 4. พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน มีค่าเฉลี่ย 1.42

ลำดับที่ 5. พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด มีค่าเฉลี่ย 1.34

ตารางที่ 3.21: แสดงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย

ลำดับที่	ตัวแปร	พฤติกรรม	ค่าเฉลี่ย
1	v17-21	พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน	1.68
2	v7-11	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว	1.58
3	v1-6	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1.56
4	v22-26	พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน	1.42
5	v12-16	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด	1.34

#### 4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและ เศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร

อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.22: ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถยนต์

อายุ	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				
	ไม่ เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
18-30 ปี	20 (43.5)	14 (30.4)	9 (19.6)	3 (6.5)	46 (100.0)
31-40 ปี	21 (50.0)	12 (28.6)	6 (14.3)	3 (7.1)	42 (100.0)
41 ปีขึ้นไป	25 (48.1)	15 (28.8)	9 (17.3)	3 (5.8)	52 (100.0)
รวม	66 (47.1)	41 (29.3)	24 (17.1)	9 (6.4)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.22 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับรถยนต์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า กลุ่มอายุที่ไม่เคยมีพฤติกรรมขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี รองลงมาคือ ร้อยละ 48.1 ของผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป และร้อยละ 43.5 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ที่มีอายุน้อยระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 31 ปีขึ้นไป

สถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.23: ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร

สถานภาพ	พฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
โสด	18 (42.9)	13 (31.0)	8 (19.0)	3 (7.1)	42 (100.0)
สมรส	47 (48.9)	27 (28.1)	16 (16.7)	6 (6.3)	96 (100.0)
หย่าร้าง	1 (50.0)	1 (50.0)	0 (0)	0 (0)	2 (100.0)
รวม	66 (47.1)	41 (29.3)	24 (17.1)	9 (6.4)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.23 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้จับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร พบว่า กลุ่มบุคคลที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้าง รองลงมาคือร้อยละ 48.9 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรส และร้อยละ 42.9 ของผู้ที่มีสถานภาพโสด

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจรที่มีสถานภาพโสด จะมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร มากกว่าผู้จับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจรที่มีสถานภาพสมรส และหย่าร้าง

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.24: ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ประถมศึกษา	47 (45.2)	32 (30.8)	19 (18.3)	6 (5.8)	104 (100.0)
มัธยมศึกษา	14 (50.0)	7 (25.0)	5 (17.9)	2 (7.1)	28 (100.0)
อาชีวศึกษาขึ้นไป	5 (62.5)	2 (25.0)	0 (0)	1 (12.5)	8 (100.0)
รวม	66 (47.1)	41 (29.3)	24 (17.1)	9 (6.4)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.24 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้จับรตฝ่าฝืนกับพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร พบว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 62.5 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับอาชีวศึกษาขึ้นไป รองลงมาคือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และร้อยละ 45.2 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรตฝ่าฝืนที่มีระดับการศึกษาต่ำ จะมีพฤติกรรมการจับรตฝ่าฝืนสัญญาแพจราจร มากกว่าผู้จับรตฝ่าฝืนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าขึ้นไป

รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรดฝาน้ำเสียที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.25: ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการจับรดฝาน้ำเสียที่แตกต่างกัน

รายได้	พฤติกรรมการจับรดฝาน้ำเสียที่แตกต่างกัน				
	ไม่เลย	น้อย	พอ	พ่อยมาก	รวม
ต่ำกว่า 6,000 บาท	13 (46.4)	10 (35.7)	4 (14.3)	1 (3.6)	28 (100.0)
6,001-9,000 บาท	35 (47.9)	19 (26.0)	15 (20.5)	4 (5.5)	73 (100.0)
มากกว่า 9,000 บาท	17 (43.6)	13 (33.3)	5 (12.9)	4 (10.2)	39 (100.0)
รวม	65 (46.4)	42 (30.0)	24 (17.1)	9 (6.4)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.25 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้จับรดฝาน้ำเสียที่แตกต่างกัน พบว่า กลุ่มรายได้ที่ไม่เลยมีพฤติกรรมการจับรดฝาน้ำเสียที่แตกต่างกัน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 47.9 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-9,000 บาท รองลงมาคือ ร้อยละ 46.4 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท และร้อยละ 43.6 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรดฝาน้ำเสียที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาทขึ้นไป มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการจับรดฝาน้ำเสียที่แตกต่างกัน มากกว่าผู้จับรดฝาน้ำเสียที่น้อย

อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

ตารางที่ 3.26: ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

อายุ	พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
18-30 ปี	23 (51.1)	15 (33.3)	7 (15.6)	0 (0)	45 (100.0)
31-40 ปี	27 (62.8)	12 (27.9)	2 (4.65)	2 (4.65)	43 (100.0)
40 ปีขึ้นไป	33 (63.5)	12 (23.1)	5 (9.6)	2 (3.8)	52 (100.0)
รวม	83 (59.3)	39 (27.85)	14 (10)	4 (2.85)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.26 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับรถมีนิสัยกับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว พบว่า กลุ่มอายุที่ไม่เคยมีพฤติกรรมขับรถประมาทและหวาดเสียว เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 63.5 ของผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป รองลงมาคือ ร้อยละ 62.8 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี และร้อยละ 51.1 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถมีนิสัยที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป

สถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรถประมาทและหวาดเสียว

ตารางที่ 3.27: ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการจับรถประมาทและหวาดเสียว

สถานภาพ	พฤติกรรมการจับรถประมาทและหวาดเสียว				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
โสด	22 (52.4)	13 (30.9)	6 (14.3)	1 (2.4)	42 (100.0)
สมรส	58 (60.4)	26 (27.1)	9 (9.4)	3 (3.1)	96 (100.0)
หย่าร้าง	2 (100.0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (100.0)
รวม	82 (58.6)	39 (27.85)	15 (10.7)	4 (2.85)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.27 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้จับรถประมาทและหวาดเสียว พบว่า กลุ่มบุคคลที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจับรถประมาทและหวาดเสียว เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 100 ของผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้าง รองลงมาคือ ร้อยละ 60.4 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรส และร้อยละ 52.4 ของผู้ที่มีสถานภาพโสด

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า กลุ่มผู้จับรถประมาทและหวาดเสียว จะแสดงพฤติกรรมการจับรถประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรส และหย่าร้าง

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.28: ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว				
	ไม่เลย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ประถมศึกษา	61 (59.2)	27 (26.2)	11 (10.7)	4 (3.9)	103 (100.0)
มัธยมศึกษา	17 (58.6)	8 (27.6)	3 (10.3)	1 (3.4)	29 (100.0)
อาชีวศึกษาชั้นใบ	4 (50.0)	4 (50.0)	0 (0)	0 (0)	8 (100.0)
รวม	82 (58.6)	39 (27.8)	14 (10)	5 (3.6)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.28 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ขับรถมีนิสัยกับพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว พบว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่มีพฤติกรรมขับรถประมาทและหวาดเสียว "น้อย" เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับอาชีวศึกษาชั้นใบ รองลงมาคือ ร้อยละ 27.6 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และร้อยละ 26.2 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า กลุ่มผู้ขับรถมีนิสัยที่มีการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษา จะแสดงพฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่า

รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรถประมาณและหวาดเสียวที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.29: ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการจับรถประมาณและหวาดเสียว

รายได้	พฤติกรรมการจับรถประมาณและหวาดเสียว				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ต่ำกว่า 6,000 บาท	14 (48.3)	11 (37.9)	4 (13.8)	0 (0)	29 (100.0)
6,001-9,000 บาท	42 (58.3)	19 (26.4)	8 (11.1)	3 (4.2)	72 (100.0)
มากกว่า 9,000 บาท	25 (64.1)	9 (23.1)	3 (7.7)	2 (5.1)	39 (100.0)
รวม	81 (57.85)	39 (27.85)	15 (10.7)	5 (3.6)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.29 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้จับรถมีนิสัยกับพฤติกรรมการจับรถประมาณและหวาดเสียว พบว่า กลุ่มรายได้ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจับรถประมาณและหวาดเสียว เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 64.1 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท รองลงมาคือร้อยละ 58.3 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-9,000 บาท และร้อยละ 48.3 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรถมีนิสัยที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท จะแสดงพฤติกรรมการจับรถประมาณและหวาดเสียว มากกว่าผู้จับรถที่มีรายได้สูงกว่า

อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.30: ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

อายุ	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
18-30 ปี	29 (66.0)	12 (27.3)	3 (6.8)	0 (0)	44 (100.0)
31-40 ปี	33 (75.0)	9 (20.5)	2 (4.5)	0 (0)	44 (100.0)
40 ปีขึ้นไป	37 (71.2)	14 (26.9)	1 (1.9)	0 (0)	52 (100.0)
รวม	99 (70.7)	35 (25.0)	6 (4.3)	0 (0)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.30 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับรถมิโน้ตกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด พบว่า กลุ่มอายุที่ไม่เคยมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 75 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี รองลงมาคือร้อยละ 71.2 ของผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป และร้อยละ 66 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถมิโน้ตที่มีอายุน้อย ระหว่าง 18-30 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป

สถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.31: ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

สถานภาพ	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
โสด	29 (69.0)	11 (26.2)	2 (4.8)	0 (0)	42 (100.0)
สมรส	69 (71.9)	24 (25.0)	3 (3.1)	0 (0)	96 (100.0)
หย่าร้าง	2 (100.0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (100.0)
รวม	100 (71.4)	35 (25.0)	5 (3.6)	0 (0)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.31 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ขับรถมิโนบีส์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด พบว่า กลุ่มสถานภาพที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจอดรถในที่ห้ามจอด เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 100 ของผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้าง รองลงมาคือร้อยละ 71.9 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรส และร้อยละ 69 ของผู้ที่มีสถานภาพโสด

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถที่มีสถานภาพโสด มีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรส และหย่าร้าง

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการงดรณานที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.32: ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการงดรณานที่ห้ามจอด

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการงดรณานที่ห้ามจอด				
	ไม่เลย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ประถมศึกษา	74 (71.1)	27 (26.0)	3 (2.9)	0 (0)	104 (100.0)
มัธยมศึกษา	18 (62.1)	9 (31.0)	2 (6.9)	0 (0)	29 (100.0)
อาชีวศึกษาชั้นใบ	7 (100.0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	7 (100.0)
รวม	99 (70.7)	36 (25.7)	5 (3.6)	0 (0)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.32 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ขับรถยนต์กับพฤติกรรมการงดรณานที่ห้ามจอด พบว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่ไม่เลยมีพฤติกรรมงดรณานที่ห้ามจอดเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 100 ของผู้ที่มีการศึกษาดั้งแต่ระดับอาชีวศึกษาชั้นใบ รองลงมาคือร้อยละ 71.1 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา และร้อยละ 62.1 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถยนต์ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีพฤติกรรมการงดรณานที่ห้ามจอด มากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา และระดับอาชีวศึกษาชั้นใบ

รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการงดรณที่ห้ามจอดที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.33: ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการงดรณที่ห้ามจอด

รายได้	พฤติกรรมการงดรณที่ห้ามจอด				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ต่ำกว่า 6,000 บาท	18 (62.1)	10 (34.5)	1 (3.4)	0 (0)	29 (100.0)
6,001-9,000 บาท	52 (73.2)	16 (22.5)	3 (4.2)	0 (0)	71 (100.0)
มากกว่า 9,000 บาท	29 (72.5)	9 (22.5)	2 (5.0)	0 (0)	40 (100.0)
รวม	99 (70.7)	35 (25.0)	6 (4.3)	0 (0)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.33 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ขับรถมินิบัสกับพฤติกรรมการงดรณที่ห้ามจอด พบว่า กลุ่มรายได้ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมการงดรณที่ห้ามจอด เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 73.2 ของผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 6,001-9,000 บาท รองลงมาคือร้อยละ 72.5 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท และร้อยละ 62.1 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถมินิบัสที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการงดรณที่ห้ามจอด มากกว่าผู้ที่มีรายได้อยู่ในช่วง 6,001-9,000 บาท

อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ลับกัน

ตารางที่ 3.34: ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ลับกัน

อายุ	พฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ลับกัน				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
18-30 ปี	21 (46.7)	14 (31.1)	9 (20.0)	1 (2.2)	45 (100.0)
31-40 ปี	22 (50.0)	15 (34.1)	5 (11.4)	2 (4.5)	44 (100.0)
41 ปีขึ้นไป	29 (56.0)	15 (30.0)	6 (12.0)	1 (2.0)	51 (100.0)
รวม	72 (51.4)	44 (31.4)	20 (14.3)	4 (2.85)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.34 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้จับรถแข่งกับพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ลับกัน พบว่า กลุ่มอายุที่ไม่เคยมีพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ลับกัน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 56 ของผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป รองลงมาคือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี และร้อยละ 46.7 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรถแข่งที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ลับกัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป

สถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระงานที่คืบชั้นที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.35: ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการชำระงานที่คืบชั้น

สถานภาพ	พฤติกรรมการชำระงานที่คืบชั้น				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
โสด	20 (46.5)	13 (30.2)	8 (18.6)	2 (4.7)	43 (100.0)
สมรส	52 (54.2)	30 (31.4)	11 (13.6)	3 (3.6)	96 (100.0)
หย่าร้าง	0 (0)	1 (100.0)	0 (0)	0 (0)	1 (100.0)
รวม	72 (51.4)	44 (31.4)	19 (13.6)	5 (3.6)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.35 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้ชำระหนี้กับพฤติกรรมการชำระงานที่คืบชั้น พบว่า กลุ่มสถานภาพที่ไม่เคยมีพฤติกรรมชำระงานที่คืบชั้น เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือร้อยละ 54.2 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรส รองลงมาคือ ร้อยละ 46.5 ของผู้ที่มีสถานภาพโสด

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ชำระหนี้ที่มีสถานภาพโสด จะแสดงพฤติกรรมการชำระงานที่คืบชั้นมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรส

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ค้ำชันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.36: ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษา กับพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ค้ำชัน

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ค้ำชัน				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ประถมศึกษา	54 (52.0)	36 (34.6)	12 (11.5)	2 (1.9)	104 (100.0)
มัธยมศึกษา	13 (48.1)	7 (26.0)	6 (22.2)	1 (3.7)	27 (100.0)
อาชีวศึกษาขึ้นไป	5 (55.6)	2 (22.2)	1 (11.1)	1 (11.1)	9 (100.0)
รวม	72 (51.4)	45 (32.1)	19 (13.6)	4 (2.85)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.36 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้จับรถแข่งในที่ค้ำชัน พบว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจับรถแข่งในที่ค้ำชัน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือร้อยละ 55.6 ของผู้ที่มีการศึกษาในระดับอาชีวศึกษาขึ้นไป รองลงมาคือ ร้อยละ 52 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา และร้อยละ 48.1 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรถแข่งในที่ค้ำชันที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีพฤติกรรมการจับรถแข่งในที่ค้ำชัน มากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา และระดับอาชีวศึกษาขึ้นไป

รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระงานที่ค้ำจັນที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.37: ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการชำระงานที่ค้ำจັນ

รายได้	พฤติกรรมการชำระงานที่ค้ำจັນ				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ต่ำกว่า 6,000 บาท	12 (41.4)	11 (38.0)	5 (17.2)	1 (3.4)	29 (100.0)
6,001-9,000 บาท	39 (54.2)	23 (32.0)	8 (11.0)	2 (2.8)	72 (100.0)
มากกว่า 9,000 บาท	23 (59.0)	9 (23.0)	6 (15.4)	1 (2.6)	39 (100.0)
รวม	74 (52.85)	43 (30.7)	19 (13.6)	4 (2.85)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.37 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ชำระหนี้กับพฤติกรรมการชำระงานที่ค้ำจัน พบว่า กลุ่มรายได้ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมการชำระงานที่ค้ำจัน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 59 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท รองลงมาคือร้อยละ 54.2 ของผู้ที่มีรายได้ในช่วง 6,001-9,000 บาท และร้อยละ 41.4 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ชำระหนี้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการชำระงานที่ค้ำจัน มากกว่าผู้ที่มีรายได้สูงกว่า

อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนานแตกต่างกัน

ตารางที่ 3.38: ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน

อายุ	พฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
18-30 ปี	20 (43.5)	17 (36.9)	8 (17.4)	1 (2.2)	46 (100.0)
31-40 ปี	25 (58.1)	9 (20.9)	7 (16.3)	2 (4.7)	43 (100.0)
41 ปีขึ้นไป	24 (47.1)	17 (33.3)	7 (13.7)	3 (5.9)	51 (100.0)
รวม	69 (49.3)	43 (30.7)	22 (15.7)	6 (4.3)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.38 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับรถมิโน้กับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน พบว่า กลุ่มอายุที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือร้อยละ 58.1 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี รองลงมาคือร้อยละ 47.1 ของผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป และร้อยละ 43.5 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถมิโน้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป

สถานภาพที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนานที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.39: ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน

สถานภาพ	พฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
สตรี	19 (45.2)	15 (35.7)	7 (16.7)	1 (2.4)	42 (100.0)
สมรส	48 (50.0)	28 (29.2)	15 (15.6)	5 (5.2)	96 (100.0)
หย่าร้าง	2 (100.0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (100.0)
รวม	69 (49.3)	43 (30.7)	22 (15.7)	6 (4.3)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.39 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้จับรถมินิบัสกับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน พบว่า กลุ่มสถานภาพที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนานเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 100 ของผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้าง รองลงมาคือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรส และร้อยละ 45.2 ของผู้ที่มีสถานภาพสตรี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จับรถมินิบัสที่มีสถานภาพสตรี มีแนวโน้มพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน มากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรส และหย่าร้าง

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนานที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.40: ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ประถมศึกษา	53 (51.0)	30 (28.8)	16 (15.4)	5 (4.8)	104 (100.0)
มัธยมศึกษา	11 (39.3)	11 (39.3)	5 (17.8)	1 (3.6)	28 (100.0)
อาชีวศึกษาชั้นใบ	4 (50.0)	2 (25.0)	2 (25.0)	0 (0)	8 (100.0)
รวม	68 (48.6)	43 (30.7)	23 (16.4)	6 (4.3)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.40 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้จบบรมิมีสัมพันธ์พฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน พบว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่ไม่เคยมีพฤติกรรมจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 51 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา รองลงมาคือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับอาชีวศึกษาชั้นใบ และร้อยละ 39.3 ของผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้จบบรมิมีมีระดับการศึกษาตั้งแต่มัธยมศึกษาชั้นใบ มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน มากกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่า

รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอตรอผู้โดยสารที่ป้ายนานที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.41: ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการจอตรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน

รายได้	พฤติกรรมการจอตรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน				
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	รวม
ต่ำกว่า 6,000 บาท	13 (43.3)	12 (40.0)	4 (13.3)	1 (3.3)	30 (100.0)
6,001-9,000 บาท	35 (49.3)	21 (29.6)	11 (15.5)	4 (5.6)	71 (100.0)
มากกว่า 9,000 บาท	19 (48.7)	11 (28.2)	7 (18.0)	2 (5.1)	39 (100.0)
รวม	67 (47.9)	44 (31.4)	22 (15.7)	7 (5.0)	140 (100.0)

จากตารางที่ 3.41 นี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ขับรถมินิบัสกับพฤติกรรมการจอตรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน พบว่า กลุ่มรายได้ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมการจอตรอผู้โดยสารที่ป้ายนานเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือร้อยละ 49.3 ของผู้ที่มีรายได้อยู่ในช่วง 6,001-9,000 บาท รองลงมาคือร้อยละ 48.7 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท และร้อยละ 43.3 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับรถมินิบัสที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 6,001-9,000 บาท จะมีพฤติกรรมการจอตรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน มากกว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่า 9,000 บาท

## การพิสูจน์สมมติฐาน

การพิสูจน์สมมติฐาน เป็นการวัดว่าพฤติกรรมตามสมมติฐานมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงใด โดยนำค่าเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมหลักไปเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรจำนวนมาก และในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมหลักใดมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย ซึ่งการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

### สมมติฐานในการวิจัย

1. พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถวินัยมีผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร 18 "ท่านสามารถขับรถแข่งคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันที" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร 19 "ขณะการจราจรหนาแน่น ท่านจะขับรถออกนอกช่องทางเพื่อแข่งคันอื่น เมื่อมีช่องว่างก็จะเข้าทันที" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร 17 "ท่านเคยขับรถออกนอกช่องทางแล้ว แข่งเข้าเลนโดยทันทีตรงช่วงคอสะพาน หรือทางเบี่ยง"

เมื่อพิจารณาถึงค่าเฉลี่ย (Average) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มของพฤติกรรมหลักนี้มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.68 เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.52 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรจำนวนมาก

พฤติกรรมดังกล่าวนี้จัดเป็นพฤติกรรมเด่นสุดหรือเกิดขึ้นมากสุดในบรรดาผู้ขับรถมินิบัส เนื่องจากผู้ขับรถมินิบัสต้องพยายามทำงานหาเงินให้ได้มากที่สุด ซึ่งอาชีพขับรถนี้จะไม่มียารับประจำที่แน่นอน ดังนั้นถ้าในแต่ละวันขับรถได้จำนวนรอบน้อย ย่อมหมายถึงเงินรายได้ที่ลดน้อยลงด้วยเช่นกัน และท่ามกลางสภาพการจราจรที่ติดขัดเช่นในปัจจุบัน ทำให้คนขับรถมินิบัสต้องทำทุกวิถีทางเพื่อให้ไปถึงจุดหมายปลายทางอย่างรวดเร็วที่สุด และทั้งนี้จึงเป็นสาเหตุของพฤติกรรมการขับรถในงานที่ลึบชั้น อันส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

## 2. พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถมินิบัสมีผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ตัวแปร 7 "ขณะขับรถท่านจะเปลี่ยนเลนไปมาอยู่เสมอ เพื่อความรวดเร็ว" ลำดับที่ 2 ได้แก่ตัวแปร 8 "ขณะขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียกท่านจะพยายามขับเข้าไปรับที่ป้ายทันที ไม่ว่าจะอยู่ในเลนไหน" และลำดับที่ 3 มี 2 ตัวแปร ได้แก่ตัวแปร 9 "แม้ฝนตก ถนนลื่น ท่านก็ขับรถด้วยความเร็วสูงเนื่องจากต้องแข่งกับเวลา" และตัวแปร 11 "เวลาออกรถหลังจากส่งผู้โดยสารแล้ว ท่านไม่สนใจรถที่กำลังวิ่งมาอีกเลน คิดว่ายังงั้นต้องให้ทาง (ไม่เปิดไฟเลี้ยว)"

เมื่อพิจารณาถึงค่าเฉลี่ย (Average) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.58 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.52 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

พฤติกรรมหลักข้อนี้จะพบมากในลักษณะที่ว่า ขณะขับจะ เปลี่ยนเลนไปมาอยู่เสมอ เพื่อความรวดเร็ว ซึ่งจากความเป็นจริงจะเห็นได้ว่า ผู้ขับรถมินิบัสทั้งหลายจะขับรถเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปมาตลอดเวลา ถ้ามีที่ว่างที่สามารถขับไปได้ ทั้งนี้เพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็ว ซึ่งถ้าขับอยู่แต่เฉพาะช่องทางเดินรถซ้ายสุด จะทำให้ขับได้ช้า

แต่อย่างไรก็ตามจะพบว่ามิเพียงร้อยละ 23 เท่านั้น ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการชน บาด หรือเบรคกะทันหัน เพราะคนขับรถมินิบัสโดยมากจะอาศัยประสบการณ์ และความชำนาญในการขับขี่ ทำให้รอดพ้นจากการเกิดอุบัติเหตุได้ และจากการสัมภาษณ์ผู้ขับรถมินิบัส ทำให้ทราบว่าเขาจำเป็นต้อง ทน เพราะสภาพการจราจรที่ติดขัด ทั้งนี้ที่รู้ว่าการขับรถที่ช้าลงจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรได้

### 3. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถมินิบัสมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร

จรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ตัวแปร 2 "เมื่อไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้อัตโนมัติ" ลำดับที่ 2 ได้แก่ตัวแปร 1 "เมื่อไฟแดงปรากฏขึ้นและรถคันหน้าท่านเบรค ท่านจะขับรถตามคันหน้าท่านเบ" และลำดับที่ 3 ได้แก่ตัวแปร "ท่านมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถ้ามีโอกาส"

เมื่อพิจารณาถึงค่าเฉลี่ย (Average) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.56 เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.52 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรนี้มีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรจรมาก

พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถมินิบัสนี้ อาจส่งผลกระทบได้ในช่วงที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแล้ว แล้วเบรคท้ายแถวอยู่กลางถนน เนื่องจากไม่ทัน ซึ่งจากการสัมภาษณ์คนขับรถที่ทำให้ทราบว่า พฤติกรรมดังกล่าวนี้เป็นลักษณะที่เรียกว่า "ต่อเนื่อง" และกัลดหลังเบรคไม่ทัน ทำให้เกิดการชนท้ายได้ ซึ่งบางครั้งไม่ได้ตั้งใจที่จะกระทำการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ เพราะถ้าเป็นคนขับรถจะรู้ว่า ตามลักษณะของความเป็นจริงช่วงเวลาไฟเหลืองปรากฏจะเป็นช่วงที่รถส่วนใหญ่เร่งความเร็วของรถให้เพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถผ่านแยกการจราจรนั้นไปได้

#### 4. พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่ป้ายนานเกินควรของคนขับรถมินิบัสมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ตัวแปร 22 "ท่านหยุดรอผู้โดยสารที่ป้ายจนกว่าจะได้จำนวนที่พอใจ" อันดับที่ 2 ได้แก่ตัวแปร 24 "ท่านมักจะจอดรถรอผู้โดยสารที่ป้าย โดยไม่สนใจรถที่ตามมาข้างหลัง" และอันดับที่ 3 ได้แก่ตัวแปร 26 "ท่านต้องจอดรถรอผู้โดยสารเป็นเวลานานทุกป้าย"

เมื่อพิจารณาถึงค่าเฉลี่ย (Average) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.42 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.52 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรนี้มีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

พฤติกรรมการจอดรถรอผู้โดยสารที่ป้ายนาน หรือที่เรียกกันตามภาษาชาวบ้านว่า "แช่ป้าย" นั้น จากการสำรวจจะเห็นว่า ส่วนใหญ่จะตอบว่าไม่เคย ซึ่งทำให้เห็นว่าพฤติกรรมนี้ไม่ค่อยก่อให้เกิดปัญหาการจราจรมากนัก

และจากการสังเกตพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริง จะพบว่า มีบ้างที่คนขับรถมินิบัสจอดรถรอผู้โดยสารที่ป้ายเป็นเวลาประมาณ 3-4 นาที โดยที่บางครั้งไม่สนใจรถเมล์ที่เข้าป้ายตามมาข้างหลัง ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้ ซึ่งจากการสังเกต พบว่า เหตุการณ์เช่นนี้มักเกิดขึ้นตรงบริเวณทางแยกที่เป็นจุดเปลี่ยนรถโดยสาร เพราะจะมีผู้คนผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ผู้ขับรถมินิบัสหลายคนบอกว่า จะไม่จอดรถรอผู้โดยสารเป็นเวลานานทุกป้ายเสมอไป เพราะ "ป้ายอื่นก็ยังมีคนอื่นอีก ว่าจะมีแต่ป้ายนี้ป้ายเดียว" แต่จะจอดรอ ถ้าเห็นว่าผู้โดยสารคนนั้นกำลังวิ่งมาเพื่อขึ้นรถ

## 5. พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถมินิบัสมีผลกระทบต่อทกาท่าให้เกิดปัญหาการจราจร

### จรรยา

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ตัวแปร 14 "ท่านมักจอดรับส่งผู้โดยสารตามรายทางเรื่อย ๆ " อันดับที่ 2 ได้แก่ตัวแปร 13 "ท่านเคยจอดรถรับส่งผู้โดยสารบริเวณเส้นสีขาว-แดง" และอันดับที่ 3 มี 2 ตัวแปร ได้แก่ตัวแปร 12 "เมื่อมีผู้โดยสารเรียกหรือกดกริ่ง ท่านจะจอดเลย แม้จะไม่เข้าป้ายก็ตาม" และตัวแปร 15 "ท่านเคยจอดรถในบริเวณป้ายห้ามจอด เพื่อทำธุระใด ๆ "

เมื่อพิจารณาถึงค่าเฉลี่ย (Average) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.34 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.52 จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวม แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทกาท่าให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

พฤติกรรมนี้จากการสังเกตและสอบถาม สามารถอธิบายได้ว่าพฤติกรรมดังกล่าวจะเป็นในลักษณะจอดเลยป้ายหรือเกือบถึงป้ายเล็กน้อย เพราะเหตุผลที่ว่า

- ผู้โดยสารมักกดกริ่งต่อเมื่อถึงป้าย ทกาท่าบางครั้งไม่สามารถจอดได้ตรงป้ายจอดรถประจำทาง

- บางครั้งถ้าคนขับรถมินิบัสเห็นแต่แรกว่าป้ายที่กำลังจะถึงไม่มีผู้โดยสารรออยู่ และถ้ามีคนกดกริ่งก่อนถึงป้ายนั้น คนขับรถก็จะจอดทันที เพื่อที่ว่าจะได้ไม่ต้องเสียเวลาเข้าจอดในป้าย ทกาท่าที่สามารถขับรถผ่านเลยป้ายนั้นไปได้อย่างรวดเร็ว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย