



บทที่ 3

ผลการวิจัย

ในบทนี้จะเป็นผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษาถึงการจับชีพของคนขับรถสามล้อ เครื่องที่มีผลกระทบต่อปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ผลการวิจัยข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 5 ตอน คือ

1. ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถสามล้อเครื่อง
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาการจราจร มี อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ อัตราค่าเช่าบ้าน หลักประกันคุ้มครองชีวิต ระยะเวลาในการขับรถสามล้อเครื่องรับจ้าง ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ จำนวนชั่วโมงของการขับรถ
5. การพิสูจน์สมมติฐาน

1. ผลที่ได้จากการวิจัยข้อมูลมีดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถสามล้อเครื่องที่ทำการศึกษา

ข้อมูลส่วนตัวทั่วไปนั้นว่ามีความสำคัญที่จะบอกภาพกว้างๆของคนขับรถสามล้อเครื่อง ซึ่งผลจากการศึกษาสรุปรายละเอียดดังต่อไปนี้

จากการศึกษาพบว่าครึ่งหนึ่งของคนขับรถสามล้อเครื่องมีอาชีพรองคือทำนา ร้อยละ 36.70 ปีอาชีพขับสามล้อเครื่องเป็นอาชีพหลักเพียงอาชีพเดียวร้อยละ 10 มีอาชีพรองคือ รับจ้าง และร้อยละ 3 มีอาชีพรองคือทำไร่ ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพรองของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อาชีพรอง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่มีอาชีพ	44	36.70
ทำนา	60	50.00
ทำไร่	4	3.30
รับจ้าง	12	10.00
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 83.30 มีภูมิลำเนา อยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 6.7 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคกลางและภาคเหนือในสัดส่วนที่เท่าๆกัน ร้อยละ 1.7 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคใต้และกรุงเทพฯในสัดส่วนที่เท่า ๆ กัน ดังรายละเอียด ในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนาของคนขับสามล้อเครื่อง

ภูมิลำเนา	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ภาคกลาง	8	6.70
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	100	83.30
ภาคเหนือ	8	6.70
กรุงเทพฯ	2	1.70
ภาคใต้	2	1.70
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องร้อยละ 56.70 มีอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 40.00 มีอายุระหว่าง 18-30 ปี และมีเพียงร้อยละ 3.30 มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อายุ (ปี)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
18-30	48	40.00
31-40	68	56.70
41-50	4	3.30
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 85 แต่งงานแล้ว และร้อยละ 15 ยังเป็นโสดดังรายละเอียดในตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรสของคนขับรถสามล้อเครื่อง

สถานภาพการสมรส	จำนวน(คน)	ร้อยละ
โสด	18	15
สมรส	102	85
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถสามล้อเครื่อง ร้อยละ 76.70 จบประถมศึกษา ร้อยละ 16.70 จบมัธยมศึกษาตอนต้น มีอยู่ร้อยละ 6.70 เท่านั้นที่จบมัธยมศึกษาตอนปลาย ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 จำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษาของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	92	76.70
มัธยมศึกษาตอนต้น	20	16.70
มัธยมศึกษาตอนปลาย	8	6.70
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 23.30 ของคนขับรถสามล้อเครื่องมีรายได้อยู่ระหว่าง 4001-5000 บาท/เดือน ร้อยละ 20 มีรายได้มากกว่า 7000 บาท/เดือนขึ้นไป ร้อยละ 18.30 มีรายได้อยู่ระหว่าง 3000-4000 บาท/เดือน ร้อยละ 15 มีรายได้อยู่ระหว่าง 6001-7000 บาท/เดือนและ ร้อยละ 10 มีรายได้ต่ำกว่า 3000 บาท/เดือน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้จากการขับรถสามล้อเครื่อง

รายได้(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3000	12	10.00
3000-4000	22	18.30
4001-5000	28	23.30
5001-6000	16	13.30
6001-7000	18	15.00
มากกว่า 7000 บาทขึ้นไป	24	20.00
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่าร้อยละ 45 ของคนขับรถสามล้อเครื่องขับรถสามล้อเครื่องมีรายได้ไม่พอใช้ในครอบครัว ร้อยละ 28.3 มีรายได้พอใช้และมีเหลือเก็บ ร้อยละ 26.7 ของคนขับรถสามล้อเครื่องมีรายได้ไม่พอใช้จ่าย ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความพอเพียงของรายได้

ความพอเพียง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่พอใช้	54	45.00
พอใช้	32	26.70
มีเหลือเก็บ	34	28.30
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 55 ของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีบุตรในความดูแลอยู่ระหว่าง 1-2 คน ร้อยละ 23.30 มีบุตรในความดูแลระหว่าง 3-4 คน ร้อยละ 20 ไม่มีบุตรและมีร้อยละ 1.7 มีบุตรอยู่ในความดูแล 5 คนขึ้นไป ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนบุตรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

จำนวนบุตร(คน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่มี	24	20.00
1-2	66	55.00
3-4	28	23.30
5 คนขึ้นไป	2	1.70
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 46.7 ของคนขับรถสามล้อเครื่อง ต้องจ่ายค่าเช่าบ้าน อยู่ระหว่าง 1001-2000 บาท/เดือน ร้อยละ 35 ต้องจ่ายค่าเช่าบ้านต่ำกว่า 100 บาท/เดือน ร้อยละ 11.7 ไม่เสียค่าเช่าบ้านเนื่องจากมีบ้านของตนเองหรืออาศัยอยู่บ้านญาติ และ ร้อยละ 6.7 ต้องจ่ายค่าเช่าบ้านมากกว่า 2000 บาทขึ้นไป ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.9

ตารางที่ 3.9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายจ่ายค่าเช่าบ้านของคนขับรถสามล้อเครื่อง

รายจ่าย(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่เสีย	14	11.70
ต่ำกว่า 1000	42	35.00
1001-2000	56	46.70
มากกว่า 2000 บาทขึ้นไป	8	6.70
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ร้อยละ 96.7 ต้องเช่ารถสามล้อเครื่องประกอบอาชีพ มีเพียงร้อยละ 3.3 เท่านั้น ที่รถสามล้อเครื่องเป็นของตนเอง ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.10

ตารางที่ 3.10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเป็นเจ้าของรถสามล้อเครื่อง

ความเป็นเจ้าของ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เป็นของตนเอง	4	3.30
เช่า	116	96.70
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 94.83 ต้องจ่ายค่าเช่ารถสามล้อเครื่องอยู่ระหว่าง 201 บาท/วัน ร้อยละ 3.45 ต้องจ่ายค่าเช่ารถสามล้อเครื่องไม่เกิน 200 บาท/วัน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.11

ตารางที่ 3.11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามค่าเช่ารถสามล้อเครื่องต่อวัน

ค่าเช่า(บาท/วัน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 200 บาท	4	3.45
201-300	110	94.83
มากกว่า 300 บาทขึ้นไป	2	1.72
รวม	116	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ขับรถสามล้อเครื่องมากกว่า 25 วัน ในหนึ่งเดือน รองลงมาคือขับรถระหว่าง 16 - 25 วัน ในหนึ่งเดือน คิดเป็นร้อยละ 33.30 มีเพียงร้อยละ 6.70 ที่ขับรถไม่เกิน 15 วันในหนึ่งเดือน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.12

ตารางที่ 3.12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในการขับรถสามล้อเครื่องต่อเดือน

จำนวนวันที่ขับใน 1 เดือน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1 - 15 วัน	8	6.70
16 - 25 วัน	40	33.30
มากกว่า 25 วัน	72	60.00
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุการใช้งานระหว่าง 5 -10 ปี ร้อยละ 30 ขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุการใช้งานต่ำกว่า 5 ปี และมีร้อยละ 10 เท่านั้น ที่ขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี ขึ้นไป ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสภาพการใช้งานของรถสามล้อเครื่อง

สภาพการใช้งาน(ปี)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	36	30
5-10 ปี	72	60
มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	12	10
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 80 ไม่ได้ทำประกันชีวิตให้กับตนเอง มีเพียง ร้อยละ 20 เท่านั้นที่ทำประกันชีวิตดังรายละเอียดในตารางที่ 3.14

ตารางที่ 3.14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกันชีวิตของคนขับรถสามล้อเครื่อง

การประกันชีวิต	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ทำ	24	20
ไม่ทำ	96	80
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 43.30 ของคนขับรถสามล้อเครื่องขับรถสามล้อเครื่องในกรุงเทพมหานครอยู่ระหว่าง 3-6 ปี และขับอยู่ระหว่าง 1-3 ปี ในสัดส่วนเดียวกับคนขับรถสามล้อเครื่องที่ขับอยู่ระหว่าง 3-6 ปี ร้อยละ 6.7 ขับรถสามล้อเครื่องมากกว่า 9 ปีขึ้นไป ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.15

ตารางที่ 3.15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาการประกอบอาชีพขับรถสามล้อเครื่องในกรุงเทพมหานครของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลา(ปี)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	4	3.30
1-3 ปี	52	43.30
3-6 ปี	52	43.30
6-9 ปี	4	3.30
มากกว่า 9ปีขึ้นไป	8	6.70
รวม	120	100.00

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่อง ร้อยละ 41.7 หักขั้บรตสามล้อเครื่อง ก่อนประกอบอาชีพจากญาติ ร้อยละ 36.7 หักขั้บรตสามล้อเครื่องจากเพื่อน และร้อยละ 20 หักขั้บรตเอง ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.16

ตารางที่ 3.16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการหักขั้บรตสามล้อเครื่องของคน ขั้บรตสามล้อเครื่อง

การหักขั้บรต	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เพื่อน	44	36.70
ญาติ	50	41.70
หักขั้บเอง	24	20.00
อื่น ๆ	2	1.60
รวม	120	100.00

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 41.7 ของคนขับรถสามล้อเครื่องได้รับใบอนุญาต การขับขี่รถสามล้อเครื่องอยู่ระหว่าง 1-3 ปี ร้อยละ 40 ได้รับใบอนุญาตการขับขี่สามล้อเครื่อง มากกว่า 3-6 ปีและ ร้อยละ 6.7 เท่านั้นได้รับใบอนุญาตการขับขี่รถสามล้อเครื่องต่ำกว่า 1 ปี ลงมา ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.17

ตารางที่ 3.17 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อเครื่องของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาต (ปี)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	8	6.70
1-3 ปี	50	41.70
มากกว่า 3-6 ปี	48	40.00
7-9 ปี	10	8.30
มากกว่า 9 ปี ขึ้นไป	4	3.30
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 98.3 ได้ใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อเครื่องจากการไปสอบที่กรมการขนส่งทางบกด้วยตนเอง มี ร้อยละ 1.7 เท่านั้นที่ฝากผู้อื่นทำใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อเครื่องให้ ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.18

ตารางที่ 3.18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวิธีการได้มาใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อเครื่องของคนขับรถสามล้อเครื่อง

วิธีการได้มา	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไปสอบด้วยตนเอง	118	98.30
ฝากผู้อื่นทำให้	2	1.70
รวม	120	100.00

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.7 ขับรถสามล้อเครื่องมีจำนวนชั่วโมงในการขับอยู่ระหว่าง 8-12 ชั่วโมง/วัน และ ร้อยละ 28.3 มีจำนวนชั่วโมงในการขับมากกว่า 12 ชั่วโมง ขึ้นไปต่อวัน และมีเพียงร้อยละ 15 มีจำนวนการขับรถสามล้อเครื่องต่ำกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.19

ตารางที่ 3.19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนชั่วโมงในการขับรถสามล้อเครื่องของคนขับรถสามล้อเครื่องต่อวัน

จำนวนชั่วโมงในการขับรถ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 8 ชั่วโมง	18	15.00
8-12 ชั่วโมง	68	56.70
มากกว่า 12 ชั่วโมงขึ้นไป	34	28.30
รวม	120	100.00

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่ ร้อยละ 55 ทำผิดกฎจราจร เนื่องจากความรีบร้อน ร้อยละ 31.7 ทำผิดกฎจราจรเนื่องจากความไม่รู้ไม่มีเจตนาฝ่าฝืน ร้อยละ 5 ทำผิดกฎจราจรเนื่องมาจากบริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ และ ร้อยละ 5 ไม่เคยทำผิดกฎจราจร และมีอยู่จำนวนเล็กน้อยเกิดจากความเขิน และทำตามผู้อื่น ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.20

ตารางที่ 3.20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสาเหตุที่กระทำผิดกฎจราจร ของคนขับรถสามล้อเครื่อง

สาเหตุ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ความรีบร้อน	66	55.00
ความไม่รู้(ไม่มีเจตนาฝ่าฝืน)	38	31.70
ความเขิน	2	1.70
ทำตามผู้อื่น	2	1.70
ในบริเวณที่ฝ่าฝืน ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่	6	5.00
อื่น ๆ	6	5.00
รวม	120	100.00

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถสามล้อเครื่อง ร้อยละ 53.3 ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถสามล้อเครื่องในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา มีร้อยละ 46.7 เคยเกิดอุบัติเหตุประมาณ 1-5 ครั้งในรอบปีที่ผ่านมา ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.21

ตารางที่ 3.21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาของคนขับรถสามล้อเครื่อง

การเกิดอุบัติเหตุ(ครั้ง)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่เกิดอุบัติเหตุ	64	53.30
1-5	56	46.70
รวม	120	100.00

2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถสามล้อเครื่องรับจ้าง ประกอบด้วยลำดับที่ ตัวแปร ค่าดัชนี และค่าดัชนีเฉลี่ย (ค่าดัชนีเฉลี่ยต่อผู้ตอบแบบสอบถาม 1 คน)

จากการศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-10) เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 ตัวแปร V7 ขณะขับรถสายตาของท่านมักจ้องกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง ค่าดัชนี เท่ากับ 222 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.85

ลำดับที่ 2 ตัวแปร V1 ท่านสามารถขับรถแซงคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที ค่าดัชนี เท่ากับ 204 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.70

ลำดับที่ 3 ตัวแปร V26 ระหว่างต่อรองราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรอนกว่าตกลงกันได้ ค่าดัชนี เท่ากับ 182 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.52

ลำดับที่ 4 ตัวแปร V9 ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที ค่าดัชนี เท่ากับ 178 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.48

ลำดับที่ 5 ตัวแปร V19 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว ค่าดัชนี เท่ากับ 172 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.43

ลำดับที่ 6 ตัวแปร V17 ท่านมักจอดรอผู้โดยสารบริเวณป้ายรถ ประจำทาง ค่าดัชนี เท่ากับ 162 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.35

ลำดับที่ 7 ตัวแปร V28 ในที่มีคนคับคั่ง ท่านมักจอดรอนกว่าจะรับผู้โดยสารได้ ค่าดัชนี เท่ากับ 160 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.33

ลำดับที่ 8 ตัวแปร V13 ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร ค่าดัชนี เท่ากับ 154 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.28

ลำดับที่ 9 ตัวแปร V2 ขณะหยุดรถรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม ค่าดัชนี เท่ากับ 146 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.22

ลำดับที่ 10 ตัวแปร V3 ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาส ท่านมักขับรดแซงคันอื่นตลอดค่าดัชนี เท่ากับ 142 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.18

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมที่มีความสำคัญ ลำดับที่ 1 "ขณะขับรดสายตาของท่านมักจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง" ลำดับที่ 2 "ท่านสามารถขับรดแซงคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที" ลำดับที่ 3 "ระหว่างต่อรองราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรอนกว่าตกลงกันได้" ลำดับที่ 4 "ขณะที่ท่านขับรดด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียกท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที" หรือ ลำดับที่ 5 "เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว" นั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นพฤติกรรมของบรรดาผู้ขับขีรถสามล้อรับจ้าง ที่เราพบเห็นกันอยู่เป็นประจำ ทั้งนี้ อาจเกิดจากสาเหตุต่างๆ เช่น ความจำเป็นที่ต้องสอดส่ายสายตามองหาผู้โดยสารอยู่ตลอดเวลาขณะขับรดนั้น เนื่องจากรายได้หลักของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการในแต่ละวัน วันใดได้ผู้โดยสารมากก็จะมีรายได้มาก หากวันใดมีผู้โดยสารน้อยก็จะมีรายได้น้อยและอาจไม่พอที่จะส่งค่าเช่ารถในวันนั้น

ส่วนสาเหตุของการขับรดแซงคันอื่นเมื่อเห็นว่าสามารถแซงได้ แม้จะเป็นในที่คับขัน หรือการเร่งร้อนที่จะผ่านทางแยกไปให้เร็วที่สุดโดยไม่ใส่ใจกับสัญญาณไฟจราจร ก็อาจจะเกิดจาก ผู้โดยสารขอร้องให้ขับไปถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็ว หรือเนื่องจากคนขับรดสามล้อเครื่องรับจ้างเองที่ต้องการ "ทำเวลา" ให้ได้จำนวนผู้โดยสารมากที่สุด ก่อนที่จะถึงเวลาส่งรถคืนหรือเก็บค่าเช่า เพื่อให้มีรายได้คุ้มกับค่าเช่าและค่าเชื้อเพลิง จึงเป็นภาวะกดดันที่สำคัญที่ทำให้ผู้ขับขีรถสามล้อ เครื่องรับจ้างต้องฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งโดยเจตนาและไม่ได้เจตนา อยู่เนืองๆ ปรากฏตามตารางที่ 3.22

ตารางที่ 3.22 ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ลำดับที่	ตัวแปร	พฤติกรรม	ค่าดัชนี	ค่าดัชนีเฉลี่ย
1	V7	ขณะขับรถสายตาของท่านมักจะจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง	222	1.85
2	V1	ท่านสามารถขับรถแซงคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที	204	1.70
3	V26	ระหว่างต่อรองราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรถจนกว่าตกลงกันได้	182	1.52
4	V9	ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียกท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที	178	1.48
5	V19	เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว	172	1.43
6	V17	ท่านมักจอดรถรอผู้โดยสารบริเวณป้ายรถประจำทาง	162	1.35
7	V28	ในที่มีคนคับคั่ง ท่านมักจอดรถจนกว่าจะรับผู้โดยสารได้	160	1.33
8	V13	ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร	154	1.28
9	V2	ขณะหยุดรถรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม	146	1.22
10	V3	ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาส ท่านมักขับรถแซงคันอื่นตลอด	142	1.18

3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถสามล้อเครื่องรับจ้าง ประกอบด้วยความถี่ของแต่ละพฤติกรรมจากแบบสอบถาม ค่าดัชนี และลำดับความสำคัญของพฤติกรรมการขับขี่

ค่าไค-สแควร์ที่แสดงในตารางที่ 3.23 เป็นผลจากการทดสอบค่า ไค-สแควร์ตัวอย่างเดียว (one-sample chi-square test) โดยทดสอบความแตกต่างระหว่าง ผู้ที่ตอบ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ค่าไค-สแควร์จะเป็นเครื่องชี้วัดความแตกต่างระหว่างทัศนคติของผู้ตอบในแต่ละระดับดังกล่าว ค่าไค-สแควร์ที่มีค่ามาก แสดงว่า ในแต่ละข้อคำถาม ผู้ตอบมีทัศนคติหรือความเห็นที่แตกต่างกันมาก

จากการศึกษา พฤติกรรมหลักการขับขี่ที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1 - 5) เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนาน ตัวแปร V25 - V30 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 138.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 37.54

ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ตัวแปร V19 - V24 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 131.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 22.44

ลำดับที่ 3 พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด ตัวแปร V13 - V18 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 128.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 26.17

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน ตัวแปร V1 - V6 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 115.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 60.28

ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ตัวแปร V7 - V12 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 106.57 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 70.76

ผลการศึกษาพฤติกรรมหลักที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร
พฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขัน

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V1 "ท่านสามารถขับรถแซงคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V2 "ขณะหยุดรถรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้าและเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V3 "ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรถแซงคันอื่นตลอด"

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 115.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 60.28) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้จะเห็นได้ว่ามีค่ามากกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนอย่างมากในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

สำหรับการทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่าง ผู้ที่ตอบ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ พบว่า ตัวแปรที่มีค่า ไค-สแควร์ สูง ได้แก่ ตัวแปร V6 V5 และ V4 โดยมีค่าไค-สแควร์ เท่ากับ 164.800, 74.133 และ 71.733 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไค-สแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบ พบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่แตกต่างกัน

พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V7 "ขณะขับรถ สายตาของท่านมักจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V9 "ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูงหากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V12 "ท่านมักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่อไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ"

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 106.57 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 70.76) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53)

จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่ามากกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนอย่างมากในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

สำหรับการทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่าง ผู้ที่ตอบ "น้อยมาก" "น้อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ พบว่า ตัวแปรที่มีค่า ไค-สแควร์ สูง ได้แก่ ตัวแปร V10 และ V11 โดยมีค่าไค-สแควร์ เท่ากับ 136.267 และ 109.067 ตามลำดับ แสดงว่า ความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไค-สแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบ พบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ "น้อยมาก" "น้อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่แตกต่างกัน

พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V17 "ท่านมักจอดรถรอผู้โดยสารใกล้บริเวณป้ายรถประจำทาง" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V13 "ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V18 "ท่านมักจอดรถชิดขอบทาง ห่างไม่เกิน 25 เซ็นติเมตร" เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 128.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 26.17) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่าง ผู้ที่ตอบ "น้อยมาก" "น้อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละข้อคำถาม

(ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ พบว่า ตัวแปรที่มีค่า ไค-สแควร์ สูง ได้แก่ ตัวแปร V16 โดยมีค่าไค-สแควร์ เท่ากับ 74.400 แสดงว่า ความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไค-สแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบ พบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่แตกต่างกัน

พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V19 "เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V23 "ขณะที่ท่านขับรถมาถึงทางแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจร ท่านจะขับตรงไป" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V24 "ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่ ท่านจะขับรถหยุดอยู่หลังเส้นให้หยุดรถ"

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 131.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 22.44) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่าง ผู้ที่ตอบ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ พบว่า ตัวแปรที่มีค่า ไค-สแควร์ สูง ได้แก่ ตัวแปร V20 และ V22 โดยมีค่าไค-สแควร์ เท่ากับ 47.200 และ 44.000 แสดงว่า ความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไค-สแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบ พบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่แตกต่างกัน

พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V26 "ระหว่างต่อรองราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรอจนกว่าตกลงกันได้" ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V28 "ในที่มีคนคับคั่ง ท่านมักจอดรอจนกว่าจะรับผู้โดยสารได้" และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V25 "ท่านมักหยุดรอจอดรับส่งผู้ส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้"

เมื่อพิจารณาค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 138.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 37.54) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่ามีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่ามีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่าง ผู้ที่ตอบ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ พบว่า ตัวแปรที่มีค่า ไค-สแควร์ สูง ได้แก่ ตัวแปร V30 โดยมีค่าไค-สแควร์ เท่ากับ 84.533 แสดงว่า ความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไค-สแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบ พบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ "บ่อยมาก" "บ่อย" "น้อย" และ "ไม่เคย" ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 9.28 ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักในการขับรถสามล้อเครื่องที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหา
การจราจร

ตัวแปร	พฤติกรรม	รวม	บ่อย มาก	บ่อย	น้อย	ไม่ เคย	ค่า ดัชนี	ลำดับที่	ค่าคะแนน	
V1	ท่านสามารถขับรถแข่งคันอื่นได้ ท่านจะแข่งทันที	% 100	25	28.3	38.3	8.3	204	2	22.400	
		F 120	30	34	46	10				
V2	ขณะหยุดรถสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแข่งไปข้างหน้าและเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม	% 100	5.0	38.3	30.0	26.7	146	9	29.067	
		F 120	6	46	36	32				
V3	ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาส ท่านมักขับรถแข่งคันอื่นตลอด	% 100	6.7	28.3	41.7	23.3	142	10	30.133	
		F 120	8	34	50	28				
V4	ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่ง เนื่องจากท่านขับรถแข่งในที่คับขัน	% 100	3.3	8.3	41.7	46.7	82	25	71.733	
		F 120	4	10	50	56				
V5	ในเขตการจราจรหนาแน่น เขตห้ามแข่ง ท่านขับรถแข่งหนีรถอื่นแต่ไม่ถูกจับ	% 100	6.7	6.7	33.3	53.3	80	26	74.133	
		F 120	8	8	40	64				
V6	ท่านเคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถแข่งคันอื่น	% 100	0	3.3	23.3	73.3	36	30	164.800	
		F 120	0	4	28	88				
พฤติกรรม การขับรถแข่งในที่คับขัน		ค่าเฉลี่ย 115.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 60.28								
V7	ขณะขับรถสายคาของท่านมักจ้องกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง	% 100	28.3	38.3	23.3	10.0	222	1	20.000	
		F 120	34	46	28	12				
V8	ท่านจะขับรถตามใจผู้โดยสารแม้จะเสี่ยงอันตรายบ้าง	% 100	1.7	16.7	36.7	45.0	90	24	55.200	
		F 120	2	20	44	54				
V9	ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียกท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที	% 100	20.0	21.7	45.0	13.3	178	4	27.467	
		F 120	24	26	54	16				
V10	ท่านขับรถสายไปมาเพื่อแสดงความสามารถในการขับและเป็นที่ยอมรับ	% 100	0	6.7	25.0	68.3	46	29	136.267	
		F 120	0	8	30	82				
V11	แม้มีคนกดนบนลิ้น ท่านก็จะขับรถด้วยความเร็วสูง	% 100	0	5.0	36.7	58.3	56	28	109.067	
		F 120	0	6	44	70				
V12	ท่านมักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่อไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ	% 100	5.0	20.0	43.3	31.7	118	18	38.667	
		F 120	6	24	52	38				
พฤติกรรม การขับรถในลักษณะประมาท		ค่าเฉลี่ย 106.57 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 70.76								

ตารางที่ 3.23 (ต่อ)

ตัวแปร	พฤติกรรม	รวม	บ่อย มาก	บ่อย	น้อย	ไม่ เคย	ค่า ดัชนี	ลำดับที่	ค่าโคสแควร์
V13	ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร	% 100	10.0	30.0	38.3	21.7	154	8	21.067
		F 120	12	36	46	26			
V14	ในกรณีที่รถเทียบถนน ท่านมักนำรถออกจากถนนโดยเร็ว	% 100	6.7	23.3	28.3	41.7	114	21	30.133
		F 120	8	28	34	50			
V15	ท่านขอรถรับส่งผู้โดยสารบริเวณที่มีเครื่องหมายขาวแดง บนพื้นถนน	% 100	3.3	20.0	48.3	28.3	118	18	50.400
		F 120	4	24	58	34			
V16	ท่านมักจอดรถบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น	% 100	3.3	8.3	50.0	38.3	92	23	74.400
		F 120	4	10	60	46			
V17	ท่านมักจอดรถรอผู้โดยสารใกล้บริเวณป้ายรถประจำทาง	% 100	20.0	18.3	38.3	23.3	162	6	12.000
		F 120	24	22	46	28			
V18	ท่านมักจอดรถชิดขอบทาง ห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร	% 100	3.3	23.3	50.0	23.3	128	15	52.800
		F 120	4	28	60	28			
พฤติกรรม การจอดรถในที่ห้ามจอด		ค่าเฉลี่ย 128.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 26.17							
V19	เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว	% 100	16.7	26.7	40.0	16.7	172	5	17.600
		F 120	20	32	48	20			
V20	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วลง	% 100	3.3	18.3	45.0	33.3	110	22	47.200
		F 120	4	22	54	40			
V21	เมื่อสัญญาณไฟแดงเริ่มปรากฏขึ้น และรถคันหน้าของท่านได้จับผ้าสัญญาณไฟ ท่านจะจับรถตามคันหน้าไปติดๆ กัน	% 100	11.7	16.7	30.0	41.7	118	18	26.400
		F 120	14	20	36	50			
V22	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป	% 100	10.0	11.7	46.7	31.7	120	17	44.000
		F 120	12	14	56	38			
V23	ขณะที่ท่านขับรถมาถึงทางแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจร ท่านจะจับตรงไป	% 100	18.3	18.3	25.0	38.3	140	11	12.800
		F 120	22	22	30	46			
V24	ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่ ท่านจะจับรถหยุดอยู่หลังเส้นให้หยุดรถ	% 100	11.7	20.0	30.0	38.3	126	16	19.467
		F 120	14	24	36	46			
พฤติกรรม การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		ค่าเฉลี่ย 131.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 22.44							

ตารางที่ 3.23 (ต่อ)

ตัวแปร	พฤติกรรม	รวม	น้อย มาก	น้อย	น้อย	ไม่ เคย	ค่า ดัชนี	ลำดับที่	ค่าโคสแควร์	
V25	ท่านมักหยุดรถ จอดรถ รับส่งผู้โดยสารในเขตที่ กำหนดไว้	% 100	13.3	21.7	33.3	31.7	140	11	12.533	
		F 120	16	26	40	38				
V26	ระหว่างต่อรถราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรถจนกว่าตกลงกันได้	% 100	21.7	23.3	40.0	15.0	182	3	16.267	
		F 120	26	28	48	18				
V27	ท่านออกรถทันที หลังจากส่งผู้โดยสารแล้ว	% 100	8.3	26.7	36.7	28.3	138	13	20.533	
		F 120	10	32	44	34				
V28	ไม่ว่ามีคนที่บ่น ท่านมักจอดจนกว่าจะรับผู้ โดยสารได้	% 100	10.0	33.3	36.7	20.0	160	7	21.867	
		F 120	12	40	44	24				
V29	ท่านมักขับรถหาผู้โดยสารตลอดเวลาโดยไม่หยุด รอตามจุดต่างๆ	% 100	5.0	26.7	46.7	21.7	138	13	42.400	
		F 120	6	32	56	26				
V30	ท่านจะรอรับผู้โดยสารบริเวณทางแยก แม้ สัญญาณไฟเขียวจะปรากฏขึ้น	% 100	1.7	8.3	36.7	53.3	70	27	84.533	
		F 120	2	10	44	64				
พฤติกรรม การหยุดรอผู้โดยสารนาน		ค่าเฉลี่ย 138.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 37.54								
		ค่าเฉลี่ยรวม 126.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน รวม 44.53								

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลที่สำคัญที่จะแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์และไม่สัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร ซึ่งสามารถที่จะนำข้อมูลนี้มาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร ข้อมูลที่ได้นำมาจากแบบสอบถาม ที่มีทั้งคำถามในเชิงบวกและคำถามในและเชิงลบ ในการให้คะแนนข้อมูลดังกล่าวในส่วนนี้ มีดังต่อไปนี้

ถ้าคำถามในเชิงบวกตอบ	บ่อยมาก	ให้คะแนน 3 คะแนน
	บ่อย	ให้คะแนน 2 คะแนน
	น้อย	ให้คะแนน 1 คะแนน
	ไม่เคย	ให้คะแนน 0 คะแนน

ถ้าคำถามในเชิงลบตอบ	บ่อยมาก	ให้คะแนน 0 คะแนน
	บ่อย	ให้คะแนน 1 คะแนน
	น้อย	ให้คะแนน 2 คะแนน
	ไม่เคย	ให้คะแนน 3 คะแนน

จากนั้นหาคะแนนรวมของพฤติกรรมเพื่อหาเกณฑ์ในการกำหนดระดับพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่อง โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ถ้าคะแนนเฉลี่ยของแต่ละคนแต่ละพฤติกรรมอยู่ระหว่าง

มากกว่าหรือเท่ากับ	2.25	พฤติกรรม	บ่อยมาก
1.49 -	2.24	พฤติกรรม	บ่อย
0.73 -	1.48	พฤติกรรม	น้อย
น้อยกว่า 0.73		พฤติกรรม	ไม่เคย

จากตารางที่ 3.24 พบว่า อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแรงในที่คับขันที่ต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 8.3 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมการขับรถแรงในที่คับขันบ่อย ร้อยละ 11.8 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีพฤติกรรมการแข่งรถในที่คับขันบ่อย ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี มีพฤติกรรมการแข่งรถในที่คับขันบ่อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุน้อยจะมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการแข่งรถในที่คับขันน้อยกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุมาก

ตารางที่ 3.24 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถแรงในที่คับขันของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อายุ (ปี)	พฤติกรรมการขับรถแรงในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	14 (29.2)	28 (58.3)	4 (8.3)	2 (4.2)	48 (100)
31-40	34 (50)	24 (35.3)	8 (11.8)	2 (2.9)	68 (100)
41-50	0 (0)	2 (50)	2 (50)	0 (0)	4 (100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 13.81 \quad df = 6 \quad P = .0318 \quad (p < .05)$$

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.25 พบว่า สถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.25 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ของคนขับรถสามล้อเครื่อง

สถานภาพ	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	4	8	4	2	
โสด	4 (22.2)	8 (44.4)	4 (22.2)	2 (11.1)	18 (100)
สมรสแล้ว	44 (43.1)	46 (45.1)	10 (9.8)	2 (2)	102 (100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 7.54 \quad df = 3 \quad P = .0565 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.26 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.26 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	40	38	10	4	92
	(43.5)	(41.3)	(10.9)	(4.3)	(100)
มัธยมศึกษาตอนต้น	6	12	2	0	20
	(30)	(60)	(10)	0	(100)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	2	4	2	0	8
	(25)	(50)	(25)	0	(100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 5.086$$

$$df = 6$$

$$P = .5328 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.27 พบว่า รายได้ของคนขับรถเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.27 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถสามล้อเครื่อง

รายได้ (บาท)	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 3,000	4 (33.3)	6 (50)	0 (0)	2 (16.7)	12 (100)
3,000-4,000	8 (36.4)	10 (45.5)	2 (9.1)	2 (9.1)	22 (100)
4,001-5,000	8 (28.6)	16 (57.1)	4 (14.3)	0 (0)	28 (100)
5,001-6,000	8 (50)	6 (37.5)	2 (12.5)	0 (0)	16 (100)
6,001-7,000	6 (33.3)	10 (55.6)	2 (11.1)	0 (0)	18 (100)
มากกว่า 7,000	14 (58.3)	6 (25)	4 (16.7)	0 (0)	24 (100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 21.174 \quad df = 15 \quad P = .1314 \quad (P > .05)$$

จากตารางที่ 3.28 พบว่า อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้นที่แตกต่างกัน(ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 71.4 ของผู้ที่ไม่เสียค่าเช่าบ้าน ไม่เคยมีพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้น ร้อยละ 42.9 ของผู้ที่ยเสียค่าเช่าบ้านในอัตราเดือนละต่ำกว่า 1,000 บาท ไม่เคยมีพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้น ร้อยละ 32.1 ของผู้ที่ยเสียค่าเช่าบ้านในอัตรา 1,001-2,000 บาท ไม่เคยมีพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้น ร้อยละ 25 ของผู้ที่ยเสียค่าเช่าบ้านในอัตราเดือนละมากกว่า 2,000 บาท ไม่เคยมีพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้น จึงกล่าวได้ว่า คนชำระสามล้อเครื่องที่เช่าบ้านในอัตราต่อเดือนสูง จะมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้นสูงตามไปด้วย

ตารางที่ 3.28 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่าบ้านกับพฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้นของ
คนชำระสามล้อเครื่อง

อัตราค่าเช่าบ้าน (บาท)	พฤติกรรมการชำระหนี้ในที่ค้ำชั้น				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ไม่เสียค่าเช่าบ้าน	10 (71.4)	0	2 (14.3)	2 (14.3)	14 (100)
ต่ำกว่า 1,000	18 (42.9)	18 (42.9)	6 (14.3)	0	42 (100)
1,000-2,000	18 (32.1)	30 (53.6)	6 (10.7)	2 (3.6)	56 (100)
มากกว่า 2,000	2 (25)	6 (75)	0	0	8 (100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 21.73 \quad df = 9 \quad P = .0098 \quad (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.29 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่ดับชั้นที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.20 ความสัมพันธ์ระหว่างหลักประกันการคุ้มครองชีวิตกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่ดับชั้นของคนขับรถสามล้อเครื่อง

หลักประกันการคุ้มครองชีวิต	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่ดับชั้น				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ทำ	12	12	0	0	24
	(50)	(50)	0	0	(100)
ไม่ทำ	36	42	14	4	96
	(37.5)	(43.8)	(14.6)	(4.2)	(100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 5.416$$

$$df = 3$$

$$P = .1437 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.30 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่ต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.30 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่อง	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
(ปี)					
ต่ำกว่า 1	2	2	0	0	4
	(50)	(50)	0	0	(100)
1-3	14	26	8	4	52
	(26.9)	(50)	(15.4)	(7.7)	(100)
มากกว่า 3-6	28	18	6	0	52
	(53.8)	(34.6)	(11.5)	0	(100)
มากกว่า 6-9	2	2	0	0	4
	(50)	(50)	0	0	(100)
มากกว่า 9	2	6	0	0	8
	(25)	(75)	0	0	(100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 16.259 \quad df = 12 \quad P = .1797 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.31 พบว่า ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.31 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ (ปี)	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
น้อยกว่า 1	2 (25)	4 (50)	2 (25)	0	8 (100)
1-3	18 (36)	22 (44)	6 (12)	4 (8)	50 (100)
มากกว่า 3-6	24 (50)	18 (37.5)	6 (12.5)	0	48 (100)
มากกว่า 6-9	2 (20)	8 (80)	0	0	10 (100)
มากกว่า 9	2 (50)	2 (50)	0	0	4 (100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 14.835 \quad df = 12 \quad P = .2505 \quad (P > .05)$$

จากตารางที่ 3.32 พบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าว มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 55.6 ของผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับร่น้อยกว่า 8 ชั่วโมง ไม่เคยมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ร้อยละ 20.6 ของผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับร่นระหว่าง 8-12 ชั่วโมงไม่เคยมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ร้อยละ 70.6 ของผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับร่นมากกว่า 12 ชั่วโมง ไม่เคยมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับร่นระหว่าง 8-12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันมากกว่าผู้ที่ขับร่นน้อยกว่า 8 ชั่วโมงและมากกว่า 12 ชั่วโมง

ตารางที่ 3.32 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถสามล้อเครื่อง

จำนวนชั่วโมงต่อวัน	พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
น้อยกว่า 8	10	6	0	2	18
	(55.6)	(33.3)	0	(11.1)	(100)
8-12	14	40	12	2	68
	(20.6)	58.8)	(17.63)	(5.9)	(100)
มากกว่า 12	24	8	2	0	34
	(70.6)	(23.5)	(5.9)	0	(100)
รวม	48	54	14	4	120

$$X^2 = 31.953 \quad df = 6 \quad P = .00 \quad (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.33 พบว่า อายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.33 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อายุ (ปี)	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	12 (25)	22 (45.8)	12 (25)	2 4.2	48 (100)
31-40	28 (41.2)	24 (35.3)	16 (23.5)	0	68 (100)
41-50	0	2 (50)	2 (50)	0	4 (100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 8.53 \quad df = 6 \quad P = .2017 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.34 พบว่า สถานภาพสมรสที่ต่างกันมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่ต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่มีสถานภาพโสด มีพฤติกรรมการขับ รถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 23.5 ของผู้ที่สมรสแล้ว มีพฤติกรรมการขับรถ ในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีสถานภาพโสด จะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

ตารางที่ 3.34 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะ ประมาทและหวาดเสียวของของคนรถสามล้อเครื่อง

สถานภาพ	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	4	6	6	2	18
	(22.2)	(33.3)	33.3)	(11.1)	(100)
สมรสแล้ว	36	42	24	0	102
	(35.3)	41.2	23.5)	0	(100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 12.94 \quad df = 3 \quad P = .0048 \quad (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.35 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.35 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท และหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	26 (28.3)	38 (41.3)	26 (28.3)	2 (2.2)	92 (100)
มัธยมศึกษาตอนต้น	10 (50)	8 (40)	2 (10)	0	20 (100)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	4 (50)	2 (25)	2 (25)	0	8 (100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 6.33 \quad df = 6 \quad P = .3870 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.36 พบว่า รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมี ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 16.7 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 18.2 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,000-4,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 28.6 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 4,001-5,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 37.5 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 5,001-6,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-7,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวและมิบ่อย ร้อยละ 16.7 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีรายได้มากขึ้นแต่ไม่เกิน 6,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมากขึ้นด้วย ส่วนผู้ที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสวียน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-7,000 บาท



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.36 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถ
ในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

รายได้ (บาท)	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
ต่ำกว่า 3,000	4 (33.3)	1 (33.3)	2 (16.7)	2 (16.7)	12 (100)
3,000-4,000	12 (54.5)	6 (27.3)	4 (18.2)	0	22 (100)
4,001-5,000	4 (14.3)	16 (57.1)	8 (28.6)	0	28 (100)
5,001-6,000	8 (50)	2 (12.5)	6 (37.5)	0	16 (100)
6,001-7,000	6 (33.3)	6 (33.3)	6 (33.3)	0	18 (100)
มากกว่า 7,000	6 (25)	6 (58.3)	6 (16.7)	0	24 (100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 37.225 \quad df = 15 \quad P = .0012 \quad (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.37 พบว่าอัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าว มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 14.3 ของผู้ที่ไม่เสียค่าเช่าบ้าน มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 23.8 ของผู้ที่ยเสียค่าเช่าบ้าน ต่ำกว่า 1,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 32.1 ของผู้ที่ยเสียค่าเช่าบ้านระหว่าง 1,001-2,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่ยเสียค่าเช่าบ้านมากขึ้นแต่ไม่เกิน 2,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวเพิ่มขึ้นด้วย

ตารางที่ 3.37 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่าบ้านกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อัตราค่าเช่าบ้าน (บาท)	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ไม่เสียค่าเช่า	4 (28.6)	6 (42.9)	2 (14.3)	2 (14.3)	14 (100)
ต่ำกว่า 1,000	12 (28.6)	20 (47.6)	10 (23.8)	0	42 (100)
1,000-2,000	22 (39.3)	16 (28.6)	18 (32.1)	0	56 (100)
มากกว่า 2,000	2 (25)	6 (75)	0	0	8 (100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 25.011$$

$$df = 9$$

$$P = .0030 \quad (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.38 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าว มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 16.7 ของผู้ที่ทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย ร้อยละ 27.1 ของผู้ที่ไม่ทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวบ่อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสวียน้อยกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่ไม่ทำประกันชีวิต

ตารางที่ 3.38 ความสัมพันธ์ระหว่างหลักประกันการคุ้มครองชีวิตกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

หลักประกันการคุ้มครองชีวิต	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ทำ	16	4	4	0	24
	(66.7)	(16.7)	(16.7)	0	(100)
ไม่ทำ	24	44	26	2	96
	(25)	(45.8)	(27.1)	(2.1)	(100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 15.41 \quad df = 3 \quad P = .0015 \quad (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.39 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.39 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่อง	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
(ปี)					
ต่ำกว่า 1	2	2	0	0	4
	(50)	(50)	0	0	(100)
1-3	14	20	16	2	52
	(26.9)	(38.50)	(30.8)	(3.8)	(100)
มากกว่า 3-6	20	22	10	0	52
	(38.5)	(42.3)	(19.2)	0	(100)
มากกว่า 6-9	2	0	2	0	4
	(50)	0	(50)	0	(100)
มากกว่า 9	2	4	2	0	8
	(25)	(50)	(25)	0	(100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 9.88 \quad df = 12 \quad P = .06261 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.40 พบว่า ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขีรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.40 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขีรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขีรถ	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
(ปี)					
น้อยกว่า 1	2 (25)	4 (50)	2 (25)	0	8 (100)
1-3	14 (28)	20 (40)	14 (28)	2 (4)	50 (100)
มากกว่า 3-6	18 (37.5)	20 (41.7)	10 (20.8)	0	48 (100)
มากกว่า 6-9	4 (40)	4 (40)	2 (20)	0	10 (100)
มากกว่า 9	2 (50)	0	2 (50)	0	4 (100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 7.55 \quad df = 12 \quad P = .8187 \quad (P > .05)$$

จากตารางที่ 3.41 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับรถสามล้อเครื่องแตกต่างกันจะมีความสัมพันธ์กันกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างกันดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 55.6 ของผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับรถน้อยกว่า 8 ชั่วโมง ไม่เคยมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ร้อยละ 35.3 ของผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับรถระหว่าง 8-12 ชั่วโมง ไม่เคยมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ร้อยละ 17.6 ของผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมง ไม่เคยมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับรถน้อยมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียน้อยตามไปด้วย

ตารางที่ 3.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงต่อวันกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง

จำนวนชั่วโมงต่อวัน	พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
น้อยกว่า 8	10	4	2	2	18
	(55.6)	(22.2)	(11.1)	(11.1)	(100)
8-12	24	18	26	0	68
	(35.3)	(26.5)	(38.2)	0	(100)
มากกว่า 12	6	26	2	0	34
	(17.6)	(76.5)	(5.9)	0	(100)
รวม	40	48	30	2	120

$$X^2 = 43.55 \quad df = 6 \quad P = .00 \quad (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.42 พบว่า อายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.42 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อายุ (ปี)	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	6 (12.5)	28 (58.3)	12 (25)	2 (4.2)	48 (100)
31-40	10 (14.7)	34 (50)	22 (32.4)	2 (2.9)	68 (100)
41-50	0 (0)	2 (50)	2 (50)	0 (0)	4 (100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 2.35 \quad df = 6 \quad P = .8845 \quad (P > 0.05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.43 พบว่า สถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.43 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด
ของคนขับรถสามล้อเครื่อง

สถานภาพ	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	2	8	6	2	18
	(11.1)	(44.4)	(33.3)	(11.1)	(100)
สมรสแล้ว	14	56	30	2	102
	(13.7)	(54.9)	(29.4)	2	(100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 4.313$$

$$df = 3$$

$$P = .2295 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.44 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.44 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด ของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	12	46	30	4	92
	(13)	(50)	(32.6)	(4.3)	(100)
มัธยมศึกษาตอนต้น	4	12	4	0	20
	(20)	(60)	(20)	0	(100)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	0	6	2	0	8
	0	(75)	(25)	0	(100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 4.961 \quad df = 6 \quad P = .5488 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.45 พบว่า รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มี
ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมจราจร
ในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง

รายได้ (บาท)	พฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 3,000	2 (16.7)	6 (50)	4 (33.3)	0	12 (100)
3,000-4,000	6 (27.3)	12 (54.5)	4 (18.2)	0	22 (100)
4,001-5,000	2 (7.1)	16 (57.1)	8 (28.6)	2 (7.1)	28 (100)
5,001-6,000	4 (25)	8 (50)	2 (12.5)	2 (12.5)	16 (100)
6,001-7,000	0	8 (44.4)	10 (55.6)	0	18 (100)
มากกว่า 7,000	2 (8.3)	14 (58.3)	8 (33.3)	0	24 (100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 23.628 \quad df = 15 \quad P = .0717 \quad (P > .05)$$

จากตารางที่ 3.46 พบว่า อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.46 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่าบ้านกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด ของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อัตราค่าเช่าบ้าน (บาท)	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ไม่ได้เสียค่าเช่าบ้าน	2 (14.3)	6 (42.9)	4 (28.6)	2 (14.3)	14 (100)
ต่ำกว่า 1,000	8 (19)	20 (47.6)	12 (28.6)	2 (4.8)	42 (100)
1,000-2,000	4 (7.1)	36 (64.3)	16 (28.6)	0	56 (100)
มากกว่า 2,000	2 (25)	2 (25)	4 (50)	0	8 (100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 15.04 \quad df = 9 \quad P = .0897 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.47 พบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าว มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 66.7 ของผู้ที่ทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิต มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย ร้อยละ 50 ของผู้ที่ไม่ทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิต มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อยกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่ไม่ได้ทำประกันชีวิต

ตารางที่ 3.47 ความสัมพันธ์ระหว่างหลักประกันการคุ้มครองชีวิตกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง

หลักประกัน การคุ้มครองชีวิต	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ทำ	6	16	0	2	24
	(25)	(66.7)	0	(8.3)	(100)
ไม่ทำ	10	48	36	2	96
	(10.4)	(50.0)	(37.5)	(2.1)	(100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 15.312 \quad df = 3 \quad P = .0016 \quad (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.48 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.48 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการขับ รถสามล้อเครื่อง (ปี)	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
ต่ำกว่า 1	0	4	0	0	4
	0	(100)	0	0	(100)
1-3	8	22	18	4	52
	(15.4)	(42.3)	(34.6)	(7.7)	(100)
มากกว่า 3-6	8	28	16	0	52
	(15.4)	(53.8)	(30.8)	0	(100)
มากกว่า 6-9	0	4	0	0	4
	0	(100)	0	0	(100)
มากกว่า 9	0	6	2	0	8
	0	(75)	(25)	0	(100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 15.697$$

$$df = 12$$

$$P = .2055 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 3.49 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่สามล้อเครื่องแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่า 1 ปีทั้งหมดมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย ร้อยละ 36 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ระหว่าง 1-3 ปี มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย ร้อยละ 58.3 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 3- 6 ปี มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย ร้อยละ 80 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6-9 ปีมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย ร้อยละ 50 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 9 ปี มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อย จึงกล่าวได้ว่า ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่มากขึ้นในช่วงตั้งแต่ 1-9 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อยลง ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 9 ปี มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6- 9 ปี

ตารางที่ 3.49 ความสัมพันธ์ระหว่างการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่	พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
(ปี)					
น้อยกว่า 1	0	8	0	0	8
	0	(100)	0	0	(100)
1-3	10	18	18	4	50
	(20)	(36)	(36)	(8)	(100)
มากกว่า 3-6	6	28	14	0	48
	(12.5)	(58.3)	(29.2)	0	(100)
มากกว่า 6-9	0	8	2	0	10
	0	(80)	(20)	0	(100)
มากกว่า 9	0	2	2	0	4
	0	(50)	(50)	0	(100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 21.75 \quad df = 12 \quad P = 0.04 \quad (P < .05)$$

จากตารางที่ 3.50 พบว่า จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดที่ต่างกัน

ตารางที่ 3.50 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง

จำนวนชั่วโมง ของการขับรถ	พฤติกรรมจราจรในที่ห้ามจอด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 8 ชั่วโมง	2	10	6	0	18
	(11.1)	(55.6)	(33.3)	0	(100)
8-12	10	34	22	2	68
	(14.7)	(50)	(32.4)	(2.9)	(100)
มากกว่า 12	4	20	8	2	34
	(11.8)	(58.8)	(23.5)	(5.9)	(100)
รวม	16	64	36	4	120

$$X^2 = 2.536 \quad df = 6 \quad P = .864 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.51 พบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุแตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.51 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟของคนขับรถสามล้อเครื่อง

อายุ (ปี)	พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	2 (4.2)	22 (45.8)	20 (41.7)	4 (8.3)	48 (100)
31-40	2 (2.9)	38 (55.9)	24 (35.3)	4 (5.9)	68 (100)
41-50	0 (0)	2 (50)	2 (50)	0 (0)	4 (100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 1.791$$

$$df = 6$$

$$P = 0.9379 \quad (p > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.52 พบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีสถานภาพการสมรสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 11.1 ของผู้ที่มีสถานโสด มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 43.1 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่สมรสแล้วจะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมากกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่เป็นโสด

ตารางที่ 3.52 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

สถานภาพการสมรส	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	0	14	2	2	18
	0	(77.8)	(11.1)	(11.1)	(100)
สมรสแล้ว	4	48	44	6	102
	(3.9)	(47.1)	(43.1)	(5.9)	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 8.22 \quad df = 3 \quad P = .0416 \quad (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.53 พบว่า คนขับสามล้อเครื่องที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 54.3 ของผู้ที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษา มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 30 ของผู้ที่มีระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 75 ของผู้ที่มีระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นจะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาแลมัธยมศึกษาตอนปลาย

ตารางที่ 3.53 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษาตอนต้น	2	50	36	4	92
	(2.2)	(54.3)	(39.1)	(4.3)	(100)
มัธยมศึกษาตอนต้น	2	6	10	2	20
	(10)	(30)	(50)	(10)	(100)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	0	6	0	2	8
	0	(75)	0	(25)	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 14.99 \quad df = 6 \quad P = .02 (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.54 พบว่า คนขับสามล้อเครื่องที่เช่าบ้านในอัตราค่าเช่าที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 14.3 ของผู้ที่ไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้านมีพฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 38.1 ของผู้ที่ยังต้องเสียค่าเช่าบ้านต่ำกว่า 1,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 50 ของผู้ที่ต้องเสียค่าเช่าบ้านระหว่าง 1,001-2,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย จึงกล่าวได้ว่า ผู้ที่เช่าบ้าน ในอัตราที่สูงขึ้นในช่วงอัตราค่าเช่าบ้านไม่เกิน 2,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรมากขึ้นด้วย

ตารางที่ 3.54 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่าบ้านกับพฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับสามล้อเครื่อง

อัตราค่าเช่าบ้าน (บาท)	พฤติกรรมการขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ไม่ได้เสียค่าเช่า	2 (14.3)	10 (71.4)	2 (14.3)	0	14 (100)
ต่ำกว่า 1,000	0	24 (57.1)	16 (38.1)	2 (4.8)	42 (100)
1,001-2,000	2 (3.6)	22 (39.3)	28 (50.0)	4 (7.1)	56 (100)
มากกว่า 2,000	0	6 (75)	0	2 (25)	8 (100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 22.902 \quad df = 9 \quad P = .0064 (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.55 พบว่า รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 16.7 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 45.5 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,000-4,000 บาท มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 64.3 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 4,001-5,000 บาท ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 37.5 ของ ผู้ที่มีรายได้ 5,001-6,000 บาท มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-7,000 บาท มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 16.7 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อย จึงกล่าวได้ว่า รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องสูงขึ้นมีแนวโน้ม มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสูงขึ้นด้วย ในช่วงรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท ส่วนผู้ที่มีรายได้มากกว่า 5,000 บาท เมื่อรายได้สูงขึ้นมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรต่ำลง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8.55 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถ
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

รายได้	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
(บาท)					
ต่ำกว่า 3,000	0	10	2	0	12
	0	(83.3)	(16.7)	0	(100)
3,000-4,000	2	8	10	2	22
	(9.1)	(36.4)	(45.5)	(9.1)	(100)
4,001-5,000	0	10	18	0	28
	0	(35.7)	(64.3)	0	(100)
5,001-6,000	2	6	6	2	16
	(12.5)	(37.5)	(37.5)	(12.5)	(100)
6,001-7,000	0	12	6	0	18
	0	(66.7)	(33.3)	0	(100)
มากกว่า 7,000	0	16	4	4	24
	0	(66.7)	(16.7)	(16.7)	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 34.32$$

$$df = 15$$

$$P = .0031 (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.56 พบว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.58 ความสัมพันธ์ระหว่างหลักประกันการคุ้มครองชีวิตกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

หลักประกันการคุ้มครองชีวิต	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
					(100)
ทำ	2	10	8	4	24
	(8.3)	(41.7)	(33.3)	(16.7)	(100)
ไม่ทำ	2	52	38	4	96
	(2.1)	(54.2)	(39.6)	(4.2)	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 7.526 \quad df = 3 \quad P = .0569 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.57 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

(ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถน้อยกว่า 1 ปี มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 42.3 ของผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถ 1-3 ปี มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 38.5 ของผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถมากกว่า 3-6 ปี มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อย ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถมากกว่า 6-9 ปี มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย จึงกล่าวได้ว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถ ตั้งแต่ 6 ปีลงไปมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อยลง ส่วนผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถมากกว่า 6 - 9 ปี มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับรถมากกว่า 3-6 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8.57 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการขับรถยนต์สามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถยนต์สามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการขับ รถยนต์สามล้อเครื่อง	พฤติกรรมการขับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
(ปี)					
ต่ำกว่า 1	2	0	2	0	4
	(50)	0	(50)	0	(100)
1-3	0	26	22	4	52
	0	(50)	(42.3)	(7.7)	(100)
มากกว่า 3-6	2	28	20	2	52
	(3.8)	(53.8)	(38.5)	3.8	(100)
มากกว่า 6-9	0	2	2	0	4
	0	(50)	(50)	0	(100)
มากกว่า 9	0	6	0	2	8
	0	(75)	0	(25)	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 40.12$$

$$df = 12$$

$$P = .00 \quad (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.58 พบว่าระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกันของผู้ขับรถสามล้อเครื่องมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 50 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อย ร้อยละ 40 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ 1-3 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อย ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 3-6 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อย ร้อยละ 60 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6-9 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย จึงกล่าวได้ว่า ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตไม่เกิน 6 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อยลงด้วย ส่วนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6-9 ปี มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตมากกว่า 3-6 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.58 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ (ปี)	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
น้อยกว่า 1	2	2	4	0	8
	(25)	(25)	(50)	0	(100)
1-3	0	26	20	4	50
	0	(52)	(40)	(8)	(100)
มากกว่า 3-6	2	28	16	2	48
	(4.2)	(58.3)	(33.3)	(4.2)	(100)
มากกว่า 6-9	0	2	6	2	10
	0	(20)	(60)	(20)	(100)
มากกว่า 9ปี	0	4	0	0	4
	0	(100)	0	0	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 26.21 \quad df = 12 \quad P = .01 (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.59 พบว่า จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 55.6 ของผู้ที่ขับรถต่ำกว่า 8 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 44.1 ของผู้ที่ขับรถระหว่าง 8-12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย ร้อยละ 17.6 ของผู้ที่ขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมงมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงในการขับรถมากขึ้นมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อยลง

ตารางที่ 3.59 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงต่อวันการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

จำนวนชั่วโมงของการขับรถ	พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 8 ชั่วโมง	0	8	10	0	18
	0	(44.4)	(55.6)	0	(100)
8-12	4	26	30	8	68
	(5.9)	(38.2)	(44.1)	(11.8)	(100)
มากกว่า 12 ชั่วโมง	0	28	6	0	34
	0	(82.4)	(17.6)	0	(100)
รวม	4	62	46	8	120

$$X^2 = 23.71 \quad df = 6 \quad P = .0006 \quad (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.60 พบว่า อายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนานที่แตกต่างกันความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 3.60 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนานของ
คนขับรถสามล้อเครื่อง

อายุ (ปี)	พฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30	4	24	18	2	48
	(8.3)	(50)	(37.5)	(4.2)	(100)
31-40	2	42	24	0	68
	(2.9)	(61.8)	(35.3)	0	(100)
41-50	0	4	0	0	4
	0	(100)	0	0	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 8.22 \quad df = 6 \quad P = .2218 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.61 พบว่า สถานภาพสมรสของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรอสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 44.4 ของผู้ที่มีสถานภาพโสด มีพฤติกรรมการหยุดรอสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่มีสถานภาพสมรสแล้ว มีพฤติกรรมการหยุดรอสัญญาณไฟจราจรน้อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมการหยุดรอสัญญาณไฟจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสแล้ว

ตารางที่ 3.61 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการหยุดรอสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง

สถานภาพสมรส	พฤติกรรมการหยุดรอสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	2	6	8	2	18
	(11.1)	(33.3)	(44.4)	(11.1)	(100)
สมรสแล้ว	4	64	34	0	102
	(3.9)	(62.7)	(33.3)	0	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 15.72 \quad df = 3 \quad P = .0013 \quad (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.62 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 34.8 ของผู้ที่จบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษา มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 40 ของผู้ที่จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 25 ของผู้ที่จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานบ่อย จึงกล่าวได้ว่า คนจบรดสามล้อเครื่องที่ จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่า คนจบ รดสามล้อเครื่องที่จบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนปลาย

ตารางที่ 3.62 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนาน ของคนขับรดสามล้อเครื่อง

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ประถมศึกษา	6	54	32	0	92
	(6.5)	(58.7)	(34.8)	0	(100)
มัธยมศึกษาตอนต้น	0	12	8	0	20
	0	(60)	(40)	0	(100)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	0	4	2	2	8
	0	(50)	(25)	(25)	(100)
	รวม	70	42	2	120

$$X^2 = 30.31 \quad df = 6 \quad P = .0000 (p < .05)$$

จากตารางที่ 3.63 พบว่า รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 66.7 ของผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 18.2 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,000 - 4,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 50 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 4,001 - 6,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 11.1 ของผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001 - 7,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานบ่อย ร้อยละ 25 ของผู้ที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานบ่อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีรายได้ระหว่าง 4,001-6,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,000-4,000 บาท และผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8.68 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการหยุดรถ
รอผู้โดยสารนานของคนขับรถสามล้อเครื่อง

รายได้ (บาท)	พฤติกรรมการหยุดรถรอผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
ต่ำกว่า 3,000	2 (16.7)	2 (16.7)	8 (66.7)	0	12 (100)
3,000-4,000	4 (18.2)	12 (54.5)	4 (18.2)	2 (9.1)	22 (100)
4,001-5,000	0	14 (50)	14 (50)	0	28 (100)
5,001-6,000	0	8 (50)	8 (50)	0	16 (100)
6,001-7,000	0	16 (88.9)	2 (11.1)	0	18 (100)
มากกว่า 7,000	0	18 (75)	6 (25)	0	24 (100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 43.959 \quad df = 15 \quad P = .0001 (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.64 พบว่า อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนานที่แตกต่าง

ตารางที่ 3.64 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่าบ้านกับพฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนานของ คนขับรถสามล้อเครื่อง

อัตราค่าเช่าบ้าน (บาท)	พฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ไม่เสียค่าเช่าบ้าน	0	10	4	0	14
	0	(71.4)	(28.60)	0	(100)
ต่ำกว่า 1,000	4	28	8	2	42
	(9.5)	(66.7)	(19)	(4.8)	(100)
1,000-2,000	2	28	26	0	56
	(3.6)	(50)	(46.4)	0	(100)
มากกว่า 2,000	0	4	4	0	8
	0	(50)	(50)	0	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 14.258$$

$$df = 9$$

$$P = .1134(P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.65 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.65 ความสัมพันธ์ระหว่างหลักประกันการคุ้มครองชีวิตกับพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนานของคนขับรถสามล้อเครื่อง

หลักประกันการคุ้มครองชีวิต	พฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ทำ	2	18	4	0	24
	(8.3)	(75)	(16.7)	0	(100)
ไม่ทำ	4	52	38	2	96
	(4.2)	(54.2)	(39.6)	(2.1)	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 5.47 \quad df = 3 \quad P = .1401 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.66 พบว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหยุดรถรอผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3.68 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมหยุดรถรอผู้โดยสารนานของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการขับ รถสามล้อเครื่อง (ปี)	พฤติกรรมการหยุดรถรอผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยครั้ง	
ต่ำกว่า 1	0	4	0	0	4
	0	(100)	0	0	(100)
1-3	2	28	20	2	52
	(3.8)	(53.8)	(38.5)	(3.8)	(100)
มากกว่า 3-6	2	30	20	0	52
	(3.8)	(57.7)	(38.5)	0	(100)
มากกว่า 6-9	0	2	2	0	4
	0	(50)	(50)	0	(100)
มากกว่า 9	2	6	0	0	8
	(25)	(75)	0	0	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 16.31$$

$$df = 12$$

$$P = .1775 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.67 พบว่า ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรถของผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05) กล่าวคือ ร้อยละ 75 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่า 1 ปี พฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 56 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ระหว่าง 1-3 ปี มีพฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 54.2 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 3-6 ปี มีพฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 60 ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6-9 ปี มีพฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานน้อย ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 9 ปี ทั้งหมดมีพฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานน้อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถสามล้อเครื่องที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 6 ปี ที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่มากขึ้นมีพฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานมากตามไปด้วย ส่วนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 9 ปีมีพฤติกรรมการการหยุดรถของผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วมากกว่า 6-9 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8.87 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อเครื่องกับ
พฤติกรรมหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ระยะเวลาการได้ รับใบอนุญาตขับขี่ (ปี)	พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
น้อยกว่า 1	0	6	0	2	8
	0	(75)	0	(25)	(100)
1-3	2	28	20	0	50
	(4)	(56)	(40)	0	(100)
มากกว่า 3-6	2	26	20	0	48
	(4.2)	(54.2)	(41.7)	0	(100)
มากกว่า 6-9	2	6	2	0	10
	(20)	(60)	(20)	0	(100)
มากกว่า 9	0	4	0	0	4
	0	(100)	0	0	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 40.84$$

$$df = 12$$

$$P = .0001 (p < .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 3.68 พบว่า จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 8.68 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องกับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน

จำนวนชั่วโมงของการขับรถ	พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 8 ชั่วโมง	0	12	6	0	18
	0	(66.7)	(33.3)	0	(100)
8-12	4	34	28	2	68
	(5.9)	(50)	(41.2)	(2.9)	(100)
มากกว่า 12	2	24	8	0	34
	(5.9)	(70.6)	(23.5)	0	(100)
รวม	6	70	42	2	120

$$X^2 = 6.521 \quad df = 6 \quad P = .3674 \quad (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5. การพิสูจน์สมมติฐาน

การพิสูจน์สมมติฐาน เป็นการวัดว่าพฤติกรรมตามสมมติฐานมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงใด โดยนำค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมไปเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากจะเป็นไปตามสมมติฐาน ซึ่งจะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจมน้อยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน จึงปฏิเสธสมมติฐานและในการเปรียบเทียบว่าพฤติกรรมใดมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยกว่ากัน โดยนำค่าดัชนีของแต่ละพฤติกรรมมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่ามากที่สุด แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก ที่สุด ในทางตรงกันข้ามค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่าน้อยที่สุดแสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจมน้อยที่สุด ซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

สมมติฐานในการวิจัย

1. การขับรดแสงในที่คับขันของคนขับรดสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V1 “ท่านสามารถขับรดแสงคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V2 “ขณะหยุดรอตสัญญาณไฟ หากมีรดจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้าและเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V3 “ในภาวะการจราจหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรดแสงคันอื่นตลอด”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 115.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 60.28) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจมน้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

2. การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถตามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V7 “ขณะขับรถ สายตาของท่านมักจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V9 “ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูงหากมีผู้โดยสารเรียก ท่านจะขับเข้าไปรับผู้โดยสารทันที” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V12 “ท่านมักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่อไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 106.57 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 70.76) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

3. การจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถตามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V17 “ท่านมักจอดรถรอผู้โดยสารใกล้บริเวณป้ายรถประจำทาง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V13 “ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V18 “ท่านมักจอดรถชิดขอบทาง ห่างไม่เกิน 25 เซ็นติเมตร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 128.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 26.17) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงยอมรับสมมติฐาน

4. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V19 “เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V23 “ขณะที่ท่านขับรถมาถึงทางแยกที่มีช่องทางและสัญญาณไฟจราจร ท่านจะขับตรงไป” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V24 “ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่ ท่านจะขับรถหยุดอยู่หลังเส้นให้หยุดรถ”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 131.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 22.44) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงยอมรับสมมติฐาน

5. การหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรถสามล้อเครื่องมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1 - 3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V26 “ระหว่างต่อรองราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่น ท่านมักหยุดรอนกว่าตกลงกันได้” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V28 “ในที่มีคนขับตั้ง ท่านมักจอดรอนกว่าจะรับผู้โดยสารได้” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V25 “ท่านมักหยุดจอดรอ รับส่งผู้ส่งผู้โดยสารในเขตที่กำหนดไว้”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 138.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 37.54) เมื่อนำเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 44.53) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่าพฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงยอมรับสมมติฐาน

จากการศึกษา พฤติกรรมหลักการจับขี้ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1 - 5) เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน ตัวแปร V25 - V30 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 138.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 37.54

ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรุดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ตัวแปร V19 - V24 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 131.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 22.44

ลำดับที่ 3 พฤติกรรมจอดรถในที่ห้ามจอด ตัวแปร V13 - V18 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 128.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 26.17

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการขับรุดแซงในที่คับขัน ตัวแปร V1 - V6 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 115.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 60.28

ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการขับรุดในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ตัวแปร V7 - V12 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 106.57 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 70.76

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย