บทที่ 4

วิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้ จะเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ถึงการขับขี่ของคนขับเรือโดยสาร ที่มีผลกระทบต่อปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 4 ตอน

1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปของคนขับเรือโดยสาร
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. การพิสูจน์สมมติฐาน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและค่าร้อยละ ของกลุ่มประชากรจำแนกตามอายุ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
1.อายุ		
15 - 19 ปี	-	-
20 - 25 ปี	4	3.3
26 - 30 ปี	13	10.8
31 - 35 ปี	78	65
36 ปีขึ้นไป	25	20.9
รวม	120	100

ตารางที่ 1 จากการศึกษาพบว่า จำนวนอายุ ของผู้ที่ทำหน้าที่ขับเรือ ที่มีมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มอายุ 31 - 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 65 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 36 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.9

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากร จำแนกตามสถานภาพสมรส

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
2.สถานภาพ		
โสด	19	15.8
สมรส	87	72.5
หย่าร้าง	14	11.7
แยกกันอยู่	-	-
รวม	120	100

ตารางที่ 2 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร มีสถานภาพทางการสมรสแล้วมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 72.5 โสด คิดเป็นร้อยละ 15.8 และมีสถานภาพหย่าร้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.7

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากร จำแนกตามระดับการศึกษา

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
3.ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียน	-	-
ประถมศึกษา	117	97.5
อาชีวะ/อนุปริญญา	3	2.5
ปริญญาตรี	-	-
รวม	120	100

ตารางที่ 3 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร จบระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 97.5

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามที่อยู่อาศัย

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
4.อาศัยอยู่ที่		
บ้านเช่า	60	50
อยู่กับญาติ	9	7.5
บ้านตนเอง	40	33.3
อยู่กับเพื่อน	11	9.2
รวม	120	100

ตารางที่ 4 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร อาศัยอยู่ที่บ้านเช่ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาอยู่บ้านของตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 33.3

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามอาชีพเสริม

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
5.อาชีพเสริม		
รับจ้าง	59	49.2
ค้าขาย	26	21.7
อื่น ๆ	35	29.1
รวม	120	100

ตารางที่ 5 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร มีอาชีพเสริมโดยการรับจ้างมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.2

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละ ของกลุ่มประชากร จำแนกตามรายได้ในแต่ละเดือน

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
6.รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	-	-
3,000 - 4,500 บาท	-	-
4,501 - 6,000 บาท	-	-
6,001 - 7,500 บาท	48	40
7,501 - 9,000 บาท	72	60
รวม	120	100

ตารางที่ 6 จากการศึกษาพบว่า ผู้มีอาชีพขับเรือโดยสารมีรายได้ ตั้งแต่ 7,501 - 9,000 บาท ต่อเดือน ร้อยละ 60 รายได้ ตั้งแต่ 6,001 - 7,500 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 40

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากร จำแนกตามรายได้ที่ได้รับกับค่าครองชีพ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
7.รายได้ที่ได้รับ		
พอใช้	58	48.3
ไม่พอใช้	38	31.7
นำไปลงทุนกิจการอื่น	-	-
เป็นหนี้	24	20
รวม	120	100

ตารางที่ 7 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร มีรายได้เพียงพอกับค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 48.3 ไม่พอใช้ ร้อยละ 31.7

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากร จำแนกตามจำนวนบุตรที่ต้องเลี้ยงดู

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
8.บุตรหรือบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู		
ไม่มี	22	18.3
1 - 2 คน	58	48.4
3 - 4 คน	31	25.8
5 คนขึ้นไป	9	7.5
รวม	120	100

ตารางที่ 8 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารมีจำนวนบุตร ระหว่าง 1 - 2 คน ร้อยละ 48.4 มีจำนวนระหว่าง 3 - 4 คน คิดเป็นร้อยละ 25.8

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากร จำแนกตามจำนวนผู้ที่ทำประกันชีวิต

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
9.ประกันชีวิต		
ทำ	13	10.8
ไม่ทำ	107	89.2
รวม	120	100

ตารางที่ 9 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารไม่ได้ทำประกันชีวิตคิดเป็นร้อยละ 89.2 และทำประกันชีวิต คิดเป็นร้อยละ 10.8

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละ ของกลุ่มประชากรแสดงระยะเวลาในการขับเรือโดยสารในกรุงเทพฯ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
10.ขับเรือในกรุงเทพฯ เป็นเวลา		
ต่ำกว่า 1 ปี	37	30.8
1 - 3 ปี	42	35
3 - 5 ปี	23	19.2
มากกว่า 5 ปี	18	15
รวม	120	100

ตารางที่ 10 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารเคยขับเรือมาแล้ว 1 - 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 35 เคยขับเรือมาต่ำกว่า 1 ปี ร้อยละ 30.8

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรในการเข้ามาประกอบอาชีพขับเรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
11.เข้ามาขับเรือโดยวิธีใด		
เพื่อนแนะนำ	63	52.5
ญาติแนะนำ	31	25.8
มาสมัครด้วยตนเอง	26	21.7
รวม	120	100

ตารางที่ 11 จากการศึกษาพบว่า การเข้ามาขับเรือของผู้ขับเรือ มาจากเพื่อนแนะนำมา ร้อยละ 52.5 ญาติแนะนำ คิดเป็นร้อยละ 25.8 และมาสมัครด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 21.7

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรในการมีใบอนุญาตขับเรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
12.ใบอนุญาตขับเรือ		
มี	114	95
ไม่มี	6	5
รวม	120	100

ตารางที่ 12 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารส่วนมากมีใบอนุญาตขับเรือคิดเป็นร้อยละ 95 และผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับเรือเป็นร้อยละ 5

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรของระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาต

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
13.ได้รับใบอนุญาตขับเรือเป็นเวลา		
ต่ำกว่า 1 ปี	37	30.8
1 - 3 ปี	42	35
3 - 5 ปี	23	19.2
มากกว่า 5 ปี	18	15
รวม	120	100

ตารางที่ 13 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร ได้รับใบอนุญาตมาแล้ว 1 -3 ปี คิดเป็นร้อยละ 35 ต่ำกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.8 มากกว่า 5 ปี ร้อยละ 15

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรในการได้รับใบอนุญาตขับเรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
14.ได้รับใบอนุญาตวิธีใด		
สอบด้วยตนเอง	26	21.7
ฝากผู้อื่นทำให้	94	78.3
รวม	120	100

ตารางที่ 14 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร ได้รับใบอนุญาต จากการฝากให้ผู้อื่นทำให้ ร้อยละ 78.3 และสอบด้วยตนเอง ร้อยละ 21.7

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรที่เคยขับเรือชนิดอื่นมาก่อน

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
15.เคยขับเรือชนิดใดมาก่อน		
เรือหางยาว	83	69.2
อื่น ๆ	37	30.8
รวม	120	100

ตารางที่ 15 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารเคยขับเรือหางยาวมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 69.2 และเรืออื่น ๆ ร้อยละ 30.8

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรแสดงให้เห็นถึงอาชีพเดิมประกอบก่อนมาขับขี่เรือโดยสาร

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
16.ก่อนจะมาขับขี่เรือมีอาชีพ		
รับจ้างทั่วไป	84	70
ลูกจ้างบริษัท	-	-
เกษตรกรรม	36	30
รวม	120	100

ตารางที่ 16 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารมีอาชีพรับจ้างทั่วไปมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 70 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 30

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามชั่วโมงในการขับเรือแต่ละวัน

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
17.ขับเรือวันละกี่ชั่วโมง		
ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง	29	24.2
4 - 8 ชั่วโมง	91	75.8
8 - 12 ชั่วโมง	-	-
มากกว่า 12 ชั่วโมง	-	-
รวม	120	100

ตารางที่ 17 จากการศึกษาพบว่าผู้ขับเรือโดยสารที่ขับเรือโดยสาร วันละประมาณ 4 -8 ชั่วโมง ต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 75.8 และกลุ่มที่ขับน้อยกว่า 4 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 24.2

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามสิทธิในเรือที่ขับ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
18.สิทธิในเรือที่ขับ		
เป็นเจ้าของ	8	6.7
ไม่ได้เป็นเจ้าของ	112	93.3
รวม	120	100

ตารางที่ 18 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสารไม่ได้เป็นเจ้าของเรือ คิดเป็นร้อยละ 93.3 และเป็นเจ้าของเรือเอง คิดเป็นร้อยละ 6.7

ตารางที่ 19 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มประชากร จำแนกตามการครอบครองเรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
19.การครอบครองเรือ		
เช่า	-	-
กำลังผ่อนชำระ	-	-
ซื้อด้วยเงินสด	8	6.7
อื่น ๆ ผู้ประกอบการเดินเรือ	112	93.3
รวม	120	100

ตารางที่ 19 จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเรือของผู้ประกอบการเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 93.3 และผู้ขับเรือซื้อด้วยเงินสดเอง ร้อยละ 6.7

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามราคาของเรือที่ขับ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
20.ราคาของเรือที่ขับ		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	-	-
10,001 - 20,000 บาท	-	-
20,001 - 30,000 บาท	-	-
30,001ขึ้นไป	120	100
รวม	120	100

ตารางที่ 20 จากการศึกษาพบว่า ราคาของเรือที่ ผู้ขับเรือโดยสารขับมีราคามากกว่า 30,001 บาทขึ้นไปทั้งสิ้น คิดเป็นร้อยเปอร์เซ็นต์

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามสภาพของเรือที่ขับ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
21.สภาพของเรือที่ขับ		
ใหม่	39	32.5
เรือเก่า	81	67.5
รวม	120	100

ตารางที่ 21 จากการศึกษาพบว่า สภาพของเรือที่ผู้ขับเรือโดยสารขับส่วนมากจะเป็นเรือเก่า คิดเป็นร้อยละ 67.5 และเรือใหม่มีจำนวนน้อย ร้อยละ 32.5

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามอายุการใช้งานเรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
22.อายุการใช้งานของเรือ		
1 ปี	-	-
2 - 3 ปี	30	25
3 - 4 ปี	34	28.3
5 ปีขึ้นไป	56	46.7
รวม	120	100

ตารางที่ 22 จากการศึกษาพบว่า เรือที่ขับ มีอายุการใช้งานมาแล้ว 5 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 46.7 การใช้งานมาแล้ว 3 - 4 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.3 และใช้งานมาแล้ว 2 - 3 ปี ร้อยละ 25

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามผู้ออกค่าใช้จ่ายในการลงทุน

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
23.ค่าใช้จ่ายในการลงทุน		
เจ้าของบริษัท	112	93.3
คนขับเรือ	8	6.7
รวม	120	100

ตารางที่ 23 จากการศึกษาพบว่า ผู้ออกค่าใช้จ่ายในการลงทุนในการเดินเรือ ได้แก่ เจ้าของบริษัทเรือ คิดเป็นร้อยละ 93.3 และคนขับเรือออกค่าใช้จ่ายเอง ร้อยละ 6.7

ตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากร ที่มีการติดต่อประสานงานกับผู้ขับขี่เรือโดยสาร

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
24.หน่วยงานที่ติดต่อประสานงาน		
กรุงเทพมหานคร	-	-
กรมเจ้าท่า	120	100
ตำรวจ	-	-
อื่น ๆ	-	-
รวม	120	100

ตารางที่ 24 จากการศึกษาพบว่า หน่วยงานที่มีการประสานงานติดต่อผู้ขับขี่เรือโดยสาร ได้แก่ กรมเจ้าท่า คิดเป็นร้อยเปอร์เซ็นต์

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรที่ให้สวัสดิการแก่ผู้ขับขี่เรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
25.สวัสดิการที่พนักงานได้รับ		
บริษัทเจ้าของเรือ	112	93.3
คนขับเรือเอง	8	6.7
รวม	120	100

ตารางที่ 25 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่เรือโดยสารได้รับสวัสดิการจากบริษัทเจ้าของเรือ ร้อยละ 93.3 และมาจากคนขับเรือเองร้อยละ 6.7

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนและกลุ่มประชากรจำแนกตามคลองที่ขับเรือโดยสาร

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
26.ท่านขับเรือโดยสารประจำเส้นทาง		
คลองแสนแสบ	70	58.3
คลองลาดพร้าว	35	29.2
คลองพระโขนง	12	10
คลองผดุงกรุงเกษม	3	2.5
รวม	120	100

ตารางที่ 26 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือที่ตอบแบบสอบถาม ขับเรือโดยสารในคลองแสนแสบ คิดเป็นร้อยละ 58.3 รองลงมาคลองลาดพร้าว คิดเป็นร้อยละ 29.2 ส่วนคลองพระโขนงและคลองผดุงกรุงเกษมมีเรือน้อยคิดเป็นร้อยละ 10 และ 2.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามขนาดเรือที่เหมาะสมในคลอง

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
27.ขนาดเรือที่เหมาะสมในคลอง		
เรือหางยาวจุ ผู้โดยสาร 12 คน	-	-
เรือหางยาว จุผู้โดยสารไม่ 24 คน	-	-
เรือขนาดใหญ่ จุได้มากกว่า 24 คน	120	100
รวม	120	100

ตารางที่ 27 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับเรือโดยสาร เห็นว่า เรือที่เหมาะสมกับการนำมาขับรับ -ส่งผู้โดยสารในคลองเป็นเรือขนาดใหญ่จุผู้โดยสารได้มากกว่า 24 คน ทั้งสิ้น คิดเป็นร้อยเปอร์เซ็นต์

ตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรที่ได้รับการพิจารณาให้ขับเรือจากผู้ประกอบการเดินเรือ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ (%)
28.หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคนขับเรือ		
ขับเรือเป็น ไม่มีใบอนุญาตก็ได้	31	25.8
ขับเรือเป็น และมีใบนุญาต	89	74.2
ขับเรือไม่เป็น บริษัทอบรมห้	-	-
รวม	120	100

ตารางที่ 28 จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการเดินเรือพิจารณาให้คนขับเรือต้องขับเรือเป็น และมีใบอนุญาตขับเรือ คิดเป็นร้อยละ 74.2 ขับเรือเป็นแต่ไม่มีใบอนุญาตร้อยละ 25.8

ส่วนที่ 2

ตารางที่ 29 การวิเคราะห์พฤติกรรมย่อย

การขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับเรือโดยสาร ประกอบด้วยลำดับที่ของตัวแปร และค่าดัชนี

		ประสบการณ์ที่ท่านเคยทำ				
พฤติกรรมเกี่ยวกับการขับเรือ	รวม	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนีเฉลี่ย	ลำดับที่
การจอด						
1.ท่านจะจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารนอกเหนือจากท่าเรือที่กำหนดด้วย	%					
	100	10	-	90	216	14
	รวม					
	120	12	-	108		
2.เมื่อมีเรือลำอื่นจอดที่ท่ากอน ท่านจะจอดต่อท้ายไม่ให้ยื่นล้ำในช่องทางเดินเรือ	%					
	100	91.7	8.3	-	220	12
	รวม					
	120	110	10	-		
3.ขณะที่ยังไม่ได้วิ่งรับส่งผู้โดยสาร ท่านจะจอดพักผ่อนในบริเวณร่องน้ำแคบ	%					
	100	-	28.3	71.7	206	16
	รวม					
	120	-	34	86		
4.เมื่อท่านจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ท่านจะจอดเรือให้ชิดกับท่า และหยุดให้นิ่งมากที่สุด	%					
	100	100	-	-	240	1
	รวม					
	120	120	-	-		
5. ท่านจอดเรือซ้อนลำกับลำอื่นในช่องทางเดินเรือ	%					
	100	26.7	57.5	15.8	107	22
	รวม					
	120	32	69	19		

พฤติกรรมเกี่ยวกับการขับเรือ	รวม	ประสบการณ์ที่ท่านเคยทำ				
		บ่อย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนีเฉลี่ย	ลำดับที่
การขับเรือ						
1. ท่านจะขับเรือตัดข้ามลำน้ำไปมาเพื่อความสนุก	%					
	100	11.6	14.2	74.2	195	18
	รวม					
	120	14	17	89		
2.เมื่อมีเรือลำอื่นสวนทางมาท่านจะเบาเครื่องยนต์ลง และขับชิดด้านขวา	%					
	100	90.8	9.2	-	229	9
	รวม					
	120	109	11	-		
3.ในบริเวณร่องน้ำแคบมีสิ่งกีดขวางมองไม่เห็นเรือลำอื่น ท่านจะเบาเครื่องยนต์ลงและขับผ่านไปช้า ๆ	%					
	100	93.3	6.7	-	232	6
	รวม					
	120	112	8	-		
4.เมื่อถึงทางโค้งท่านจะเบาเครื่องยนต์และขับชิดด้านขวา	%					
	100	93.3	5	1.7	230	8
	รวม					
	120	112	6	2		
5.ในบริเวณร่องน้ำแคบ ท่านจะไม่ขับแซงเรือลำอื่นแม้จะมีความเร็วมากกว่าก็ตาม	%					
	100	80.8	10	9.2	206	17
	รวม					
	120	97	12	11		

พฤติกรรมเกี่ยวกับการขับเรือ		ประสบการณ์ที่ท่านเคยทำ				
	รวม	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	คาดัชนีเฉลี่ย	ลำดับที่
การเคลื่อนเรือออกจากท่า						
1.ท่านจะค่อย ๆ เร่งเครื่องยนต์ออกจากท่าช้า ๆ เมื่อผู้โดยสารขึ้น-ลง เรียบร้อย	%					
	100	94.2	5.8	-	233	4
	รวม					
	120	113	7	-		
2.ในช่วงเวลาเร่งด่วนการจราจรคับคั่ง ท่านจะรีบเร่งเครื่องยนต์ออกเรือด้วยความเร็วกว่าปกติเพื่อให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร	%					
	100	84.2	15.8	-	221	11
	รวม					
	120	101	19	-		
3.ในช่วงเวลาเร่งด่วนท่านจะเร่งเครื่องยนต์ออกเรือตัดหน้าลำอื่น เพื่อจะได้รับผู้โดยสารที่ท่าถัดไปก่อนลำอื่น	%					
	100	10	39.2	50.8	169	19
	รวม					
	120	12	47	61		
4.ขณะที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มลำ ท่านจะค่อย ๆ เร่งเครื่องยนต์ในการออกเรือ	%					
	100	80.8	19.2	-	217	13
	รวม					
	120	97	23	-		
5.ช่วงเร่งด่วน เมื่อผู้โดยสารขึ้น-ลง ช้า ท่านจะออกเรือด้วยความเร็วเต็มที่เพื่อชดเชยเวลาที่ล่าช้า	%					
	100	48.3	44.2	7.5	71	23
	รวม					
	120	58	53	9		

พฤติกรรมเกี่ยวกับการขับเรือ	รวม	ประสบการณ์ที่ท่านเคยทำ				
		บอย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนีเฉลี่ย	ลำดับที่
การบรรทุกผู้โดยสาร						
1.ในช่วงเร่งด่วน ท่านจะรับผู้โดยสารขึ้นเรือมากกว่าปกติ	%					
	100	100	-	-	0	25
	รวม					
	120	120	-	-		
2.เมื่อที่นั่งในเรือเต็มท่านจะไม่รับผู้โดยสารเพิ่มจนกว่าจะมีที่นั่งว่าง	%					
	100	43.3	20	36.7	128	21
	รวม					
	120	52	24	44		
3.เมื่อที่นั่งในเรือเต็ม ท่านจะให้ผู้โดยสารยืนเสริมในตอนท้ายเรือ	%					
	100	73.3	16.7	10	44	24
	รวม					
	120	88	20	12		
4.ขณะที่มีผู้โดยสารเต็มแล้วท่านจะไม่รับฝากสิ่งของ ที่มีน้ำหนักมากไปกับเรือด้วย	%					
	100	78.3	21.7	-	214	15
	รวม					
	120	94	26	-		
5.ถ้าท่านเห็นว่าเรือเพียบน้ำแล้วท่านจะไม่รับผู้โดยสารเพิ่ม	%					
	100	100	-	-	240	2
	รวม					
	120	120	-	-		

พฤติกรรมเกี่ยวกับการขับเรือ	รวม	ประสบการณ์ที่ท่านเคยทำ บ่อย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนีเฉลี่ย	ลำดับที่
การประมาท						
1.เมื่อถึงทางแยกท่านจะดูจนแน่ใจว่าปลอดภัย จึงเร่งเครื่องผ่านไป	%	92.5	7.5	-	231	7
	100					
	รวม	111	9	-		
	120					
2.เมื่อจะเข้าเทียบท่าท่านจะเบาเครื่องยนต์ และค่อย ๆ เข้าไปเทียบที่ท่า	%					
	100	100	-	-	240	3
	รวม					
	120	120	-	-		
3.เมื่อจะลอดใต้สะพาน ท่านจะเบาเครื่องยนต์ แล้วจึงขับผ่านไป	%					
	100	101	15.8	-	221	10
	รวม					
	120	84.2	19	-		
4.ขณะที่ขับมาถึงบริเวณร่องน้ำแคบหรือทางโค้ง เมื่อมีเรือลำอื่นที่ข้ากว่าอยู่ข้างหน้าท่านจะเร่งเครื่องขับแซง ทันที	%					
	100	22.5	38.3	38.2	139	20
	รวม					
	120	27	47	46		
5.ในช่วงเวลากลางคืนมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ท่านจะขับเรือช้าลงกว่าปกติ	%					
	100	93.3	6.7	-	232	5
	รวม					
	120	112	8	-		

ตารางที่ 30 ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย

ผลการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมย่อยของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับเรือโดยสาร ประกอบด้วย ลำดับที่ และค่าดัชนีเฉลี่ย

ลำดับ	พฤติกรรมการขับเรือที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร	ค่าดัชนีเฉลี่ย
1	เมื่อท่านจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ท่านจะจอดให้ชิดกับท่าและหยุดนิ่งมากที่สุด	240
2	ถ้าท่านเห็นว่าเรือเพียบน้ำแล้วจะไม่รับผู้โดยสารเพิ่ม	240
3	เมื่อจะเข้าเทียบท่า ท่านจะเบาเครื่องยนต์ และค่อย ๆ เข้าไปเทียบท่า	240
4	ท่านจะค่อย ๆ เร่งเครื่องยนต์ออกจากท่าช้า ๆ เมื่อผู้โดยสารขึ้น-ลงเรียบร้อย	233
5	ในช่วงเวลากลางคืนมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ท่านจะขับเรือช้าลงกว่าปกติ	232
6	ในบริเวณร่องน้ำแคบมีสิ่งกีดขวางมองไม่เห็นเรือลำอื่น ท่านจะเบาเครื่องยนต์ลงและขับผ่านไปช้า ๆ	232
7	เมื่อถึงทางแยกท่านจะดูจนแน่ใจว่าปลอดภัยจึงเร่งเครื่องผ่านไป	231
8	เมื่อถึงทางโค้งท่านจะเบาเครื่องยนต์ และขับชิดด้านขวา	230
9	เมื่อมีเรือลำอื่นสวนทางมา ท่านจะเบาเครื่องยนต์และขับชิดด้านขวา	229
10	เมื่อจะลอดใต้สะพาน ท่านจะเบาเครื่องยนต์แล้วจึงขับผ่านไป	221

ส่วนที่ 3

ตารางที่ 31 ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ผลการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง คนขับเรือโดยสาร ประกอบด้วย ลำดับที่ ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนี

ลำดับที่	พฤติกรรมหลัก	ค่าดัชนีรวมเฉลี่ย
1	การไม่ขับเรือกีดขวาง	218
2	การไม่ขับเรือในลักษณะประมาท	213
3	การไม่จอดเรือกีดขวางการจราจร	198
4	การไม่เคลื่อนเรือออกจากท่าด้วยความเร็ว	182
5	การไม่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา	125

ผลการศึกษาพฤติกรรมหลักที่ ช่วยแก้ปัญหาการจราจร โดยการนำเอาค่าดัชนีเฉลี่ยมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร

3.1 การไม่ขับเรือกีดขวาง

ผลการศึกษาพฤติกรรมย่อยที่สำคัญในกลุ่มนี้ เรียงจากมากไปน้อย 3 ลำดับ ดังนี้

3.1.1 ในบริเวณร่องน้ำแคบมีสิ่งกีดขวางมองไม่เห็นเรือลำอื่น ท่านจะเบาเครื่องยนต์และขับผ่านไปช้า ๆ

3.1.2 เมื่อถึงทางโค้ง ท่านจะเบาเครื่องยนต์ และขัดชิดด้านขวา

3.1.3 เมื่อมีเรือลำอื่นสวนทางมา ท่านจะเบาเครื่องยนต์ และขับชิดด้านขวา

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย พบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 218 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นได้ว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่าพฤติกรรมหลักนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก

3.2 การไม่ขับเรือในลักษณะประมาท

ผลการศึกษาพฤติกรรมย่อยที่สำคัญในกลุ่มนี้ เรียงจากมากไปน้อย 3 ลำดับ ดังนี้

3.2.1 เมื่อจะเข้าเทียบท่า ท่านจะเบาเครื่องยนต์ และค่อย ๆ เข้าไปเทียบท่า

3.2.2 ในช่วงเวลากลางคืน มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ท่านจะขับเรือช้าลงกว่าปกติ

3.2.3 เมื่อถึงทางแยก ท่านจะดูจนแน่ใจว่าปลอดภัยจึงเร่งเครื่องผ่านไป

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย พบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 213 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้ มีค่ามากกว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่าพฤติกรรมหลักนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้มาก

3.3 การไม่จอดเรือกีดขวาง

ผลการศึกษาพฤติกรรมย่อย ที่สำคัญในกลุ่มนี้ เรียงจากมากไปน้อย 3 ลำดับ ดังนี้

3.3.1 เมื่อท่านจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ท่านจะจอดให้ชิดกับท่าและหยุดนิ่งให้มากที่สุด

3.3.2 เมื่อมีเรือลำอื่นจอดที่ท่าก่อน ท่านจะจอดต่อท้ายไม่ให้ยื่นล้ำในช่องทางเดินเรือ

3.3.3 ท่านจะจอดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกเหนือจากท่าที่กำหนดด้วย

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้ พบว่า มีค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 198 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่ามากกว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร แสดงว่าพฤติกรรมหลักนี้ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้มาก

3.4 การไม่เคลื่อนเรือออกจากท่าด้วยความเร็ว

ผลการศึกษา พฤติกรรมย่อย ที่สำคัญในกลุ่มนี้ เรียงจากมากไปน้อย 3 ลำดับ ดังนี้

3.4.1 ท่านจะค่อย ๆ เร่งเครื่องยนต์ออกจากท่าช้า ๆ เมื่อผู้โดยสารขึ้น-ลง เรียบร้อย

3.4.2 ในช่วงเวลาเร่งด่วน ท่านจะรีบเร่งเครื่องยนต์ออกเรือด้วยความเร็วกว่าปกติ เพื่อให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร

3.4.3 ขณะที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มลำ ท่านจะค่อย ๆ เร่งเครื่องยนต์ในการออกเรือ

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้ พบว่า มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 182 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร แสดงว่าพฤติกรรมหลักนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย

3.5 การบรรทุกผู้โดยสาร

ผลการศึกษาพฤติกรรมย่อยที่สำคัญในกลุ่มนี้ เรียงจากมากไปน้อย 3 ลำดับ ดังนี้

3.5.1 ถ้าท่านเห็นว่าเรือเพียบน้ำแล้ว ท่านจะไม่รับผู้โดยสารเพิ่ม

3.5.2 ขณะที่มีผู้โดยสารเต็มแล้ว ท่านจะไม่รับฝากสิ่งของที่มีน้ำหนักมากไปกับเรือด้วย

3.5.3 เมื่อที่นั่งเต็ม ท่านจะไม่รับผู้โดยสารเพิ่มจนกว่าจะมีที่นั่งว่าง

เมื่อพิจารณาค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้ พบว่า มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 125 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมของทุกตัวแปร แสดงว่า พฤติกรรมหลักนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรได้น้อย

การพิสูจน์สมมติฐาน

การวิเคราะห์พฤติกรรมการขับเรือของคนขับเรือโดยสาร ว่ามีส่วนช่วยแก้ปัญหาการจราจรตามที่ตั้งสมมติฐานหรือไม่ เป็นการเปรียบเทียบระหว่างค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมหลักกับ ค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรมาก และเป็นไปตามสมมติฐานซึ่งจะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้น มีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลช่วยแก้ปัญหาจราจรน้อย ไม่เป็นไปตามสมมติฐานจึงปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

ผลการพิสูจน์สมมติฐาน

1. การไม่ขับเรือกีดขวางช่วยแก้ปัญหาการจราจรทางน้ำ

ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้ มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 218 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่ามากกว่าค่าดัชนีของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่า พฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้มาก จึงยอมรับสมมติฐาน

2. การไม่ขับเรือในลักษณะประมาทช่วยแก้ปัญหาการจราจรทางน้ำ

ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 213 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่ามากกว่าค่าดัชนีของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่า พฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้มาก จึงยอมรับสมมติฐาน

3. การไม่จอดเรือกีดขวางช่วยแก้ปัญหาการจราจรทางน้ำ

ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 198 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่ามากกว่าค่าดัชนีของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่า พฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้มาก จึงยอมรับสมมติฐาน

4. การไม่เคลื่อนเรือออกจากท่าด้วยความเร็ว ช่วยแก้ปัญหาการจราจร

ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 182 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่า พฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้น้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

5. การไม่บรรทุกเกินอัตราช่วยแก้ปัญหาการจราจร

ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรในกลุ่มนี้มีค่าดัชนีเฉลี่ยเท่ากับ 125 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (25 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 196 จะเห็นว่าค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีของตัวแปรรวมทุกตัวแปร แสดงว่าพฤติกรรมนี้มีผลช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้น้อย จึงปฏิเสธสมมติฐาน

การสัมภาษณ์เจาะลึก (In - Dept Interview)

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้ได้ข้อมูลตรงตามวัตถุประสงค์และเพื่อให้งานวิจัยครั้งนี้สมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยได้ใช้วิธีสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ขับเรือในกรุงเทพฯ จำนวน 20 ราย ตามเส้นทางคลองต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพฯ ในการสัมภาษณ์จะใช้นามสมมติกับผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด โดยเป็นการสัมภาษณ์อย่างละเอียดและอาศัยการสังเกตประกอบด้วย และจากนั้นจะสรุปผลตามวิธีการทางมานุษยวิทยา โดยทำการศึกษาในส่วนต่าง ๆ คือ

1. การสัมภาษณ์ ผู้ขับเรือโดยสาร
2. การสังเกตในเส้นทางการเดินเรือโดยสาร

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายจัน

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง
วันที่ 16 พฤศจิกายน 2539 เวลา 14.00 น.

ลักษณะทางสังคม

นายจัน เป็นชายไทย อายุ 26 ปี เกิดที่จังหวัดอยุธยา บ้านพักอาศัยอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยา อาชีพเดิมทำนา จบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 ปัจจุบันยังไม่มีครอบครัว เช่าห้องพักอยู่ใกล้วัดศรีบุญเรือง ค่าเช่าเดือนละ 1,000 บาท

บุคลิกภาพ

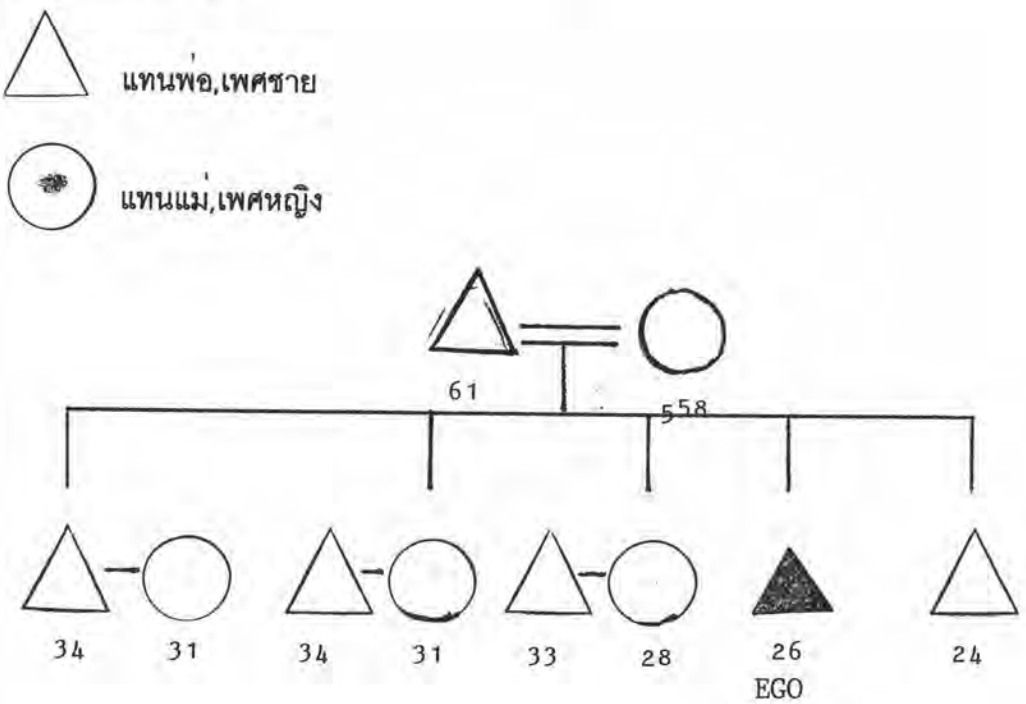
จัน เป็นคนที่มีรูปร่างสมส่วน ผิวค่อนข้างออกไปทางคล้ำ สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร ไว้ผมสั้นเกรียนติดศีรษะ พูดจาเรียบร้อย ขณะทำการสัมภาษณ์ จะเต็มใจตอบคำถาม ไม่อ้อมค้อม

ประวัติชีวิตของจัน

ภูมิลำ เนาเดิ มของจัน อยู่ที่จังหวัดอยุธยา พ่อแม่มีอาชีพทำนา หลังจากเสร็จสิ้นการเรียนแต่ละวัน จันต้องช่วยเหลือครอบครัวหารายได้พิเศษ เช่น รับจ้างทำนา รับจ้างถางหญ้า ขุดบ่อน้ำ จันเล่าให้ฟังว่าต้องลำบากมาตั้งแต่เด็ก เมื่อจบชั้น ป.6 อยากมีรายได้เป็นของตัวเอง

เพื่อช่วยจุนเจือครอบครัว จึงทำงานรับจ้างทุกอย่างในหมู่บ้าน ต่อมา เพื่อนซึ่งทำงานอยู่ในบริษัทเดินเรือโดยสาร ได้ชักชวนให้มาสมัครงานที่ บริษัทเดินเรือ ที่คลองแสนแสบ จึงมาสมัครเป็นกระเป๋าเรือ เดินเก็บเงินค่าโดยสารบนเรือ และทำงานมาแล้วประมาณ 2 ปี

ครอบครัวและเครือญาติ



จัน มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน จำนวน 5 คน เป็นชาย 3 คน หญิง 2 คน จันเป็นคนที่ 4 พี่ทั้ง 3 คนมีครอบครัวแล้ว ส่วนจันกับน้องชายยังไม่มีครอบครัว บิดามารดาและน้องชายพักอาศัยอยู่ร่วมกับพี่ชายที่ยังยึดอาชีพทำนา อยู่ที่อยุธยา ทุกเดือนจันจะส่งเงินให้บิดามารดาใช้เสมอ ประมาณเดือนละ 2,500 บาท

ชีวิตประจำวัน

จันจะตื่นนอนเวลาประมาณ 05.00 น.เศษ แล้วเตรียมตัวเดินทางมาลงชื่อทำงานที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง โดยทุกวันจะมาถึงท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ก่อน 6 โมงเช้าเล็กน้อย เพื่อจะลงชื่อให้ทันก่อน 06.00 น. เพราะจะได้ค่าแรงเพิ่มขึ้นอีก 20 บาทต่อวัน จากค่าแรงปกติ วันละ 90 บาท และจากการขายตั๋วค่าโดยสารอีกร้อยละ 3 บาท เมื่อจัน ลงชื่อมาทำงานแล้ว จะนั่งรอเรือที่ตัวเองจะเป็นผู้ทำหน้าที่เก็บเงินค่าโดยสารถึงคิวออกจากท่า เมื่อนายท่าแจ้งให้เรือออกจากท่าได้จันก็จะขึ้นไปบนเรือ และทำหน้าที่เป็นผู้เก็บเงินค่าโดยสารจากผู้โดยสารบนเรือ เรือจะแล่นไปตามเส้นทางจอดตามท่าเทียบเรือต่าง ๆ จนถึงท่าเทียบเรือประตูน้ำ เมื่อถึงแต่ละท่าเทียบเรือ และทำหน้าที่เป็นผู้เก็บเงินค่าโดยสารจากผู้โดยสารบนเรือ เรือจะแล่นไปตามเส้นทางจอดตามท่าเทียบเรือต่าง ๆ จนถึงท่าเทียบเรือประตูน้ำ เมื่อถึงแต่ละท่าเทียบเรือจันต้องคอยกระโดดขึ้นไปบนท่าเทียบเรือเพื่อนำเชือกที่ผูกติดกับเรือ ไปผูกยึดติดกับหลักบนท่าเทียบเรือ เพื่อให้เรือจอดนิ่งและติดชิดกับท่าผู้โดยสารจะได้ขึ้น ลงได้อย่างสะดวกปลอดภัย เมื่อถึงท่าเทียบเรือประตูน้ำเรือที่จันประจำอยู่จะจอดส่งผู้โดยสารลงทั้งหมด เพื่อเปลี่ยนถ่ายเรือเป็นขนาดเล็กลง โดยมีเรือที่มาจากท่าเทียบเรือผ่านฟ้ามารอรับผู้โดยสาร ส่วนจันจะรอรับผู้โดยสารที่มาจากท่าผ่านฟ้า และกลับไปยังท่าเทียบเรือวัดศรีบุญเรือง ซึ่งถือเป็น 1 เที่ยวสำหรับการทำงานของจัน เมื่อเรือถึงท่าวัดศรีบุญเรืองในแต่ละเที่ยว เมื่อเรือถึงคิวออกนายท่าจะตะโกนบอกให้เรือของจันออกได้ จันก็จะขึ้นไปยืนที่บริเวณกราบเรือ แล้วจะเดินไปรอบ ๆ เรือ เพื่อเก็บเงินค่าโดยสาร โดยมีตั๋วที่จันสะพายกระเป๋าไว้ที่เอว ยื่นส่งให้เช่นกัน เมื่อเรือเข้าเทียบท่าจันจะกระโดดขึ้นไปบนท่าเรือ แล้วดึงเชือกที่ผูกโยงไว้กับเรือไปผูกติดไว้กับท่าเรือ เพื่อให้เรืออยู่นิ่ง ๆ ชิดกับท่าเรือ ผู้โดยสารจะได้เดินขึ้นลงได้อย่างสะดวกปลอดภัย หลังจาผู้โดยสารขึ้นลงเรียบร้อยแล้วจันจะปลดเชือกที่ผูกติดกับเสาบนท่าเรือ ออกแล้วก้าวไปในเรือต่อไป เช่นนี้ ทุกท่าเรือ จนถึงท่าเรือประตูน้ำจะมีเรือมารอถ่ายผู้โดยสาร เนื่องจากเรือที่จันประจำจะมีขนาดใหญ่กว่าช่องลอดใต้สะพานข้ามคลองจึงต้องมีการนำเรือที่มีขนาดเล็กกว่ามาถ่ายผู้โดยสารจากท่าประตูน้ำไปยังท่าเรือผ่านฟ้า ส่วนเรือของจันจะรอรับถ่ายจากเรือที่มาจากท่าผ่านฟ้าไปยังท่าวัดศรีบุญเรือง ซึ่งตั้งแต่เช้าจนถึงเวลาประมาณ 20.00 น. จันจะต้องติดเรือทำหน้าที่กระเป๋าเรือวันละประมาณ 4 ถึง 8 เที่ยวต่อวัน โดยจัน

มีรายได้เป็นรายวัน ๆ ละ 90 บาท วันใดลงชื่อก่อน 06.00 น. จะได้เงินเพิ่มอีก 20 บาท และมีรายได้จากการเก็บค่าโดยสารเพิ่มอีก ร้อยละ 3 บาท โดยเฉลี่ยแล้วจันจะมีรายได้ประมาณวันละ 300 บาท

ทัศนคติต่อการจราจรทางน้ำ

จันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำว่า เดินทางได้รวดเร็วกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ เพราะเรือไม่ต้องติดสัญญาณไฟ และเรือในคลองมีไม่มากใช้เวลาน้อยในการเดินทาง เมื่อก่อนเคยทำงานเป็นลูกจ้างคนอื่น ต้องอาศัยรถเมล์ไปทำงาน ประสบความลำบากในการเดินทางมาก เพราะตอนเช้ารถเมล์มีผู้โดยสารแน่นมาก ต้องยืนเบียดกัน ไปถึงที่ทำงานสายบ้าง ส่วนเย็นก็เหมือนกับตอนเช้า กว่าจะกลับถึงบ้านต้องมืดมากจึงจะถึงบ้าน ทำให้เสียอารมณ์บ่อย ๆ เมื่อมาทำงานในเรือมีความรู้สึกว่าการเดินทางทางน้ำคล่องตัวมากในช่วงเช้าเย็นมีผู้โดยสารจำนวนมาก แม้จะมีการแย่งกันขึ้นลงบ้างก็ไม่ค่อยมีปัญหาเหมือนรถยนต์

และในปัจจุบัน ปัญหาทางการจราจรทางน้ำที่พบเห็นบ่อย ๆ ได้แก่ ช่วงที่น้ำลดและขึ้น ถ้าน้ำขึ้นมากจะทำให้เรือไม่สามารถลอดใต้สะพานข้ามคลองได้ และถ้าน้ำลดมากก็ไม่สามารถจะเดินเรือได้ แต่ปัญหานี้นาน ๆ จะเกิดขึ้นสักครั้งหนึ่ง ถ้าชาวบ้านใช้บริการเรือโดยสารมากขึ้นคิดว่าน่าจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรทางบกได้บ้าง ปัจจุบันผู้ที่ใช้เรือโดยสาร มักเป็นคนที่ใช้อยู่ประจำ

และจันอยากเสนอให้มีการเพิ่มขยายเส้นทางออกไปอีก เพื่อจะได้มีประชาชนนิยมใช้การเดินทางโดยเรือเพิ่มมากขึ้นด้วย

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายคง

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 เวลา 10.00 น.

ลักษณะทางสังคม

คง เป็นชายไทย อายุ 36 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัดอยุธยา จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ปัจจุบันสมรสแล้ว มีบุตร 2 คน ภรรยาค้าขายอยู่ที่ต่างจังหวัด เช่าบ้านพักอาศัยเดือนละ 2,500 บาท

บุคลิกภาพ

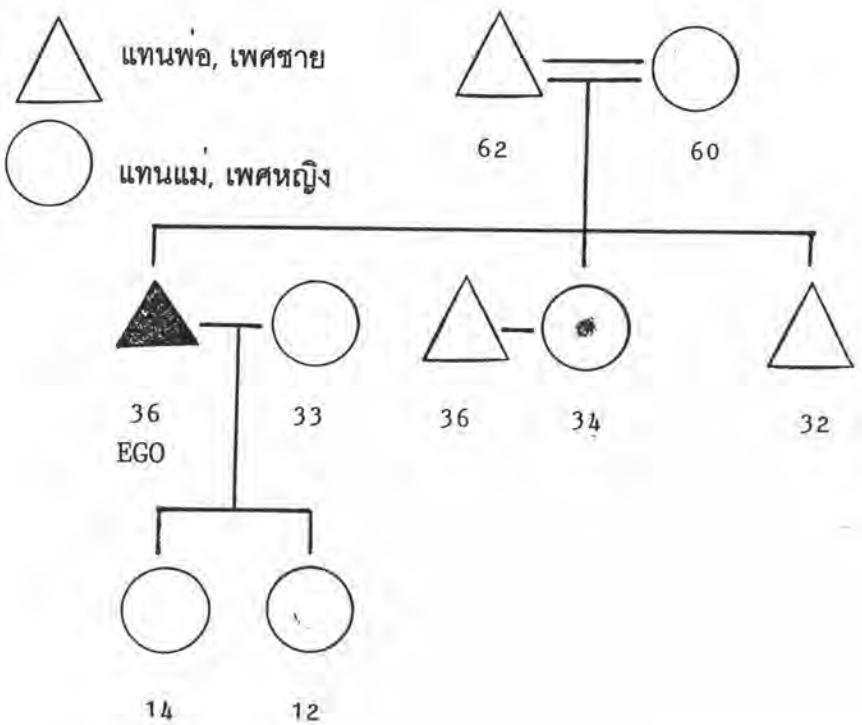
คง เป็นคนรูปร่างสันทัด ผิวคล้ำ เสียงใหญ่ แต่งกายง่าย ๆ ไม่ค่อยรู้ข่าวสารในปัจจุบัน จากการสัมภาษณ์จะตอบแบบสั้น ๆ ชอบสูบบุหรี่ ดื่มสุราบ้างเล็กน้อย

ประวัติชีวิต

คงเกิดมาในครอบครัวที่พ่อแม่มีอาชีพทำนา ฐานะอยู่ในระดับปานกลาง คงต้องออกจากโรงเรียน เมื่อเรียนถึงชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 เพื่อช่วยทำงานหารายได้ช่วยครอบครัว ในระยะแรกคงรับจ้างทำนา และรับจ้างเป็นคนงานก่อสร้างไปด้วย ต่อมาสมรสกับภรรยา ที่มีอาชีพค้า

ขายเล็ก ๆ น้อย ๆ และญาติของภรรยาได้แนะนำมาทำงานเป็นคนขับเรือในกรุงเทพฯ จึงได้มาสมัครและทำงานมาถึงปัจจุบัน

ครอบครัวและเครือญาติ



คงมีพี่น้องด้วยกัน 3 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน คงเป็นบุตรคนโต พี่น้องทุกคนสมรสมีครอบครัวหมดแล้ว ปัจจุบันคงสมรส และมีบุตร 2 คน เป็นหญิงทั้งคู่ ทุกวันหยุดที่คงไม่ได้ขับเรือ คงจะกลับบ้านที่ต่างจังหวัดเยี่ยมครอบครัวเสมอ ๆ

ชีวิตประจำวัน

คงจะตื่นนอนเวลาประมาณ 06.00 น. เมื่อทำภาระกิจส่วนตัวเสร็จจะเดินทางไปที่ท่าเรือ เพื่อนำเรือออกจากท่า ตามคิวที่ได้รับซึ่งมีการหมุนเวียนกันเป็นคิวแรก ระหว่างที่รอคิวเรือคงจะทานอาหารที่ขายอยู่ใกล้ ๆ ท่าเรือ เมื่อถึงคิวจึงจะมาขับเรือออกจากท่าไปตามเส้นทาง เมื่อถึงปลายทางที่ต้องรอคิวต่อไป จะพักผ่อนในเรือ หรือไม่ก็จะขึ้นไปนั่งบนท่าเรือ จนถึงเรือเที่ยวสุดท้าย เมื่อเลิกจากงาน คงจะขับเรือไปจอดไว้ที่ท่าต้นทาง แล้วเดินกลับบ้านพักที่เช่าไว้ ซึ่งอยู่ใกล้ท่าเรือนั้น และเข้านอนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

คงเห็นว่า ปัจจุบันในช่วงเร่งด่วนผู้โดยสารมีมากกว่าปกติ คงขับเรือต้องใช้ความเร็วเร็วกว่าปกติ ซึ่งจะมีผลดีทำให้มีรายได้เพิ่มจากการนำเที่ยวด้วย และการจราจรทางน้ำไม่ติดขัดอะไร เพียงแต่จะมีเรือวิ่งสวนกันมากหน่อย แต่คนขับจะเบาเครื่องลง เพื่อไม่ให้น้ำกระเด็นใส่กัน คงเห็นว่าเจ้าของเรือน่าจะเปลี่ยนขนาดเรือให้ใหญ่กว่านี้ จะได้รับผู้โดยสารได้มากกว่าเรือในปัจจุบัน และเห็นว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เมื่อเวลาเร่งด่วนจะแย่งกันลงเรือ ทำให้เกิดอุบัติเหตุตกจากเรือได้ง่าย ส่วนมากจะเป็นผู้หญิงที่เกิดปัญหานี้ แต่จะเป็นเรื่องเล็กน้อย นาน ๆ จะมีสักครั้งหนึ่ง

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายทับ

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 เวลา 14.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ทับ เป็นชายไทย อายุ 39 ปี เกิดที่จังหวัดนครปฐม จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันมีภรรยาแล้วมีบุตร 1 คน

บุคลิกภาพ

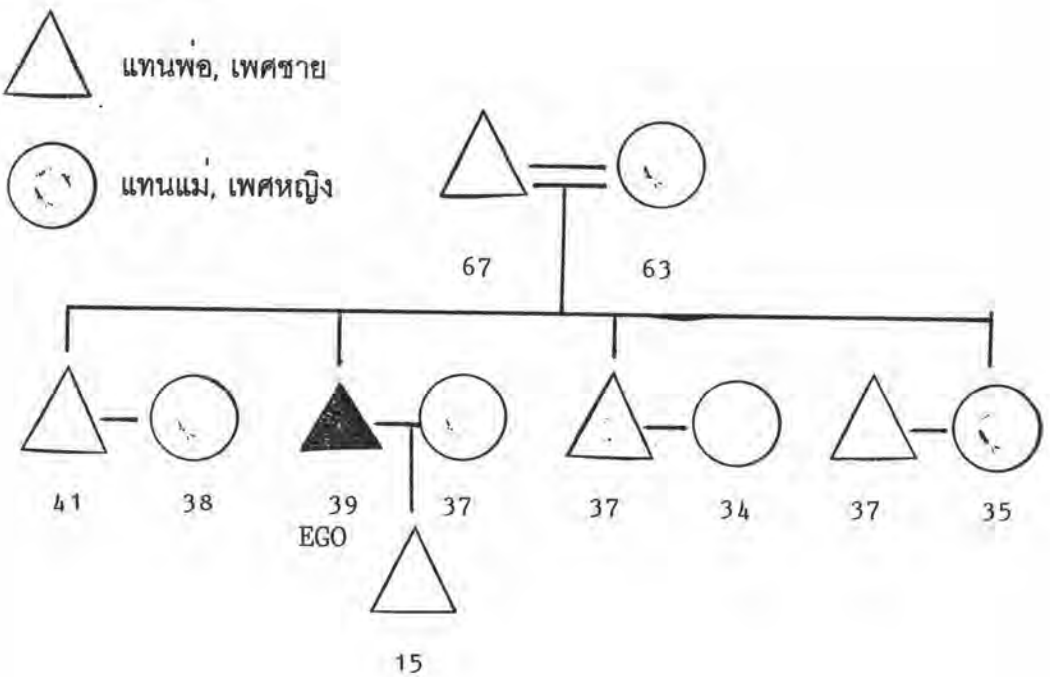
ทับเป็นคนรูปร่างเล็ก ผอม ไม่ค่อยพูด เวลาตอบคำถามจะให้คำตอบสั้น ๆ ใช้เวลาคิดนาน สูบบุหรี่จัด และชอบดื่มสุราหลังจากเลิกงานแล้ว แต่จะไม่มากจนถึงกับเมา

ประวัติชีวิต

ทับบอกว่าประวัติชีวิตตัวเองตั้งแต่เด็กจนถึงปัจจุบัน มีความลำบากมาโดยตลอด ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง โดยจบการศึกษาแล้วก็จะทำงานรับจ้างมาเรื่อย ๆ เมื่อมีภรรยาทับก็ต้องทำงานมากขึ้น โดยภรรยาจะทำงานค้าขาย ต่อมามีคนแนะนำให้มาทำงานในกรุงเทพ ทับจึงมากับ

เพื่อนและได้สมัครเป็นคนขับเรือโดยสารระยะแรกยังไม่ได้เป็นคนขับเรือ แต่ได้รับการฝึกฝนจากบริษัทจนชำนาญ และได้รับการไว้วางใจให้ขับเรือจนถึงปัจจุบัน

ครอบครัวและเครือญาติ



ทับพี่น้องด้วยกัน 4 คน เป็นชาย 3 คน หญิง 1 คน ทุกคนมีครอบครัวหมดแล้ว และมีงานทำมีรายได้ทุกคน ทับสมรสแล้วมีบุตรชาย 1 คน

ชีวิตประจำวัน

ทับพักอาศัยในห้องเช่าใกล้ท่าเรือพระโขนง ทุกวันทับจะตื่นนอนในเวลา 05.00 น. หลังจากนั้นจะมาที่ท่าเรือรอคิวเรือออก เช้า ๆ ทับจะทานอาหารที่ท่านี้ และขับเรือไปตามเส้นทางซึ่งทับจะขับเรือคนเดียวในเรือไม่มีผู้ช่วย แต่เมื่อถึงแต่ละท่าจะมีเจ้าหน้าที่ขายตั๋วที่ท่าคอยช่วยดึงเรือให้จอดชิดกับท่าแทน ทับจะขับไปจนถึงเวลาประมาณ 19.00 น. ก็จะถึงคิวเที่ยวสุดท้าย ก็จะเลิก

และขับเรือไปจอดที่ท่าพระโขนง และเดินกลับบ้านที่เช่าพักอยู่ไม่ไกลนัก นอนพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น. ในวันหยุดทับมักจะหยุดขับเรือและเดินทางไปต่างจังหวัดเพื่อเยี่ยมครอบครัว

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ทับ มีความเห็นว่า ในช่วงเร่งด่วนเรือจะไม่พอกับจำนวนผู้โดยสาร คนขับเรือจึงต้องขับด้วยความเร็วกว่าช่วงเวลาปกติ แต่ทำให้คนขับมีรายได้เพิ่มมากขึ้น นายท่าจะปล่อยเรือไวพอผู้โดยสารขึ้นเต็มก็จะออกเรือทันที ซึ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่จะพึงพอใจเช่นกัน แต่ผู้โดยสารบางคนไม่เข้าใจเวลาขึ้น-ลงเรือ โดยเฉพาะผู้หญิงชอบยืนที่กราบเรือค้างไว้จนแน่ใจว่าไม่ตกน้ำจึงก้าวต่อ ทำให้เรือเอียง และบางครั้งมีรอพร้อม ๆ กัน เรือจะโคลงมาก อยากให้ผู้โดยสารเข้าใจสภาพของเรือให้มากขึ้น จะได้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายกร

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 20 พฤศจิกายน 2539 เวลา 13.00 น.

ลักษณะทางสังคม

กร เป็นชายไทย อายุ 39 ปี เกิดที่กรุงเทพฯ จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ครอบครัวมีอาชีพรับจ้าง พักอาศัยในเขตชุมชน ปัจจุบันสมรสแล้วมีบุตร 2 คน

บุคลิกภาพ

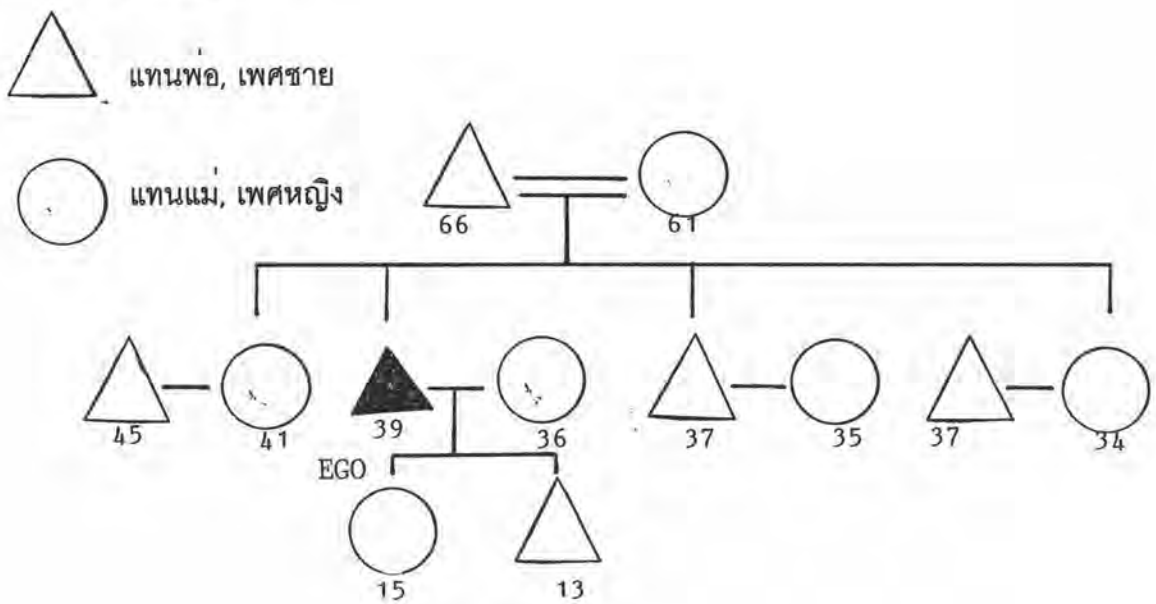
กรเป็นคนรูปร่างเล็ก สูงประมาณ 160 เซ็นติเมตร ผิวคล้ำ คล้ายคนอิสลาม พูดจาคล่องแคล่ว แต่งกายตามสบายไม่เคร่งครัด มีความมั่นใจในตัวเอง กล้าตอบคำถาม และแสดงความคิดเห็น

ประวัติชีวิต

กรอยู่ในครอบครัวที่อยู่ท่ามกลางชุมชน พ่อแม่มีอาชีพรับจ้าง ทำให้กรต้องออกจากการศึกษาแค่ชั้นประถมปีที่ 4 เพื่อช่วยทำงานหารายได้มาจุนเจือครอบครัว กรทำงานเป็นคนงานกรรมการรับจ้างปลูกสร้างบ้าน ตามแต่จะมีหัวหน้ามาติดต่อ จนกระทั่งมีเพื่อนบ้านแนะนำให้มา

ทำงานกับบริษัทเรือจึงทดลองมาสมัคร ในระยะแรกได้ทำงานเป็นคนเก็บเงินค่าโดยสารก่อน ต่อมาได้ฝึกฝนขับเรือจนชำนาญ และได้ทำหน้าที่ขับเรือ จนถึงปัจจุบันมีครอบครัวและมีบุตรแล้ว 2 คน

ครอบครัวและเครือญาติ



กรมีพี่น้องด้วยกัน 4 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 2 คน กรเป็นคนที่ 2 ปัจจุบันกรสมรสแล้วและมีบุตร 2 คน พี่น้องทุกคนมีครอบครัวหมดแล้ว แยกกันไปอยู่ต่างหาก นาน ๆ จะมารวมกันพร้อมหน้าสักครั้งหนึ่ง

ชีวิตประจำวัน

กรตื่นนอนในเวลา 05.00 น. แล้วจะเดินทางไปยังท่าเรือ เพื่อเข้าคิวเรือออกจากท่า เมื่อถึงคิวกรจะขับไปตามเส้นทาง โดยช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น จะใช้ความเร็วกว่าปกติเพื่อจะได้รับ-ส่งผู้โดยสารได้ทัน ในแต่ละวันกรจะพักผ่อนไปด้วยในช่วงที่รอคิวที่ท่า จนกระทั่งถึงเวลา 19.30 น. กรจะขับเที่ยวสุดท้าย หลังจากถึงท่าจะจอดเรือไว้แล้วเดินกลับไปยังห้องพักที่อยู่ใกล้ ๆ นั่นเอง

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

กร มีความเห็นว่า ในขณะชาวบ้านเริ่มจะนิยมใช้บริการเรือโดยสารมากยิ่งขึ้น โดยจะเห็นได้จากช่วงเช้า-เย็น ชาวบ้านจำนวนมากจะมารอเรือมากจนเรือรับได้ไม่ทัน ดังนั้นเจ้าของเรือน่าจะเพิ่มขยายขนาดของเรือและจำนวนมากขึ้น แต่ราคาเรือแพง ทำให้เป็นอุปสรรคบ้าง

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายเบี้ยว

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 30 พฤศจิกายน 2539 เวลา 14.00 น.

ลักษณะทางสังคม

เบี้ยว เป็นชายไทย อายุ 40 ปี จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัดนนทบุรี ปัจจุบันสมรสแล้วมีบุตร 3 คน

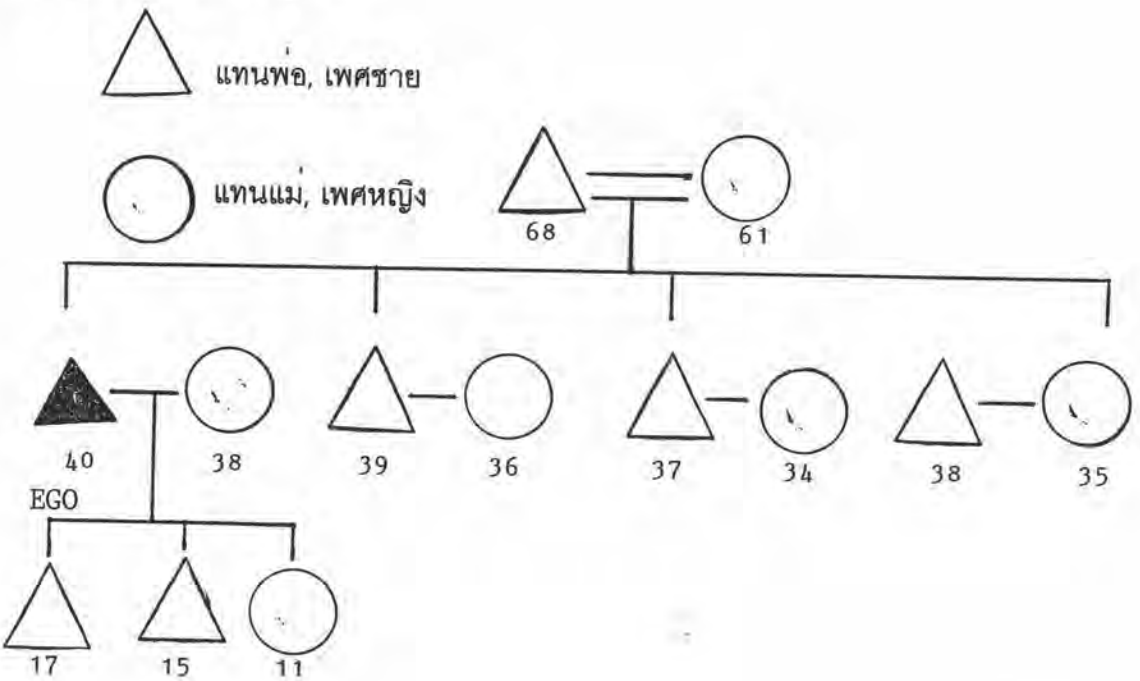
บุคลิกภาพ

เบี้ยวเป็นคนรูปร่างสันทัด ผิวดำแดง แต่งกายง่าย ๆ ชอบสูบบุหรี่ และดื่มสุรา บ้างเวลามีสังสรรค์พบปะกับเพื่อน ๆ

ประวัติชีวิต

เบี้ยวเกิดที่นนทบุรี พ่อแม่มีอาชีพขับเรือลากจูงเรือทราย และเรือบรรทุกสินค้า เบี้ยว เบี้ยวจึงมีความชำนาญในการขับเรือมาตั้งแต่เด็ก หลังจากจบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ได้ยึดอาชีพขับเรือรับจ้างมาโดยตลอด ประกอบกับรับจ้างในการทำสวน ทำไร่ ให้แก่ ชาวบ้านที่อยู่ใกล้เคียง จนได้สมรสกับภรรยาและมีบุตร ด้วยกัน 3 คน ส่วนภรรยาทำอาชีพค้าขายเพื่อช่วยหารายได้เลี้ยงครอบครัว เบี้ยวได้มาสมัครวิ่งเรือกับบริษัทเรือตั้งแต่เริ่มแรก และขับมาจนถึงปัจจุบัน

ครอบครัวและเครือญาติ



เบี้ยวมีพี่น้องด้วยกัน 4 คน เป็นชาย 3 คน หญิง 1 คน โดยเบี้ยวเป็นคนโต พี่น้องทุกคนมีครอบครัวหมดแล้ว เบี้ยวสมรสแล้วและมีบุตร 3 คน โดยพักอาศัยอยู่ในบ้านของตนเอง ที่นนทบุรี

ชีวิตประจำวัน

เนื่องจากเบี้ยวอยู่ที่นนทบุรี ห่างจากท่าเรือที่ต้องมาเข้าคิวตอนเช้า เบี้ยวจึงต้องตื่นในเวลาประมาณ 04.00 น. หลังจากนั้นจะขับรถยนต์ มาทำงานที่ท่าเรือสะพานใหม่ โดยจอดรถไว้ที่ตลาด แล้วไปขับเรือต่อ ทุกเช้าจะแวะทานกาแฟที่ตลาดใกล้ท่าเรือและทานอาหารเช้าที่นี่เช่นกัน เบี้ยวจะขับเรือไปตามคิว และเส้นทางจนกระทั่งถึงเวลา 20.00 น. จะเลิกขับในวันนั้น และจะขับ

รถยนต์กลับจังหวัดนนทบุรี เพื่อพักผ่อน บางวันที่มีคนว่าจ้างให้นำรถไปส่งที่ต่างจังหวัด เบี้ยวจะหยุดขับเรือ เพราะรายได้มากกว่า ทุกวันเบี้ยวจะพักผ่อนในเวลาประมาณ 24.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

เบี้ยวเห็นว่า ควรมีการปรับปรุงท่าเรือบางท่า ที่สภาพไม่เรียบร้อย โดยเฉพาะเวลาค่ำบางท่าแสงไม่ค่อยจะเพียงพอ แต่เบี้ยวใช้ความชำนาญขับไปได้ไม่มีอุบัติเหตุ แต่เกรงว่าผู้โดยสารจะได้รับความไม่สะดวกปลอดภัย ซึ่งหากมีการปรับปรุงให้ดีรวมทั้งเรื่องอื่น ๆ เช่น สภาพน้ำให้สะอาด ทางเข้า-ออกท่าที่สะดวก จะทำให้มีผู้นิยมใช้บริการเพิ่มมากขึ้นก็ได้

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายบัง

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 10 ธันวาคม 2539 เวลา 12.00 น.

ลักษณะทางสังคม

บัง เป็นชายไทยอิสลาม อายุ 37 ปี จบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 4 เป็นคนกรุงเทพ ปัจจุบันสมรสแล้วมีบุตร 1 คน

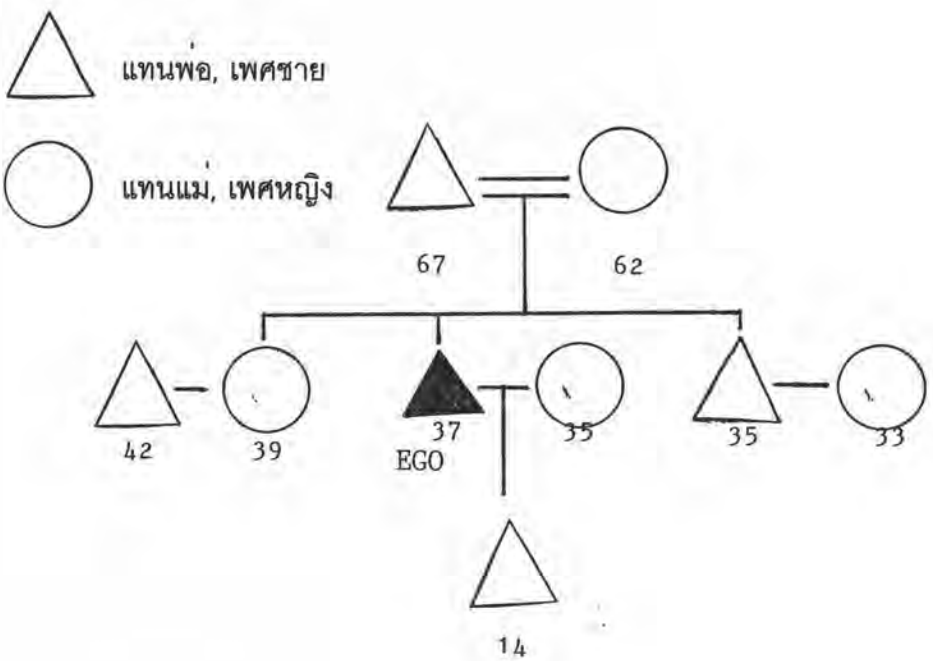
บุคลิกภาพ

บังเป็นคนอิสลาม รูปร่างท้วม สูงประมาณ 170 เซ็นติเมตร พูดจาซื่อ ๆ กล้าแสดงออก ในการตอบคำถาม ไม่สูบบุหรี่และไม่ดื่มสุรา

ประวัติชีวิต

บังเป็นบุตรของชาวอิสลาม ที่เกิดในเมืองไทย โดยเกิดที่กรุงเทพฯ เขตพระโขนง จบการศึกษาแล้วได้ช่วยครอบครัวหารายได้เพิ่มด้วยการขับเรือรับจ้าง และใช้แรงงานเป็นคนงานก่อสร้างต่าง ๆ จนมีเงินพอประมาณได้ซื้อเรือมาร่วมวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในคลอง เดิมใช้เรือขนาดเล็กซึ่งไม่เพียงพอต่อผู้โดยสาร ปัจจุบันมีภรรยา และบุตร 1 คน ภรรยาอยู่บ้านช่วยเลี้ยงดูพ่อแม่ และลูก

ครอบครัวและเครือญาติ



บังมีพี่น้องด้วยกัน 3 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน ทุกคนมีครอบครัวหมดแล้ว บังมีบุตร 1 คน และภรรยาอยู่บ้านช่วยเลี้ยงดูพ่อแม่และลูก

ชีวิตประจำวัน

บังจะตื่นนอนในเวลา 05.00 น. เตรียมตัวไปรับผู้โดยสารที่ท่าเรือต้นทาง เมื่อหมดเวลาเร่งด่วนประมาณ 09.00 น.บังจะแวะเข้าไปทานอาหารกับครอบครัวที่บ้านซึ่งอยู่ริมคลองพระโขนงและบังจะเข้าไปทานอาหารที่บ้านทุกมื้อ ในช่วงกลางวัน และช่วงเย็น บังจะวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารจนถึงเวลา 20.00 น. จะหยุดวิ่งในวันนั้นและเข้าพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

บัง มีความเห็นว่า การจราจรทางน้ำมีปัญหาเกี่ยวกับขยะในลำน้ำ ทำให้ใบพัดเรือเสียหาย และเรือลากจูงที่เข้ามาในเส้นทางเวลาเร่งด่วน ทำให้ต้องขับด้วยความระมัดระวังมากขึ้น แต่โดยรวมแล้วการเดินทางทางน้ำทำได้สะดวกรวดเร็ว

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายศร

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ

วันที่ 15 ธันวาคม 2539 เวลา 15.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ศร เป็นชายไทย อายุ 39 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่สมุทรปราการ จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันมีภรรยาแล้วมีบุตร 4 คน

บุคลิกภาพ

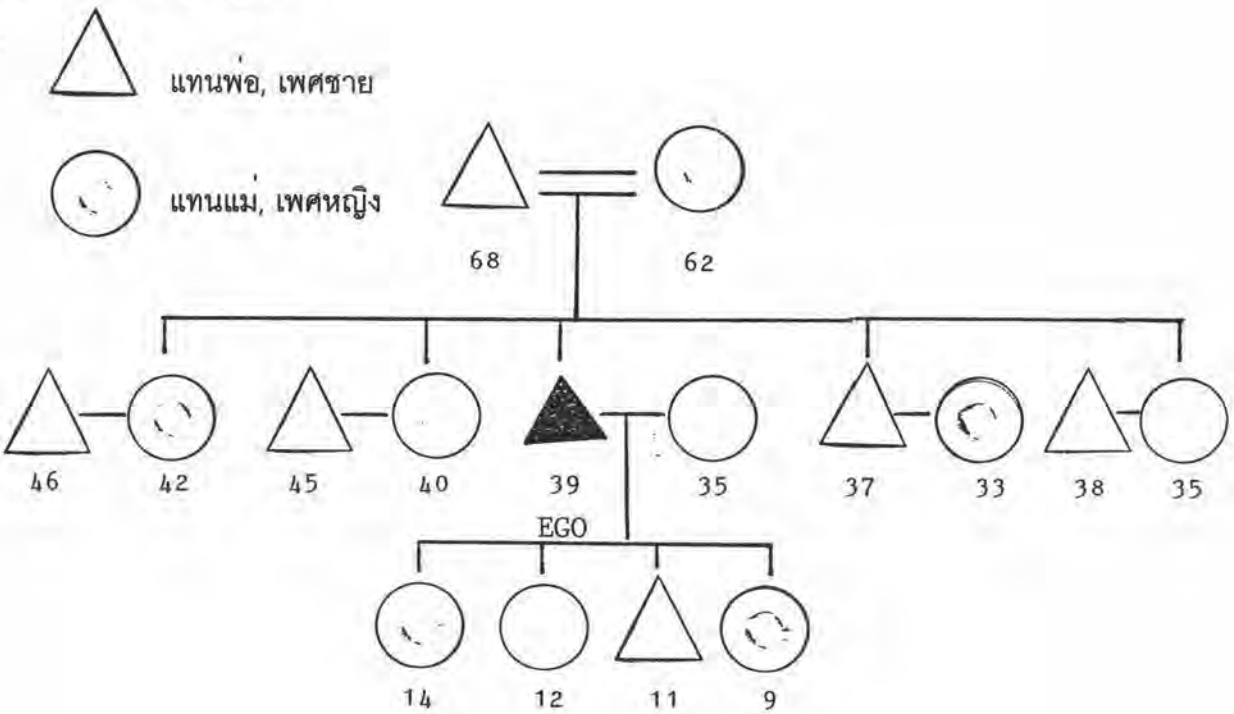
ศรเป็นคนรูปร่างท้วม ผิวสองสีดำแดง สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร เวลาตอบคำถามจะ ใช้เวลาคิดนาน สูบบุหรี่ ชอบดื่มสุราหลังจากเลิกงานแล้ว แต่จะไม่มากจนถึงกับเมา

ประวัติชีวิต

ศร จบการศึกษาแล้วทำงานรับจ้างมาตลอด เมื่อมีภรรยาศรก็ต้องพยายามทำงานหารายได้มากขึ้นโดยภรรยามีรายได้ช่วยเสริมจากการขายของชำอยู่ต่างจังหวัด ต่อมามีคนแนะนำให้มาทำงานในกรุงเทพ ศรจึงมากับเพื่อนและได้สมัครเป็นคนขับเรือโดยสาร ซึ่งศรแจ้งว่าปัจจุบัน

เมื่อรวมรายได้จากภรรยา และการรับจ้างในช่วงที่วันหยุดที่ไม่ได้ขับเรือเพียงพอกับการใช้จ่าย ศรจึงคิดว่าจะขับเรือต่อไปเรื่อย ๆ

ครอบครัวและเครือญาติ



ศรมีพี่น้องด้วยกัน 5 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 3 คน ศรเป็นบุตรคนที่ 3 พี่น้องทุกคนมีครอบครัวและแยกกันไปอยู่ต่างหากแล้ว ปัจจุบันศรสมรสและ มี บุตรแล้ว 4 คน

ชีวิตประจำวัน

ศรเช่าบ้านพักอยู่ใกล้ท่าเรือพระโขนง ทุกวันจะตื่นนอนในเวลา 05.00 น. หลังจากนั้นจะมาที่ท่าเรือรอคิวเรือออก เช้า ๆ ศรจะทานอาหารที่ร้านใกล้ ๆ ท่านี้ และขับเรือไปตามเส้นทาง ซึ่งศรจะขับเรือคนเดียวในเรือไม่มีผู้ช่วย แต่เมื่อถึงแต่ละท่าจะมีเจ้าหน้าที่ขายตั๋วที่ท่าคอยช่วย

ดึงเรือให้จอดชิดกับท่าแทน ทุกวันศรจะขับไปถึงเวลาประมาณ 19.00 น. ก็จะถึงคิวเที่ยวสุดท้าย ศรจะขับเรือไปจอดที่ท่าพระโขนง และเดินกลับบ้านที่เช่าพักอยู่ไม่ไกลนัก นอนพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น. ในวันหยุดศรมักจะหยุดขับเรือ และเดินทางไปต่างจังหวัด เพื่อเยี่ยมครอบครัวเสมอ

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ศร มีความเห็นว่า การจราจรทางน้ำยังไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร เพราะการประชาสัมพันธ์ไม่ดีทำให้มีผู้รู้จักน้อย ซึ่งผู้โดยสารจะเป็นขาประจำที่มาใช้เรือทุกวันเพราะรู้จักเส้นทางดี ส่วนผู้โดยสารที่ไม่เคยขึ้นก็ไม่กล้าที่จะขึ้นเพราะกลัวจะหลงและลงท่าไม่ถูก

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายยุทธ

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 16 ธันวาคม 2539 เวลา 14.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ยุทธ เป็นชายไทย อายุ 37 ปี เกิดที่จังหวัดราชบุรี เป็นบุตรคนที่ 2 ในจำนวน 5 คน จบการศึกษาชั้น ป. 6 ปัจจุบันสมรสแล้วมีบุตร 1 คน

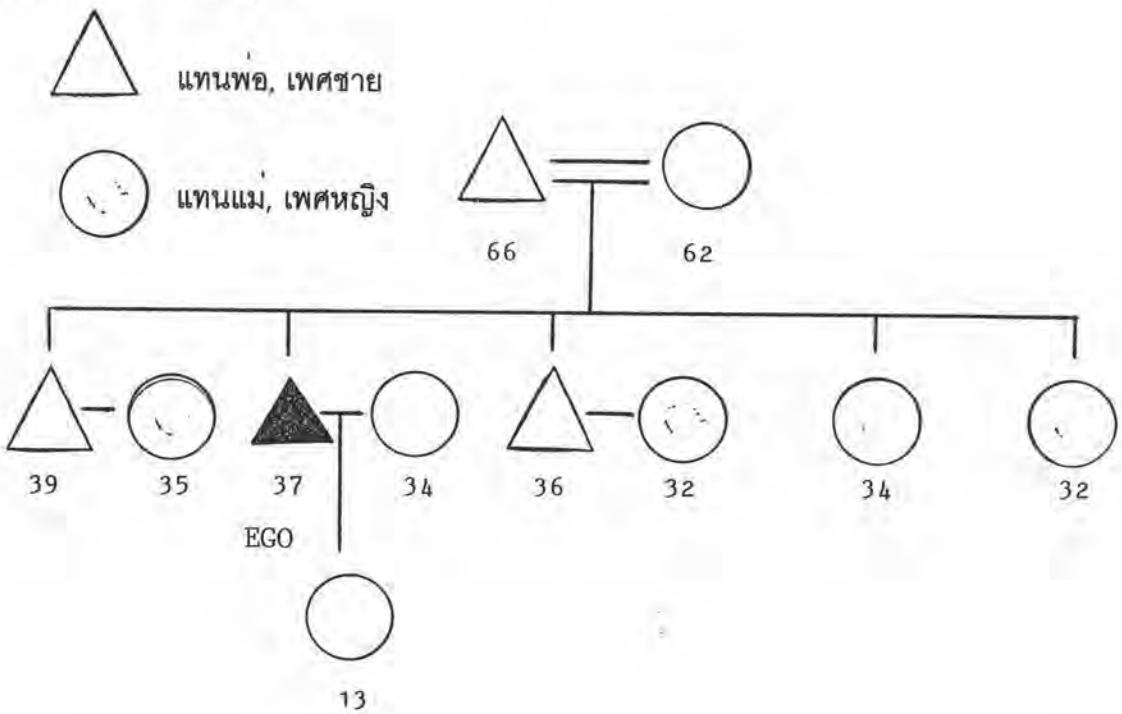
บุคลิกภาพ

ยุทธเป็นคนที่มีรูปร่างสันทัด ผมตรง เสียงแหบ ชอบสนทนามีความกระฉับกระเฉง มั่นใจในตัวเอง เวลาตอบคำถามจะตอบอย่างหนักแน่น

ประวัติชีวิต

ยุทธเกิดมาในครอบครัวที่มีฐานะยังไม่สู้ดีนัก พ่อแม่มีอาชีพรับจ้างทั่วไปทำให้ยุทธมีโอกาสเข้ารับการศึกษาได้เพียงแค่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จึงต้องออกมาช่วยพ่อแม่ทำงานและดูแลน้อง ๆ อีก 3 คน เมื่อจบการศึกษายุทธได้รับจ้างใช้แรงกายทำงานทุกอย่าง จนได้รู้จักและสมรสกับภรรยา ซึ่งมีอาชีพขับเรือจ้าง ยุทธได้เรียนรู้วิธีการขับเรือ จนต่อมาเพื่อนของภรรยาได้แนะนำให้สมัครเป็นคนขับเรือในกรุงเทพมหานคร ยุทธจึงเดินทางมาสมัครและทำงานมาถึงปัจจุบัน

ครอบครัวและเครือญาติ



ยุทธมีพี่น้องด้วยกัน 5 คน เป็นชาย 3 คน หญิง 2 คน พี่น้องผู้ชาย 3 คน มีครอบครัวแล้ว เหลือน้องผู้หญิง 2 คน ที่ยังไม่มีครอบครัว แต่อีกไม่นานก็จะมีครอบครัวอีก 1 คน ส่วนคนสุดท้องยังไม่มีแฟน พี่น้องของยุทธทุกคนมีงานทำกันหมดแล้ว โดยพี่ชายคนโตทำงานเป็นคนงานก่อสร้าง และน้องชายทำงานที่ห้างสรรพสินค้า โดยมีน้องสาวก็ทำงานที่โรงงาน ส่วนยุทธมีภรรยาทำอาชีพเสริมโดยการค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่บ้านเช่า เลี้ยงดูลูกไปด้วย

ชีวิตประจำวัน

ยุทธเช่าบ้านพักอยู่บริเวณถนนรามคำแหง ทุกวันจะตื่นประมาณเกือบ ๆ ตี 5 แล้วจะขับรถจักรยานยนต์ไปยังท่าเรือต้นทาง เพื่อจะนำเรือออกวิ่งรับผู้โดยสารตั้งแต่เที่ยวแรกในเวลาเกือบ 6 โมงเช้า หากไม่ได้เข้าคิวแรก ยุทธจะออกเรือในเวลา 06.00 น. เศษ ยุทธเป็นคนใจเย็น

เวลาขับเรือจะไม่ค่อยรีบร้อน ปล่อยให้กระเป๋าเรือคอยดูผู้โดยสารขึ้น-ลง ที่ท่า ส่วนยุทธจะคอยบังคับเรือให้จอดชิด และไม่เลื่อนออกจากท่า เพื่อป้องกันผู้โดยสารตกน้ำในแต่ละเที่ยวที่ยุทธขับไปถึงปลายทาง ยุทธจะพักผ่อนในเรือหรือบางทีก็จะออกไปนั่งบนท่าเรือพูดคุยกับเพื่อน ๆ เวลากลางวันเมื่อเรือจอดที่ท่าใดเพื่อรอคิวต่อไป ยุทธจะใช้เวลานั้นในการทานอาหารกลางวัน หลังจากนั้นจะขับเรือต่อจนกระทั่งถึงประมาณ 19.00 น. เมื่อเรือของยุทธถึงต้นทางยุทธจะเข้าไปปรึกษาพูดคุยกับเพื่อนที่ทำการของบริษัท เสร็จแล้วจะขับรถจักรยานยนต์กลับบ้านพักซึ่งเป็นบ้านเช่า พูดคุยกับลูก หลังจากนั้นก็จะพักผ่อนในเวลาประมาณ 22.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ยุทธ มีความเห็นว่า ผู้โดยสารไม่ค่อยเชื่อฟังเจ้าหน้าที่ของบริษัทเรือ เมื่อเรือจอดเทียบท่าผู้โดยสารมักจะแย่งกันขึ้น-ลง ทำให้เรือเอียงในขณะที่รอรับ-ส่ง และจะโคลงไปมา ผู้โดยสารที่ไม่มีความชำนาญ จะขึ้น-ลงได้ช้า ยุทธอยากให้ผู้โดยสารมีการเห็นใจซึ่งกันและกันไม่แย่งกัน จะทำให้อุบัติเหตุในการขึ้น-ลงเรือมีน้อยลง

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายย้ง

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 17 ธันวาคม 2539 เวลา 15.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ย้ง เป็นชายไทย อายุ 33 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัดราชบุรี จบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 ปัจจุบันยังไม่ได้สมรส

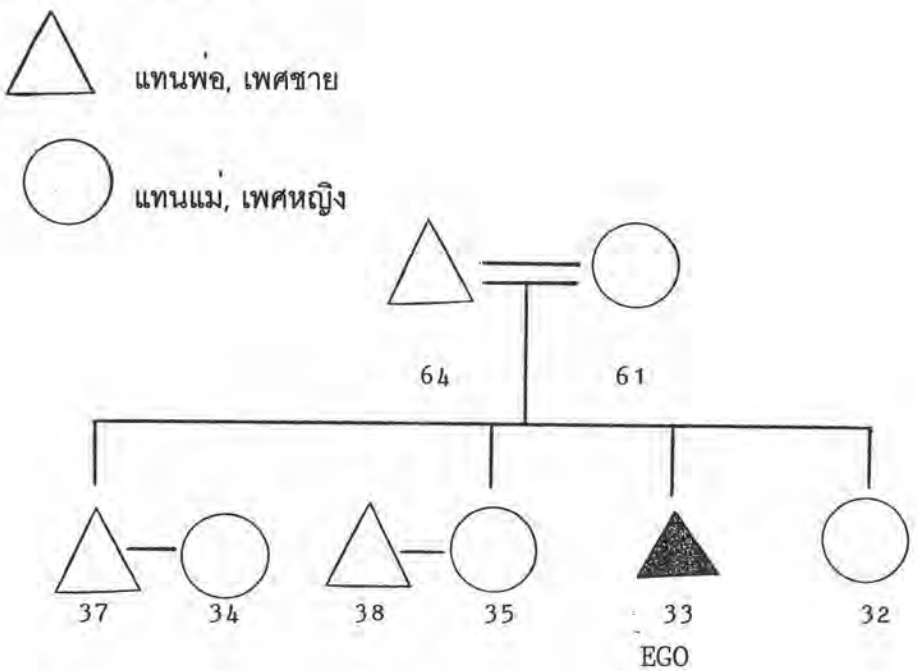
บุคลิกภาพ

ย้งเป็นคนรูปร่างสันทัด สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร ผิวดำแดง พูดจาเสียงเหน่อ ๆ พูดจาคล่องแคล่ว ตอบคำถามด้วยความมั่นใจ

ประวัติชีวิต

ย้งเกิดที่ราชบุรี ครอบครัวมีอาชีพทำไร่ เมื่อจบการศึกษาได้ออกรับจ้างใช้แรงงานทำงานทุกอย่าง แต่รายได้ไม่ดี ย้งจึงเดินทางเข้ากรุงเทพฯ มากับคนรู้จัก ซึ่งแนะนำให้มาทำงานกับบริษัทเรือ ซึ่งมีคนรู้จักมาทำงานก่อนแล้วชักชวนอีกต่อหนึ่ง ย้งจึงมาสมัครทำงานได้รับการฝึกอยู่ประมาณ 2 เดือน ก็ได้ทำงานเป็นคนขับเรือ โดยระหว่างทำงานในกรุงเทพฯ ได้เช่าบ้านพักอยู่กับเพื่อน ช่วยกันออกค่าเช่าห้องคนละครึ่ง

ครอบครัวและเครือญาติ



ย้งมีพี่น้องด้วยกัน 4 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 2 คน พี่ชายและพี่สาวได้แต่งงานมีครอบครัวแล้ว ส่วนย้งกับน้องสาวยังไม่มีครอบครัว น้องสาวย้งทำงานอยู่ร้านเย็บผ้า คอยช่วยเหลือพ่อแม่แทนพี่น้องคนอื่น ๆ ย้งจะกลับไปเยี่ยมบ้านในทุกวันหยุด ซึ่งย้งจะหยุดขับเรือไปด้วยเพื่อพักผ่อน

ชีวิตประจำวัน

ย้งจะตื่นในเวลา 05.00 น. หลังจากทำภาระกิจเรียบร้อย จะเดินทางมาที่ท่าเรือซึ่งอยู่ไม่ไกลพร้อม ๆ กับเพื่อน เช้า ๆ ย้งจะทานกาแฟ ปาท่องโก๋ แทนอาหารเช้า จนสาย ๆ จึงจะทานอาหาร ซึ่งจะเป็นช่วงหลังจาก 09.00 น. ไปแล้ว ในช่วงเวลาทำงานย้งจะขับเรือไปตามเส้นทาง เมื่อถึงปลายทางจะพักผ่อนในเรือหรือขึ้นไปนั่งบนท่าเรือ จนกระทั่งถึงเวลาประมาณ 19.00 น.

ย้งจะขับเรือเที่ยวสุดท้าย เมื่อถึงท่าจะจอดเรือไว้แล้วเดินกลับบ้านพักที่อยู่ใกล้ ๆ และพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ย้ง ให้ความเห็นเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำว่า ตามปกติจะเดินทางได้คล่องตัวตลอด ยกเว้นที่น้ำในคลองแห้งกับน้ำท่วม เรือไม่สามารถวิ่งได้เท่านั้น แต่นาน ๆ จะมีปัญหานี้สักครั้งหนึ่ง ยังเห็นว่าถ้าประชาชนใช้บริการมากขึ้น น่าจะทำให้การจราจรทางบกดีขึ้นได้บ้าง เพราะรถจะได้น้อยลง แต่ปัจจุบันคนที่ใช้เรือโดยสารส่วนมากจะเป็นผู้ที่ใช้บริการประจำอยู่แล้ว

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายปอง

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 18 ธันวาคม 2539 เวลา 14.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ปอง เป็นชายไทย อายุ 38 ปี เกิดที่จังหวัดนครนายก จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ปัจจุบันมีภรรยาแล้วมีบุตร 1 คน

บุคลิกภาพ

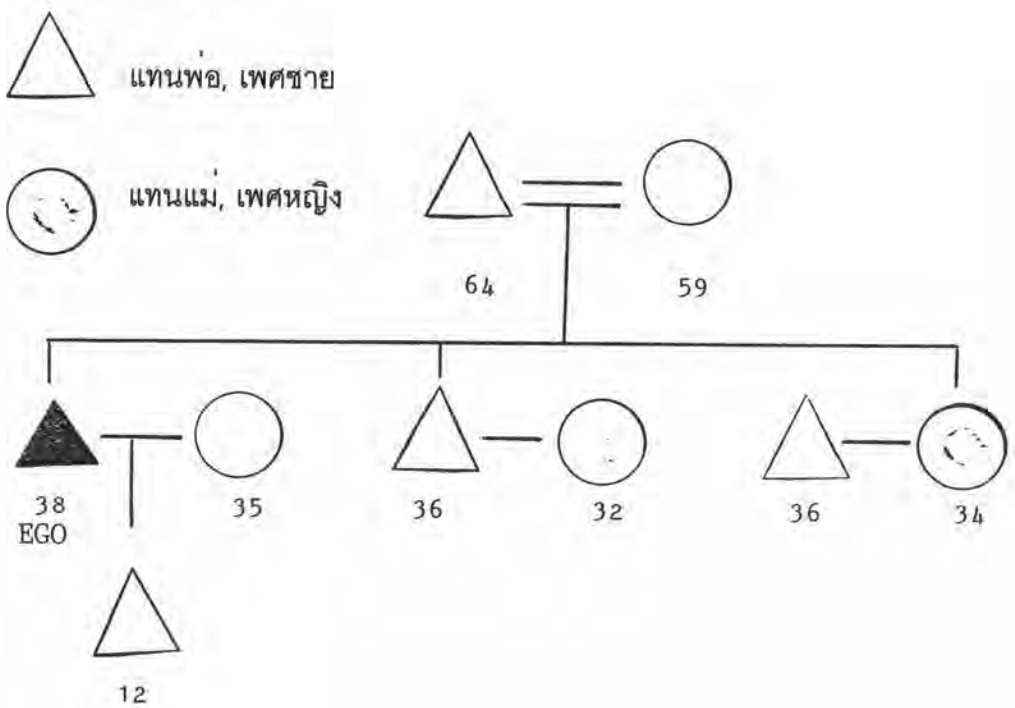
ปอง เป็นคนรูปร่างผอม สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร ผิวดำแดง พูดจาเรียบร้อย แต่งกายเรียบร้อย ตอบคำถามสั้น ๆ

ประวัติชีวิต

ปอง เกิดในครอบครัวของผู้มีอาชีพทำนา ปองได้รับการศึกษาเพียงชั้นประถมปีที่ 6 ออกมาช่วยพ่อแม่ทำนา และรับจ้างทำนา รวมทั้งรับจ้างใช้แรงงานทำงานอื่น ๆ โดยเป็นคนงานก่อสร้างด้วย ต่อมาได้ข่าวจากญาติว่ามีการรับสมัครเรือโดยสารเข้าวิ่งบริการในคลองต่าง ๆ จึงมาสมัคร

โดยการแนะนำของญาติ จึงได้ทำงานมาโดยตลอดถึงปัจจุบัน และนำภรรยาและบุตรมาอยู่ในกรุงเทพฯ ด้วย โดยเช่าบ้านพัก เสียค่าเช่าเดือนละ 2,500 บาท

ครอบครัวและเครือญาติ



ปองมีพี่น้องด้วยกัน 3 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน โดยปอง เป็นพี่คนโต น้องทุกคนมีครอบครัวหมดแล้ว แยกกันไปอยู่ต่างหาก ปัจจุบันปองสมรสและมีบุตร 1 คน

ชีวิตประจำวัน

ปองจะตื่นนอนเวลาประมาณ 05.00 น. แล้วจะเดินทางไปที่ท่าซึ่งอยู่ใกล้ ๆ ที่พัก เพื่อขับเรือรับ-ส่งผู้โดยสารตามคิว ทุกเช้าปองจะทานอาหารที่ตลาดใกล้ ๆ ท่าเรือ จากนั้นจะมานั่งรอคิว และเมื่อถึงคิวปองจะขับเรือไปเส้นทาง จนถึงปลายทางต้องรอคิวที่ท่าปลายทาง จนกระทั่ง

20.00 น. ปองจะหยุดวิ่งในวันนั้น เมื่อนำเรือจอดเก็บเรียบร้อยจึงจะเดินทางกลับ และแวะซื้ออาหารกลับบ้านไปฝากภรรยา ทานอาหารพร้อมกัน และ ปองจะพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ปองเห็นว่า ปัจจุบันนี้การจราจรทางน้ำคล่องตัว จะมีปัญหา อุปสรรคเฉพาะเวลาน้ำลดมาก ๆ และน้ำท่วมเท่านั้น กับเรือไม่พอรับผู้โดยสารในช่วงเร่งด่วน จึงต้องใช้ความเร็วเป็นพิเศษ

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสง

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 19 ธันวาคม 2539 เวลา 11.30 น.

ลักษณะทางสังคม

สง เป็นชายไทย อายุ 34 ปี เกิดที่กรุงเทพมหานคร จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ปัจจุบันสมรสแล้วยังไม่มีบุตร

บุคลิกภาพ

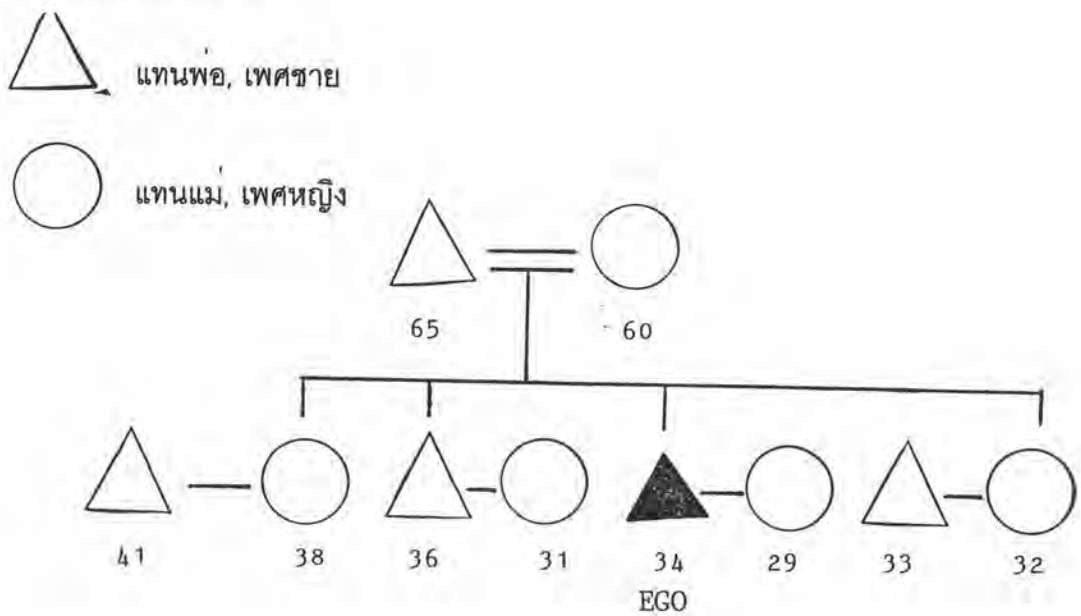
สงเป็นคนรูปร่างสันทัด สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร มีความมั่นใจในตัวเอง พูดจาเสียงดัง ไม่ค่อยเกรงใจใคร ลักษณะไม่ค่อยสุภาพ ชอบสูบบุหรี่ และดื่มสุราหลังเลิกงานเป็นประจำ

ประวัติชีวิต

สงเกิดมาในครอบครัวที่อยู่ในชุมชน พ่อแม่มีอาชีพรับจ้าง ทำให้สงมีปัญหาในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการศึกษา เมื่อจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 สงจึงเลิกเรียนและออกมาใช้แรงงานรับจ้าง โดยระยะแรกสงรับจ้างเป็นช่างก่อสร้าง โดยมีบ้านใกล้เคียงชักชวนไปทำงานด้วย บางครั้งงานไม่มี สงต้องอยู่บ้านเฉย ๆ แต่พ่อแม่จะมีงานเล็ก ๆ น้อย ๆ ให้ช่วยเสมอ ต่อมารู้จักกับคนที่ทำงาน

ในบริษัทเรือชวนให้เป็นกระเป๋าเรือโดยสาร สงจึงมาทำงานเป็นกระเป๋าเรือก่อน เมื่อทำงานไปก็ได้รับการฝึกฝนให้ขับเรือจนสามารถขับเรือได้ และได้มาทำหน้าที่ขับเรือได้ประมาณ 1 ปีเศษ สงได้รู้จักและสมรสกับภรรยา ซึ่งมีอาชีพค้าขาย ได้ประมาณ 1 ปี ยังไม่มีบุตร ปัจจุบันเช่าห้องพักอยู่กับภรรยา

ครอบครัวและเครือญาติ



สงมีพี่น้องด้วยกัน 4 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 2 คน สงเป็นคนที่ 3 พี่น้องทุกคนมีครอบครัวหมดแล้ว แยกกันไปทำงานต่างจังหวัดหมด มีสงคนเดียวที่ยังอยู่ในกรุงเทพฯ

ชีวิตประจำวัน

สง เดินทางมาที่ท่าเรือทุกเช้าในเวลา 05.30 น. โดยทานอาหารเช้าที่ท่าเรือ หลังจากนั้นจะออกเรือเมื่อถึงคิวของสง เมื่อถึงท่าปลายทางสงจะพักผ่อนโดยการหลับในเรือ รอจนถึงเวลาที่สงจะออกเรือ กระเป๋าเรือจะเรียกให้สงเคลื่อนเรือมาเทียบท่า สงจึงจะตื่นมาขับเรือต่อ ตลอดทั้งวันจนถึงเวลา 19.00 น. สงจะเลิกงานและเดินทางกลับห้องพักที่เช่าไว้ พักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น. วันไหนเกิดมีการสังสรรค์กับเพื่อนสงจึงจะกลับห้องพักดึกกว่านั้น

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

สง มีความเห็นว่า การเดินทางทางน้ำทำได้คล่องตัวกว่ารถ จะมีปัญหาเฉพาะเวลาน้ำแห้ง หรือช่วงที่มีปัญหาน้ำท่วมเท่านั้น ทำให้การเดินเรือไม่สามารถวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารได้

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายพงษ์

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 19 ธันวาคม 2539 เวลา 14.30 น.

ลักษณะทางสังคม

พงษ์ เป็นชายไทย อายุ 36 ปี เกิดที่จังหวัดบุรีรัมย์ จบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 มีภรรยาแล้ว แต่ยังไม่มีบุตร เช่าห้องพักอยู่ที่บางกะปิ เดือนละ 2,000 บาท

บุคลิกภาพ

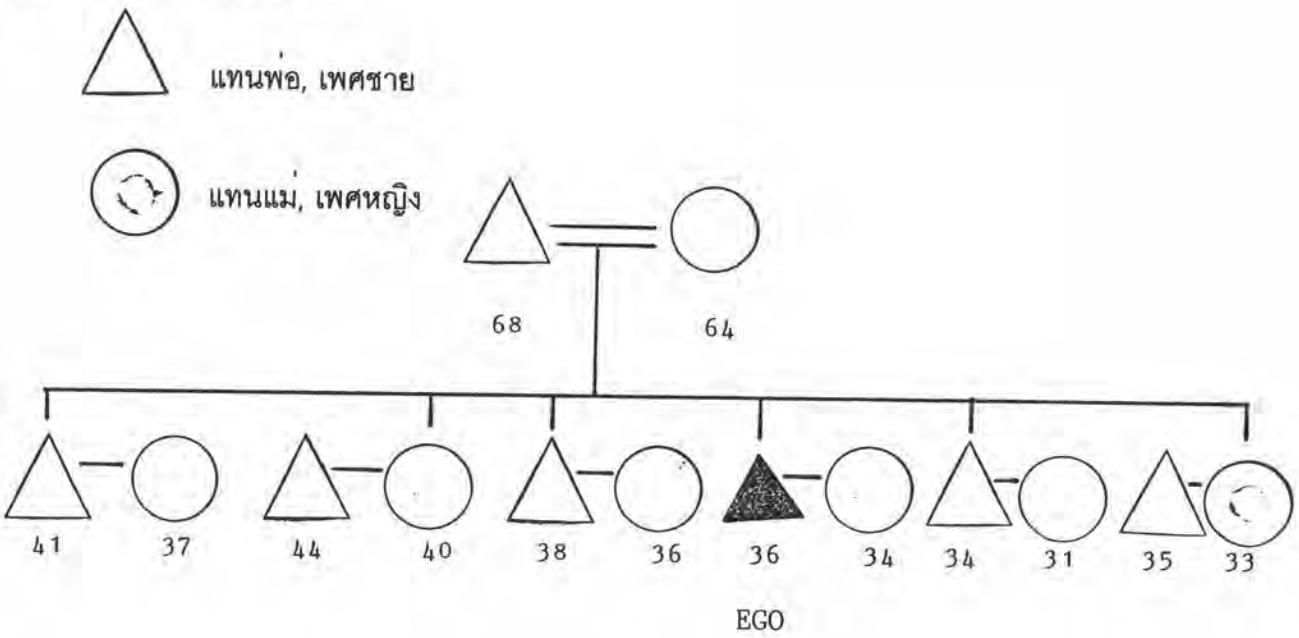
พงษ์มีลักษณะหน้าตาเหมือนชาวภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่ คือมีใบหน้าเกรียมแดด กรามใหญ่ ผิวดำแดง สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร เป็นคนที่พูดจาเรียบร้อยในขณะที่สัมภาษณ์

ประวัติชีวิต

พงษ์บอกว่าประวัติชีวิตของตัวเองไม่มีความเปลี่ยนแปลงอะไรมาก ตั้งแต่เด็กเรียนหนังสือที่ใกล้ ๆ บ้าน จบออกมาก็ช่วยพ่อแม่ทำนา รับจ้างคนอื่นทำด้วย พี่น้องทุกคนก็ต้องมาช่วยกัน จนเมื่อปี 2537 มีคนที่รู้จักมาชักชวนให้มาหางานในกรุงเทพจึงเดินทางมากับเขา และได้

มาทำงานขับเรือ โดยตอนแรกมาทำหน้าที่เก็บเงินก่อนแล้วจึงฝึกฝนจนมีความชำนาญ และได้รับความไว้วางใจให้เป็นผู้ขับเรือมาถึงทุกวันนี้

ครอบครัวและเครือญาติ



พงษ์มีพี่น้องด้วยกัน 6 คน เป็นชาย 4 คน หญิง 2 คน พงษ์เป็นคนที่ 4 ครอบครัวของพงษ์มีฐานะยากจน พี่น้องจึงไม่ได้รับการศึกษาสูงมากนัก ปัจจุบันพี่น้องมีครอบครัวหมดแล้ว พงษ์มีความกตัญญูมาก ทุกเดือนจะส่งเงินให้พ่อแม่ใช้จ่ายประจำ โดยภรรยาของพงษ์คอยช่วยดูแลอยู่ที่ต่างจังหวัด

ชีวิตประจำวัน

พงษ์บอกว่าจะตื่นในตอนตี 5 ทุกวัน แล้วขึ้นรถเมล์ต่อไปยังท่าเรือเพื่อออกเรือตอนเช้าพงษ์จะทานอาหารในเวลาที่เรือจอดเทียบท่าเรือช่วงเวลาหลังจาก 09.30 น. เพราะเป็นช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเริ่มน้อยลงแล้ว ทุกวันที่พงษ์ขับเรือพงษ์จะระมัดระวังมากกลัวผู้โดยสารจะตกน้ำเพราะบางคนกลัวมากเวลาจะขึ้น-ลง ทำให้เกิดความลังเล และเสียหลักได้ง่าย พงษ์จะขับจนกระทั่งถึงเวลาประมาณ 19.30 น. ก็จะเลิกขับในวันนั้น หลังจากเข้าไปติดต่อพูดคุยดูจำนวนเที่ยวที่ขับวันนั้นแล้ว พงษ์จะกลับห้องพัก และนอนพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น. ทุกวัน

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

พงษ์เห็นว่า ขณะนี้การเดินทางทางน้ำมีความสะดวก เรือไม่แออัดเหมือนรถยนต์ แต่ผู้โดยสารต้องยอมทนนั่งในที่นั่งที่คับแคบสักหน่อย แต่ก็จะใช้เวลาในการเดินทางไม่นานเหมือนรถยนต์ ผู้โดยสารอาจไม่สะดวกนักในเวลาเร่งด่วน เพราะบางช่วงเรือมารับไม่ทันผู้โดยสารต้องรอนานกว่าปกติ พงษ์อยากให้ผู้โดยสารมีน้ำใจแก่กันไม่แย่งกันขึ้น-ลงเรือ

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายทู

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง
วันที่ 20 ธันวาคม 2539 เวลา 16.00 น.

ลักษณะทางสังคม

นายทู เป็นชายไทย อายุ 37 ปี เป็นคนกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่กำเนิด โดยพักอาศัยอยู่ที่เขตบางกะปิ ปัจจุบันแต่งงานแล้ว มีบุตรหญิง อายุ 9 ปี อยู่ในระหว่างการศึกษา เมื่อก่อนประกอบอาชีพรับจ้างซ่อมเครื่องยนต์ ต่อมาเพื่อนซึ่งทำงานเป็นคนขับเรือโดยสาร แนะนำให้มาทำงานเป็นคนขับเรือโดยสาร จึงมาสมัครและทำงานมาประมาณ 3 ปี แล้ว

บุคลิกภาพ

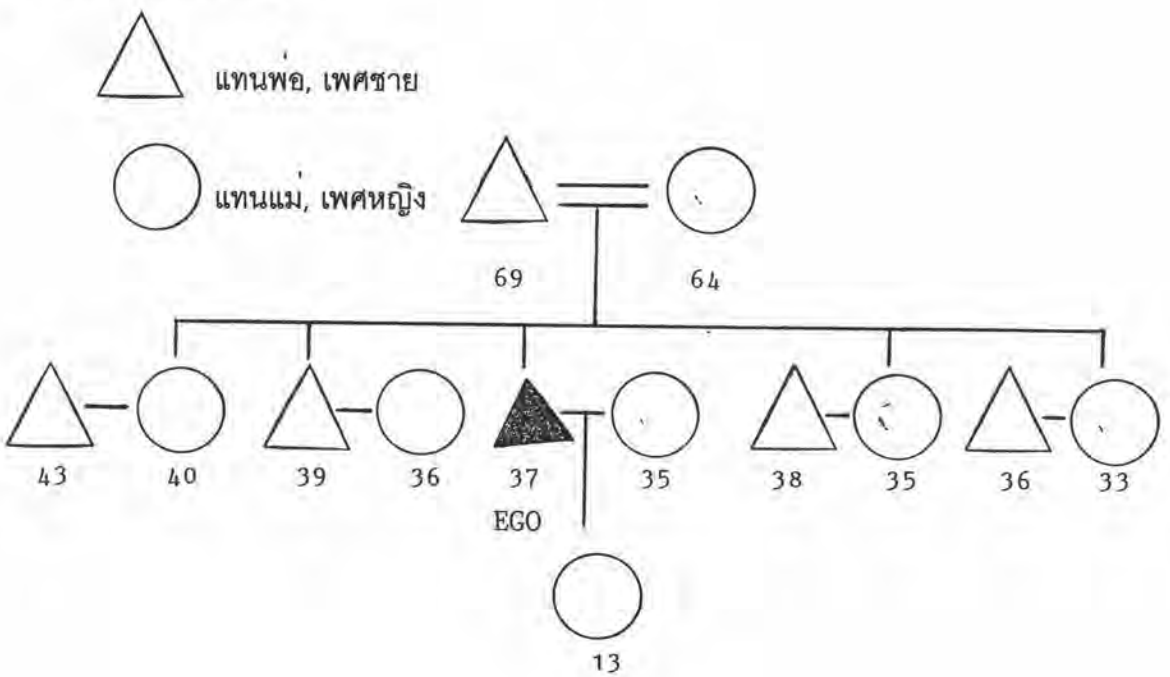
นายทู เป็นคนรูปร่างล่ำสัน ผิวคล้ำเล็กน้อย สูงประมาณ 160 เซ็นติเมตร ท่าทางคล่องแคล่วว่องไว ขณะที่ตอบคำถามใช้คำพูดชัดเจนไม่สับสน กล้าแสดงออก การแต่งกายดูเรียบร้อย

ประวัติชีวิตของทู

นายทู เกิดที่เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร เมื่อจบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาได้ประกอบอาชีพเป็นช่างซ่อมเครื่องยนต์มาก่อนหลายปี ทำงานจนกระทั่งสมรส และมีบุตร

1 คน ต่อมามีเพื่อนที่ทำงานอยู่ในบริษัทเรือโดยสารแนะนำชักชวนให้เข้ามาทำงานด้วย จึงลาออกจากงานเดิมมาทำหน้าที่ขับเรือ ซึ่งปัจจุบันได้ทำงานนี้มาได้ประมาณ 3 ปี แล้ว ในช่วงแรกที่มาสมัครต้องทดลองขับเรือให้เจ้าของกิจการดูก่อน และต้องนั่งเรือเป็นลูกมือของคนขับเรือก่อนเพื่อทราบเส้นทางการเดินเรือ ศึกษาเส้นทางอยู่หลายวันจึงได้ทำหน้าที่ขับเรือ จนถึงปัจจุบัน

ครอบครัวและเครือญาติ



ทู มีพี่น้องด้วยกันทั้งหมด 5 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 3 คน ซึ่งพี่น้องทุกคนได้สมรสและแยกครอบครัวไปอยู่ต่างหากหมดแล้ว ทูเป็นคนที่ 3 ปัจจุบันสมรส และมีบุตรแล้ว 1 คน เป็นหญิง อายุ 9 ปี นาน ๆ จึงจะกลับมาเยี่ยมครอบครัวกันพร้อมหน้าสักครั้งหนึ่ง

ชีวิตประจำวัน

นายทู มักจะตื่นนอนก่อนเวลา 05.00 น. แล้วจะรีบขับรถจักรยานยนต์จากบ้านของตัวเองมาทำงานใช้เวลาเกือบ 10 นาที หลังจากลงชื่อทำงานแล้วจะรอคิวที่เรือของตัวเองจะออกจากท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ในระหว่างที่รอคิวเรือออก ภรรยาจะมาทำงานช่วยขายตั๋วที่หน้าท่าเทียบเรือวัดศรีบุญเรือง ในช่วงเวลาเช้า 06.00 - 09.00 น. ก่อนจะถึงคิวที่เรือออกจะนำเรือมารออยู่ใกล้ ๆ ท่าเรือ ในช่วงเช้า นายท่าจะปล่อยเรือไวประมาณ 3 - 5 นาที ก็จะปล่อยออกไป 1 ลำ เนื่องจากมีผู้โดยสารมารอขึ้นเรือจำนวนมาก เมื่อถึงคิวนายทูจะขับเรือมาเทียบที่ท่าให้ผู้โดยสารขึ้น หลังจากนั้นนายท่าจะบอกให้ออกเรือได้ พนักงานเก็บเงินจะกระโดดขึ้นไปด้วย 2 คน นายทูจะขับไปเรื่อย ๆ ตามเส้นทางบางครั้งก็จะขับเร็ว แต่เครื่องยนต์เร่งไม่ได้เร็วมากเท่าใด เพราะช่างเครื่องได้ตั้งคันเร่งไว้จำกัด เมื่อถึงแต่ละท่าจะเข้าไปเทียบผู้โดยสารขึ้น-ลง และนายทูจะสังเกตุจากกระจกส่องหลังที่ตั้งอยู่ระดับศรีษะด้านหน้าของเรือที่ขับ ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารตกเรือ เมื่อขับไปถึงท่าประตูน้ำผู้โดยสารจะขึ้นจากเรือทั้งหมด เพื่อเปลี่ยนถ่ายเรือเป็นเรือขนาดเล็กลง โดยเรือของทูบรรทุกได้ จำนวน 120 คน เปลี่ยนไปเป็นเรือขนาด 80 คน เพื่อให้เรือสามารถแล่นรอดใต้สะพานข้ามคลองแสนแสบได้ และนำไปส่งต่อถึงที่ท่าเรือผ่านฟ้า หลังจากนั้นจะรอรับผู้โดยสารที่ท่าประตูน้ำกลับไปที่วัดศรีบุญเรือง เมื่อถึงวัดศรีบุญเรืองก็จะพักเพื่อรอคิวต่อไป ซึ่งใช้เวลาประมาณครึ่งชั่วโมง

ในวันหนึ่ง ๆ นายทูจะขับเรือได้ประมาณ 7 - 8 เที่ยว มีรายได้จากการขับเรือเที่ยวละ 100 บาท เมื่อวิ่งได้ครบ 4 เที่ยว ค่าแรงจะเพิ่มขึ้นเป็นเที่ยวละ 150 บาท ตั้งแต่เที่ยวที่ 5 เป็นต้นไป ส่วนภรรยาจะมีรายได้จากการขายตั๋วหน้าท่าวัดศรีบุญเรืองในช่วงเร่งด่วนเช้าตั้งแต่วันจันทร์ ถึง วันศุกร์ เฉลี่ยวันละ 130 บาท ทุกวันจะขับเรือจนถึงประมาณ 20.00 น. จะกลับบ้านพร้อม ๆ กับภรรยา ในขณะที่ขับเรือช่วงเวลาเร่งด่วน มีผู้โดยสารมาก นายทูต้องยอมให้ผู้โดยสารขึ้นเรือมากกว่าปกติ เพราะผู้โดยสารจะรีบเร่งขึ้นเรือจำนวนมาก เคยมีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุตกน้ำขณะที่ขึ้นลงจากเรือบ้าง แต่ไม่บาดเจ็บมากนัก นายทูต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้เอง ขณะที่ขับเรือรับส่งผู้โดยสารจะขับไปจอดตามท่าเรือที่กำหนด จนถึงเวลา 20.00 น.ทูจะเลิกทำงานเดินทางกลับบ้านและจะพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติต่อการจราจรทางน้ำ

นายทู มีความเห็นเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำว่า ผู้โดยสารที่ใช้เส้นทางเดินเรือในการเดินทางจะสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วกว่าเดินทางโดยรถยนต์ และไม่ต้องเสียความรู้สึกหงุดหงิดจากการจราจรติดขัด ผู้โดยสารอาจไม่สะดวกนักในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากจำนวนเรือบางช่วงขาดตอนไป แต่จะเสียเวลารอไม่นานเท่าใดนัก ดีกว่าเสียเวลาอยู่ในรถ เวลารถติด และปัญหาจากน้ำในคลองที่อาจมีกลิ่นเหม็นบ้าง ทุกวันนี้พอใจกับรายได้ที่ได้รับแล้ว และในวันหยุดราชการบางครั้งจะหยุดไปทำธุระส่วนตัว แต่มีเรือลำอื่น ๆ ให้บริการประชาชนอยู่ และขยายขนาดของช่องลอดใต้สะพานข้ามคลองให้กว้างขึ้น และสูงขึ้นกว่าเดิมได้จะทำให้การจราจรทางน้ำยิ่งคล่องตัวมากกว่าเดิม

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายพัน

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ
วันที่ 21 ธันวาคม 2539 เวลา 13.15 น.

ลักษณะทางสังคม

พัน เป็นชายไทย อายุ 38 ปี เกิดที่เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร จบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 ปัจจุบันสมรสแล้วมีบุตร 2 คน

บุคลิกภาพ

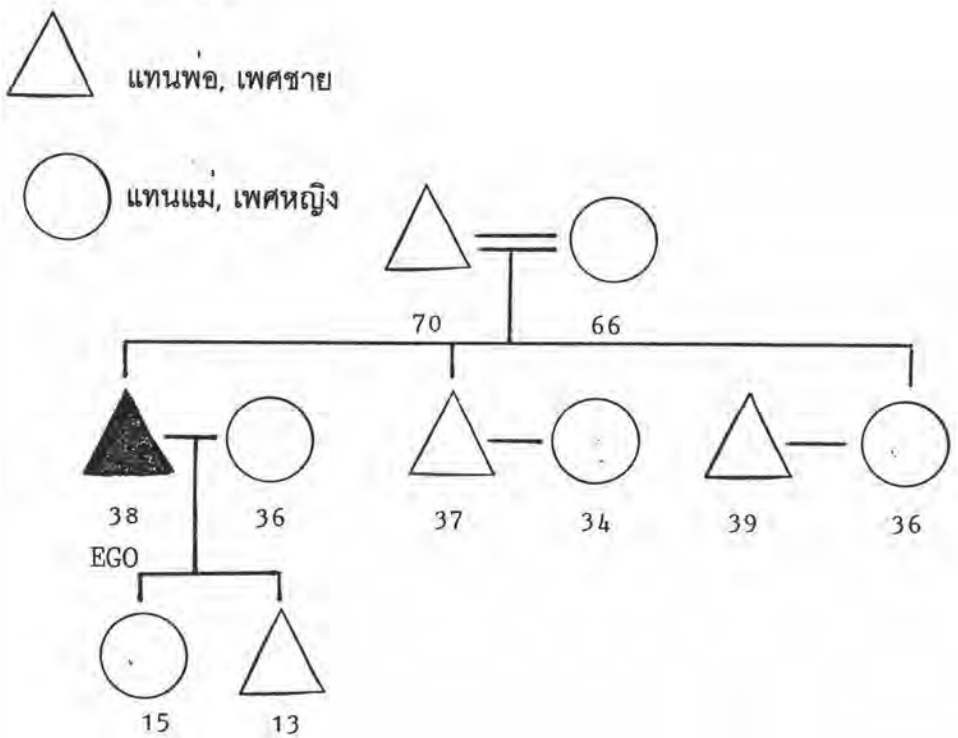
พัน มีผิวออกคล้ำ ดำแดง สูงประมาณ 170 เซ็นติเมตร หน้าตาจัดว่าดีพอควร พูดจาสุภาพแต่งกายง่าย ๆ สูบบุหรี่และดื่มสุราบ้างในบางเวลา เมื่อเพื่อน ๆ ชักชวน

ประวัติชีวิต

พันเกิดที่เขตพระโขนง จากครอบครัวที่นับถือศาสนาอิสลามพ่อแม่ทำสวนปลูกผลไม้ใกล้ ๆ คลองพระโขนง บ้านของพันและชาวบ้านใกล้เคียงต่าง ๆ มีเรือเล็ก ๆ ใช้กันมาก พันเรียนจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ก็ได้ช่วยพ่อแม่ทำสวนขณะเดียวกันก็นำเรือออกมาพายรับจ้าง ขนส่งชาวบ้านในละแวกนั้นด้วย ต่อมาได้ซื้อเครื่องยนต์มาติดท้ายเรือวิ่งรับ-ส่งคน ซึ่งมีชาวบ้านและประชาชนมาใช้บริการมากขึ้นเรื่อย ๆ จนญาติ ๆ ช่วยกันลงทุนซื้อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นมาให้ใช้ พันจึงใช้เรือวิ่ง

รับ-ส่งผู้โดยสารมาโดยตลอด และมีภรรยาแล้วมีบุตร 2 คน ซึ่งเรียนหนังสืออยู่ในโรงเรียนเดียวกันที่เขตพระโขนง

ครอบครัวและเครือญาติ



พันมีพี่น้องด้วยกัน 3 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน พันเป็นคนโต ทุกคนสมรสแล้วแยกไปอยู่ต่างหาก พันกับน้องชายจะสนิทกันมากช่วยกันขับเรือรับจ้างมาโดยตลอด รายได้จะแบ่งให้พ่อแม่ส่วนหนึ่ง พันมีภรรยาซึ่งเป็นผู้ที่นับถือศาสนาอิสลามด้วยกัน ทำหน้าที่คอยเลี้ยงดูพ่อแม่และลูก ๆ

ชีวิตประจำวัน

เนื่องจากพันเป็นคนที่นับถือศาสนาอิสลาม ทุกเช้าก่อนจะมาขับเรือพันจะทำพิธีทางศาสนาก่อนทุกเช้า โดยจะตื่นนอนในเวลาตี 5 ทำพิธีทางศาสนาเสร็จจะนำเรือไปรอรับผู้โดยสารที่ท่าต้นคิว ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ขับเรือจะสนิทกันมาก ใครมาก่อนก็จะได้คิวแรกไป บางคิวผู้ขับเรือเกิดมีธุระจำเป็นจะหยุดวิ่งไปแล้วไปรอคิวใหม่ พันก็เช่นกัน เมื่อถึงคิวก็จะออกเรือไปตามเส้นทาง โดยพันจะจอดรับผู้โดยสารทุกท่าที่มีผู้โดยสารยืนรออยู่แล้ว หากผู้โดยสารขอลงพันก็จะจอดให้ลงทุกท่าเช่นกัน พันจะขับเรือไปจนถึงประมาณ 20.00 น. ก็จะเลิกวิ่งในวันนั้น แล้วขับเรือกลับบ้าน โดยจอดไว้ริมฝั่งแล้วเดินกลับบ้าน ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากฝั่งคลองเท่าใดนัก

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

พันเห็นว่า ปัจจุบันมีประชาชนหันมาใช้บริการเรือโดยสารเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการเดินทางทางน้ำสามารถใช้เวลาน้อยกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ ไม่เคร่งเครียดกับปัญหามลภาวะด้วย

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายดำ

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง
วันที่ 22 ธันวาคม 2539 เวลา 11.00 น.

ลักษณะทางสังคม

นายดำ เป็นชายไทย อายุ 34 ปี เกิดที่จังหวัดสมุทรสงคราม มีพี่น้องด้วยกัน 3 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน บิดามารดามีอาชีพรับจ้าง ดำจบการศึกษาระดับชั้นประถมปีที่ 4 หลังจากเลิกการศึกษาแล้วดำยึดอาชีพขับเรือหางยาวรับจ้างรวมทั้งเป็นช่างไม้ในการก่อสร้างต่าง ๆ ปัจจุบันดำได้สมรสและมีบุตรชายจำนวน 2 คน ซึ่งอยู่ในวัยศึกษา และเช่าห้องพักอยู่ใกล้วัดศรีบุญเรืองกับภรรยาและบุตร ค่าเช่าเดือนละ 2,000 บาท

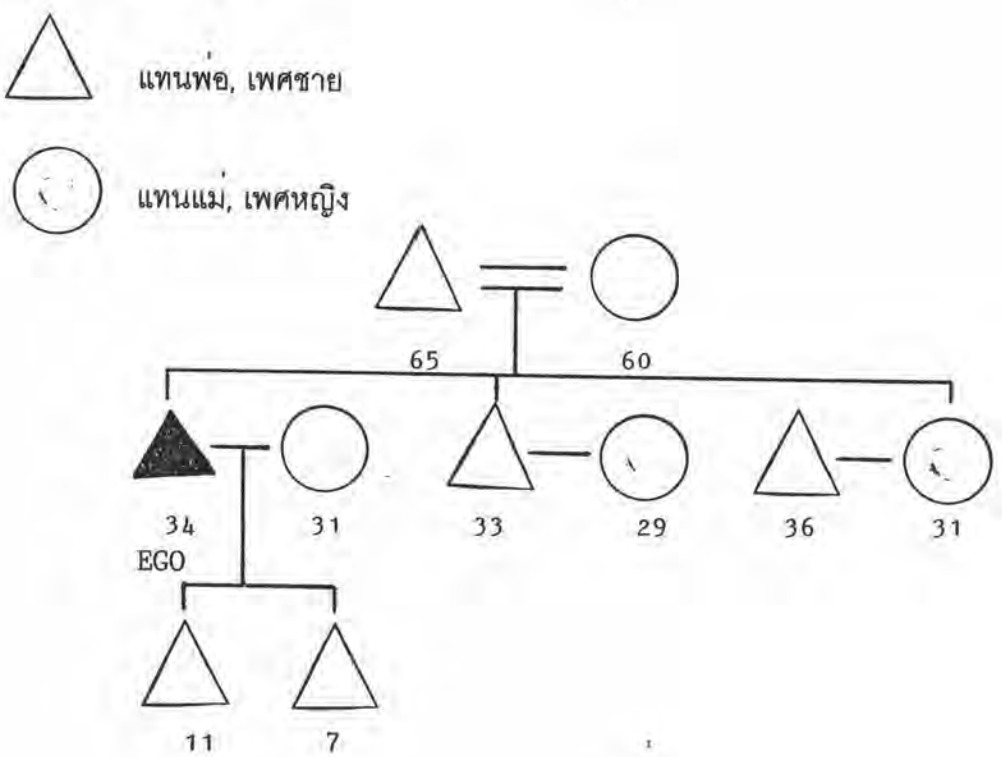
บุคลิกภาพ

นายดำ เป็นคนที่มีรูปร่างสมส่วน ผิวค่อนข้างออกไปทางคล้ำ สูงประมาณ 160 เซ็นติเมตร ไว้ผมสั้นพอประมาณ พูดจาเสียงดังมีความเชื่อมั่นในตนเอง มีความสนใจต่อภรรยาและบุตร ชอบสูบบุหรี่บางครั้งจะดื่มสุราบ้างหลังจากเลิกงานแล้ว ขณะทำการสัมภาษณ์จะเต็มใจตอบคำถามไม่อ้อมค้อม

ประวัติชีวิต

นายดำ มีภูมิลำเนาเดิมเป็นคนจังหวัดสมุทรสงคราม มีพี่น้องด้วยกัน 3 คน ดำเป็นบุตรชายคนโตจึงต้องรับภาระช่วยเหลือครอบครัว ในการหารายได้มาจุนเจือร่วมกับบิดาซึ่งมีอาชีพรับจ้าง โดยดำได้ขับเรือหางยาวรับจ้างอยู่ที่สมุทรสงคราม หลังจากพ้นเกณฑ์ทหาร ได้ไปทำงานเป็นคนงานรับจ้างก่อสร้างจนได้พบและสมรสกับภรรยา และมีบุตรด้วยกัน 2 คนเป็นชาย ต่อมาเมื่อปี พ.ศ.2536 ได้ทราบว่ามีการรับสมัครคนขับเรือโดยสารจากคนที่รู้จักกัน ดำจึงเดินทางมาสมัครด้วยตนเอง และได้ทดลองขับเรือให้เจ้าของกิจการดู จนได้รับให้เข้ามาทำงานเป็นคนขับเรือจึงเริ่มมาขับเรือโดยสารมาจนถึงปัจจุบัน และได้เช่าบ้านพักอาศัยอยู่กับภรรยาและลูกใกล้ ๆ กับวัดศรีบุญเรือง เพื่อสะดวกในการเดินทางมาทำงาน โดยเสียค่าเช่าประมาณ 3,000 บาท

ครอบครัวและเครือญาติ



นายดำ มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน จำนวน 3 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน โดยดำเป็นคนโตและน้องชายและน้องสาวต่างมีครอบครัวหมดแล้ว ปัจจุบันดำมีบุตร 2 คน เป็นชายทั้งคู่ อายุ 11 ปี และ 7 ปี ตามลำดับ

ชีวิตประจำวัน

นายดำจะตื่นเวลาประมาณ 05.30 น. หลังจากนั้นจะมาลงชื่อที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง และรอคิวเรือของตัวเองที่จะขับไปรับส่งผู้โดยสาร โดยระหว่างที่ยังไม่ถึงคิวที่เรือของดำจะออกจากท่า ดำจะนั่งพูดคุยกับเพื่อน ๆ ที่ท่าวัดศรีบุญเรือง หรือไม่ก็จะตรวจสอบดูแลเรือของตนเองไปพลาง ๆ เมื่อถึงเวลาที่ดำจะออกวิ่งไปรับผู้โดยสาร ดำจะขับเรือมาจอดที่ท่าวัดศรีบุญเรือง ซึ่งในช่วงเช้า ๆ จะมีผู้โดยสารจำนวนมากมารอขึ้นที่ท่าวัดศรีบุญเรือง ดำจะจอดรอประมาณ 5 นาที ก็จะขับออกไปจากท่าโดยมีผู้ที่ทำหน้าที่เป็นกระเป๋าเรือขึ้นไปด้วย 2 คน เพื่อเก็บเงินค่าโดยสารในเรือ ดำจะขับเรือซึ่งมีขนาดบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 100 คน ไปทางเส้นทางในคลองแสนแสบจากวัดศรีบุญเรืองไปจนถึงท่าประตูน้ำเพื่อส่งผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายเป็นเรือขนาดเล็กกว่าเพื่อรับไปยังท่าผ่านฟ้า โดยระหว่างที่ขับเรือดำต้องคอยมองดูเส้นทางข้างหน้าไม่ให้เกิดการเฉี่ยวชนกับเรือลำอื่น ๆ และคอยมองผู้โดยสารจากกระจกมองหลังเพื่อดูว่ามีผู้โดยสารจะลงที่ท่าไหนบ้าง เมื่อผู้โดยสารยกมือให้สัญญาณ ดำจะขับเรือไปเทียบที่ท่าเรือให้ผู้โดยสารลง โดยเมื่อเรือเทียบท่าแล้วกระเป๋าเรือจะเป็นผู้ขึ้นไปผูกเชือกกับเสาหลักที่ทำให้เรือจอดชิดกับท่าให้ผู้โดยสารขึ้นลงได้อย่างสะดวก เมื่อผู้โดยสารขึ้นลงเรียบร้อยดำจะขับเรือต่อไปจนกระทั่งถึงท่าประตูน้ำ ดำจึงจะได้พักชั่วครู่เพื่อรอคิวขากลับจากท่าประตูน้ำ ไปยังท่าวัดศรีบุญเรือง โดยจะมีผู้โดยสารทั้งจากท่าประตูน้ำ และมาจากท่าผ่านฟ้าเปลี่ยนเป็นเรือขนาดใหญ่กว่าไปยังท่าวัดศรีบุญเรือง เมื่อถึงเวลาที่เรือดำจะออกจากท่าประตูน้ำ นายท่าจะบอกให้ออกเรือได้ ดำจะขับไปตามเส้นทางเดิมจนถึงท่าวัดศรีบุญเรือง ดำจะได้ค่าแรง ถือเป็น 1 เที่ยว โดยมีนายท่าคอยจดชื่อเรือที่ไปถึงต้นทาง และปลายทาง ซึ่งจากท่าวัดศรีบุญเรืองถึงท่าประตูน้ำ ดำใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที และดำจะรอคิวที่ท่าประตูน้ำประมาณ 20 - 30 นาที จึงขับจากท่าประตูน้ำไปยังท่าวัดศรีบุญเรือง ใช้เวลาอีกประมาณ 30 นาที ทั้งนี้ในแต่ละเที่ยวเรือ ดำจะได้ค่าแรงจากบริษัท เที่ยวละ 100 บาท เมื่อขับได้ 4 เที่ยว

เริ่มเที่ยวที่ 5 ขึ้นไปจะได้ค่าแรงเพิ่มเป็นเที่ยวละ 120 บาท ซึ่งในแต่ละวันดำจะขับได้ประมาณ 4 - 8 เที่ยวต่อวัน ส่วนวันหยุดราชการดำมักจะหยุดพักและไปทำงานเสริมอื่น ๆ ได้แก่ รับจ้างเป็นช่างไม้ก่อสร้างบ้านบ้าง และในวันปกติดำจะขับเรือจนถึงประมาณ 20.00 น. จึงจะเลิกงาน และกลับบ้านพักที่อยู่ไม่ไกลจากท่าวัดศรีบุญเรือง หากวันไหนไม่มีเพื่อนมาชวนดื่มสุราดำมักจะเข้านอนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ดำมีความเห็นว่าการเดินทางทางน้ำให้ความสะดวกสบายกว่ารถยนต์ในปัจจุบัน เนื่องจากสภาพการจราจรไม่ติดขัด แต่มีปัญหาบ้างในระหว่างการขึ้น-ลง เรือมักจะมีการโคลงทำให้ผู้โดยสารบางคนรู้สึกว่าไม่สะดวก ดำเห็นว่าในระยะทางเท่า ๆ กัน รถยนต์ต้องใช้เวลาเดินทางมากกว่าเรือ และเห็นว่าน่าจะมีการเพิ่มเรือให้มากกว่านี้ในเวลาเร่งด่วนเพราะมีผู้โดยสารใช้บริการมาก

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายขาว

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง
วันที่ 25 ธันวาคม 2539 เวลา 14.30 น.

ลักษณะทางสังคม

ขาว เป็นชายไทย อายุ 35 ปี บ้านเกิดอยู่ที่จังหวัดราชบุรี มีพี่น้อง 2 คน เป็นชายทั้งคู่ โดยขาวเป็นคนสุดท้อง บิดามารดามีอาชีพรับจ้าง ขาวจบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 ปัจจุบันสมรสแล้ว แต่ยังไม่มีบุตร เช่าห้องพักอยู่ใกล้วัดศรีบุญเรืองกับภรรยา โดยภรรยาจะช่วยขายตั๋วที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรืองในช่วงเช้า ๆ

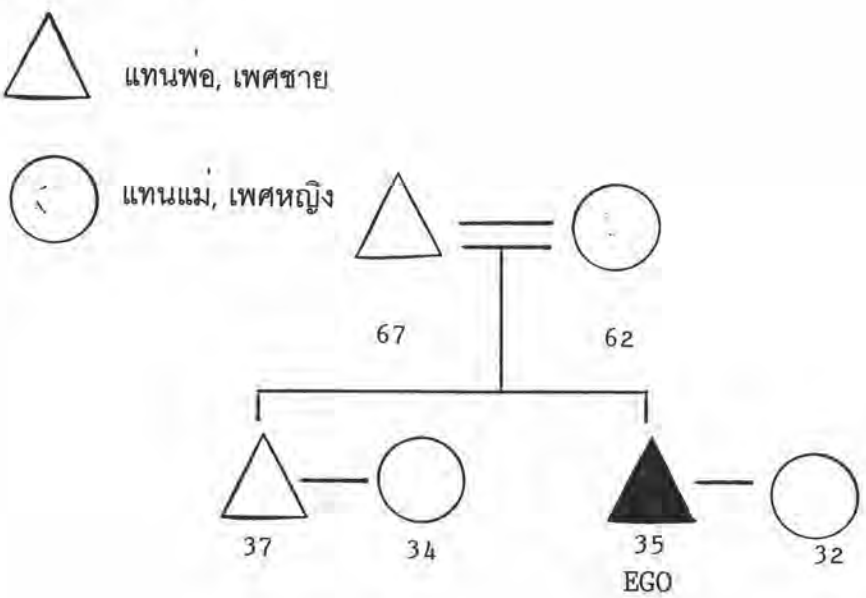
บุคลิกภาพ

ขาวเป็นคนรูปร่างสมส่วน ผิวดำแดง สูงประมาณ 165 เซนติเมตร เป็นคนร่าเริงเปิดเผย ชอบสูบบุหรี่ และมีมนุษยสัมพันธ์กับเพื่อน ๆ อย่างดี โดยชอบกระเซ้าหยอกล้อเพื่อน ๆ เสมอ

ประวัติชีวิต

ขาวเรียนจบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 หลังจากนั้นได้ช่วยเหลือบิดามารดารับจ้างชาวบ้านทำงานต่าง ๆ จนต่อมาได้มีเพื่อนแนะนำให้หัดขับเรือหางยาว จึงได้ขับเรือหางยาวรับจ้างอยู่ในจังหวัดราชบุรีระยะหนึ่ง ต่อมามีเพื่อนแนะนำมาสมัครขับเรือโดยสาร จึงมาสมัคร และได้ขับเรือมาถึงปัจจุบัน รวมประมาณ 3 ปีแล้ว

ครอบครัวและเครือญาติ



ขาว มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 2 คน ซึ่งเป็นชายทั้ง 2 คน ขาวเป็นบุตรคนเล็ก ปัจจุบันสมรสกันหมดแล้ว แต่ยังไม่มีบุตร

ชีวิตประจำวัน

ขาวตื่นนอนประมาณ 05.00 น. จากนั้นจะขับรถจักรยานยนต์จากบ้านเช่ามาทำงานที่ท่าวัดศรีบุญเรืองรอคิวเรือที่จะออกโดยระหว่างที่รอขาวจะขับเรือไปจอดคอยในบริเวณใกล้ ๆ ท่าเรือ เมื่อถึงคิวจึงจะขับไปแทนที่เรือลำที่เคลื่อนออกไปรับ-ส่งผู้โดยสาร ซึ่งในช่วงเช้านายท่าจะปล่อยเรือไว ประมาณ 5 -10 นาทีต่อลำ เพื่อให้ทันรับผู้โดยสารที่มีมากในช่วงเวลาเช้า เรือที่ขาวขับเป็นเรือขนาดใหญ่สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 100 - 120 คน เมื่อเรือออกขาวจะขับเรือไปตามเส้นทาง หากมีเรือสวนทางมา จะเบาเครื่องลงไม่ให้มีคลื่นน้ำรุนแรง และไม่ให้น้ำสาดกระเด็นใส่เรือที่สวนมา เรือที่ขาวขับจะขับไปถึงท่าประตูน้ำ เปลี่ยนถ่ายให้ผู้โดยสารลงไปต่อเรือที่มาจากผ่านฟ้า ซึ่งมีขนาดเล็กกว่ารับต่อไปยังท่าผ่านฟ้า หลังจากนั้นขาวจะรอคิวรับกลับไปยังท่าวัดศรีบุญเรือง ซึ่งในระหว่างรอจะใช้เวลาประมาณ 20 นาที จึงจะถึงคิวเรือของขาว ระหว่างที่รอขาวจะนั่งรอที่ท่าประตูน้ำพูดคุยเล่นกับเพื่อน ๆ หรือบางครั้งจะนอนพักผ่อนในเรือที่ขับมาจนนายท่าเรียกให้เคลื่อนเรือมารับและออกจากท่าได้ ขาวจะขับเรือต่อไปยังท่าวัดศรีบุญเรือง ขาวจะได้ค่าแรง 1 เที่ยว เมื่อถึงวัดศรีบุญเรือง ขาวต้องรอคิวต่อไป โดยพักผ่อนอยู่แถวท่าวัดศรีบุญเรือง จนกระทั่งถึงเวลาประมาณ 20.00 น. จึงจะเลิกทำงาน และขับรถจักรยานยนต์กลับที่พัก ซึ่งใช้เวลาไม่กี่นาทีในการเดินทางถึงห้องพัก ส่วนมากขาวจะพักผ่อนหลับนอนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ขาวมีความเห็นว่าคนที่ใช้บริการเรือโดยสารประจำทาง มักเป็นผู้ที่ใช้บริการประจำอยู่แล้วเป็นส่วนมาก และการจราจรทางน้ำ ในช่วงเวลาเช้าและเย็นมีผู้โดยสารจำนวนมาก แม้จะมีการปล่อยเรือเร็วประมาณ 3 นาทีต่อลำ บางช่วงยังไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร มีผู้โดยสารจำนวนมากต้องรอคอยเรือเที่ยวต่อไป ทำให้ไม่ได้ความสะดวกเพียงพอ ส่วนเวลากลางวันผู้โดยสารมีน้อยกว่า จึงไม่มีปัญหาในการเดินทาง หากจะให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้สะดวกมากขึ้น เจ้าของเรือน่าจะเพิ่มขนาดเรือ หรือจัดหาเรือมาเพิ่มขึ้น

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายผา

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเทียบเรือ

วันที่ 27 ธันวาคม 2539 เวลา 11.30 น.

ลักษณะทางสังคม

ผา เป็นชายไทย อายุ 37 ปี เป็นชาวจังหวัดฉะเชิงเทรา จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันสมรสแล้วมีบุตร 3 คน ภรรยามีอาชีพค้าขายอยู่ต่างจังหวัด

บุคลิกภาพ

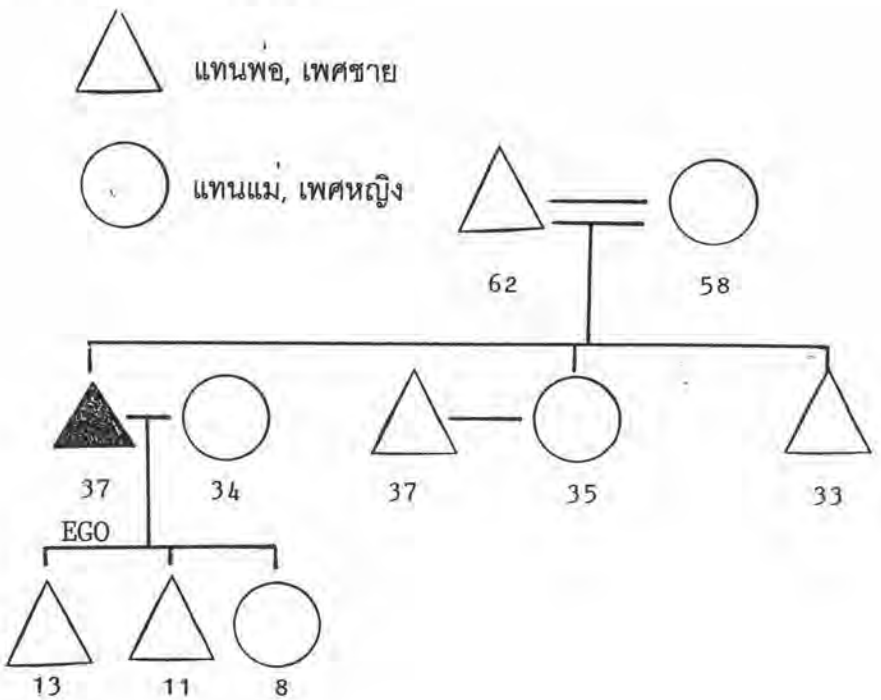
ผาเป็นคนที่สุภาพ สูงประมาณ 160 เซ็นติเมตร รูปร่างสมส่วน ผิวดำแดง แต่งกายง่าย ๆ ไม่พิถีพิถัน เวลาสัมภาษณ์จะเต็มใจตอบคำถามอย่างดี สูบบุหรี่บ้างเป็นช่วง ๆ และดื่มสุราเมื่อมีงานพิเศษ

ประวัติชีวิต

ผาเกิดที่จังหวัดฉะเชิงเทรา บ้านอยู่ใกล้แม่น้ำ ทำให้ผาคุ้นเคยกับการขับเรือมาตั้งแต่เด็ก ผาเคยขับเรือชักจูงเรือทรายมาก่อน เมื่อผาจบการศึกษาได้ทำงานเป็นคนงานในบริษัทที่รับเหมาก่อสร้าง โดยผาเป็นช่างปูน เมื่อไม่มีงานผาก็จะรับจ้างชักจูงเรือไปพลาง ๆ ต่อมามีคนรู้จัก

แนะนำมาขับเรือโดยสาร เพื่อจะได้มีรายได้ประจำ ผาจึงมาสมัครและได้จับเรือมาโดยตลอด โดยผามาเช่าห้องพักอยู่คนเดียวในกรุงเทพ ให้ภรรยาคอยดูแลพ่อแม่และเลี้ยงลูกอยู่ที่ต่างจังหวัด วันหยุดผาจึงจะกลับบ้านไปเยี่ยมครอบครัว

ครอบครัวและเครือญาติ



ผา มีพี่น้องด้วยกัน 3 คน ผาเป็นบุตรคนโต น้องสาวแต่งงานแล้วแยกไปอยู่ต่างหาก ส่วนน้องชายยังไม่ได้แต่งงาน ปัจจุบันผามีบุตรจำนวน 3 คน

ชีวิตประจำวัน

ผาจะตื่นตอนเช้าเวลาประมาณ 05.00 น. แล้วขับเรือมาที่ท่าเรือที่พระโขนง ซึ่งอยู่ไม่ไกลกันเท่าใดนัก เมื่อถึงท่าเรือผาจะรอถึงคิวของตัวเอง เมื่อถึงคิวจะขับเรือออกไปตามเส้นทางใน

แต่ละท่าจะมีคนคอยดึงเรือให้หยุดนิ่งชิดกับท่าเรือให้ผู้โดยสารขึ้น-ลง ผาจะขับไปจนถึงปลายทาง จะหยุดพักรอคิวต่อไปในระหว่างเวลาว่างนี้ ผาจะพักผ่อนในเรือ หรือไม่ก็จะขึ้นไปเดินเล่นหรือพูดคุยกับเพื่อน ๆ จนถึงเวลา 19.00 น. เที่ยวสุดท้าย ผาจะขับไปที่ต้นทาง เมื่อส่งผู้โดยสารเสร็จผาจะขับเรือกลับไปจอดที่ท่าใกล้ ๆ ห้องพัก แล้วพักผ่อนในเวลาประมาณ 22.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

ผา มีความเห็นว่า เรือที่วิ่งรับ-ส่ง ผู้โดยสารในปัจจุบันน่าจะมีการเปลี่ยนแปลงให้ใหญ่ขึ้น จะได้รับผู้โดยสารได้มาก ไม่ต้องแย่งกันขึ้นในช่วงเร่งด่วน และท่าเรือแต่ละท่าส่วนใหญ่น่าจะมีการปรับปรุงให้ดีกว่านี้ ผู้โดยสารจะได้ปลอดภัยมากขึ้น

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายฟ้า

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือพระโขนง
วันที่ 8 มกราคม 2540 เวลา 13.10 น.

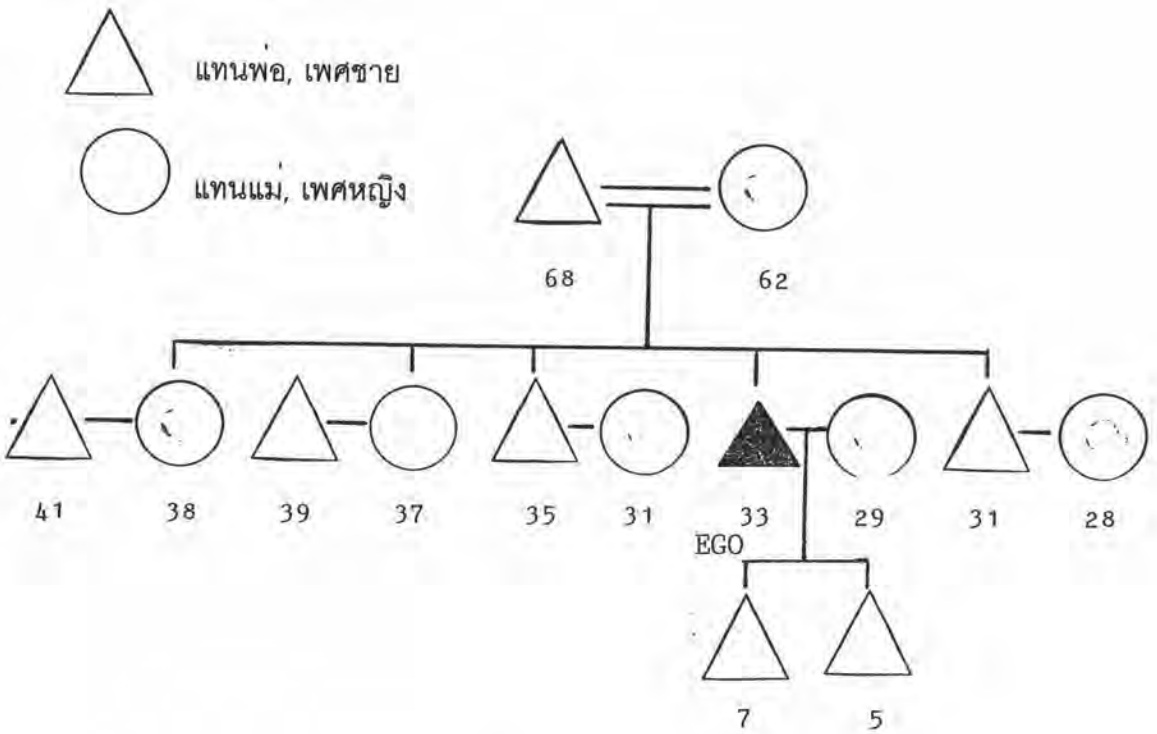
ลักษณะทางสังคม

นายฟ้า ชายไทย อายุ 33 ปี มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา มีพี่น้องด้วยกัน 5 คน ฟ้าเป็นคนที่ 4 มีพี่คนโตและคนที่ 2 เป็นผู้หญิงแต่งงานและแยกย้ายครอบครัวไปหมดแล้ว จบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 ปัจจุบันฟ้าสมรสและมีบุตรแล้วจำนวน 2 คน เป็นชาย เช่าบ้านพักอาศัยอยู่ในเขตพระโขนงเดือนละ 2,000 บาท

บุคลิกภาพ

ฟ้าเป็นคนที่พูดน้อย รูปร่างเตี้ย สูงประมาณ 157 เซ็นติเมตร ใจเย็นไม่ค่อยชอบพูดเล่นกับเพื่อน ชอบใช้ชีวิตเรียบ ๆ เมื่อว่างจะนอนหลับพักผ่อน

ครอบครัวและเครือญาติ



ฟ้ามีพี่น้อง 5 คน คนที่ 1 และ 2 เป็นผู้หญิง แต่งงานและแยกไปอยู่กับสามีแล้ว ส่วนฟ้าแต่งงานและมีบุตรแล้วเช่นกันเป็น ชาย 2 คน พักอาศัยอยู่กับบิดามารดาและลูก ส่วนน้องชายไปทำงานเป็นพนักงานบริษัทอยู่ต่างจังหวัด พี่น้องจะกลับมาเยี่ยมบ้านบ่อย ๆ

ประวัติชีวิต

ฟ้าเป็นบุตรคนที่ 4 ในจำนวน 5 คน ของพ่อแม่ โดยมีพี่เป็นผู้หญิงทั้ง 2 คน และมีน้องชาย 1 คน เมื่อจบการศึกษาชั้นประถมปีที่ 6 ได้ประกอบอาชีพเป็นลูกเรือหาปลาทะเลขาย และส่งเงินช่วยเหลือครอบครัวเพื่อแบ่งเบาภาระให้กับพ่อแม่ ปัจจุบันสมรสแล้ว และมีบุตร 2 คน เป็นชายทั้งคู่ ต่อมามีเพื่อนซึ่งขับเรือโดยสารแนะนำและชักชวนให้มาขับเรือโดยสารด้วยกันจึงมาสมัครกับบริษัทที่เดินเรือโดยสารในกรุงเทพมหานคร เมื่อมาทำงาน ผู้บริหารของบริษัทได้ให้

ทดลองขับให้ดู และให้ฝึกหัดขับเรือในคลองในช่วงที่ผู้โดยสารน้อย ทดลองขับอยู่ประมาณ 1 เดือน จึงได้เป็นคนขับเรือจนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ฟ้า จะตื่นนอนในเวลาประมาณ 05.00 น. แล้วจะขับเรือที่เป็นผู้ดูแล และขับไปรอคิวที่ท่าเรือพระโขนง โดยคิวจะหมุนกันไปในแต่ละวันว่าใครจะเป็นคิวแรก ซึ่งในช่วงเช้ามีผู้โดยสารจำนวนมาก นายท่าจะปล่อยเรือไวประมาณ 5 นาทีต่อลำ ขาว่ต้องรอชั่วครู่จึงจะถึงคิว ถ้าหากไม่ได้เป็นคิวแรก เมื่อถึงคิวเรือของฟ้าออก ฟ้าจะขับเรือออกจากท่าพระโขนง ไปตามเส้นทางเพื่อไปยังท่าสะพานใหม่ โดยฟ้าจะนั่งขับอยู่ด้านท้ายของเรือซึ่งเป็นเรือหางยาวคอยมองทางด้านหน้า และผู้โดยสาร หากมีผู้โดยสารยกมือ ฟ้าจะขับเข้าไปเทียบท่าเรือให้ลงในบริเวณท่า โดยมีพนักงานขายตั๋วที่ท่าเรือจะเป็นคนคอยช่วยดึงเรือให้หยุดชิดกับท่าเรือให้ผู้โดยสารขึ้น-ลง เมื่อผู้โดยสารขึ้น-ลงเรียบร้อย ฟ้าจะขับต่อไปจนกระทั่งถึงปลายทางที่ท่าตลาดยิ่งเจริญ ฟ้าจะรอต่อคิวจากเรือที่ท่าตลาดยิ่งเจริญ เพื่อขับไปยังท่าพระโขนง โดยใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 25 นาที หากขับเร็วกว่านี้ทางบริษัทจะปรับขาละ 200 บาท ส่วนค่าแรงฟ้าจะได้รับจากการขับเรือ ขาละ 50 บาท จากพระโขนงถึงท่าตลาดยิ่งเจริญ และอีก 50 บาท จากเที่ยวกลับจากตลาดยิ่งเจริญถึงท่าพระโขนง ซึ่งรอบหนึ่งถือเป็น 1 เที่ยว เมื่อขับได้เกินกว่า 5 เที่ยว ตั้งแต่เที่ยวที่ 6 ขึ้นไป จะได้ค่าแรงเพิ่มขึ้นอีกเที่ยวละ 30 บาท ขาวจะขับเรือไปจนถึงประมาณ 19.00 น. เมื่อเรือถึงท่าพระโขนงก็จะหยุดวิ่งสำหรับวันนั้น และเดินทางกลับที่พักโดยการขับเรือที่ฟ้าขับประจำอยู่กลับไปด้วย โดยฟ้าจะนำเรือไปจอดไว้ในคลองใกล้ ๆ ที่พักซึ่งฟ้าเช่าพักอาศัยอยู่

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

นายฟ้ามีความเห็นว่า การจราจรทางน้ำมักมีปัญหาในด้านปริมาณน้ำในคลองบางครั้งแห้งมาก ทำให้เรือไม่สามารถสัญจรไปมาได้

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายหนุ่ย

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือพระโขนง
วันที่ 10 มกราคม 2540 เวลา 10.00 น.

ลักษณะทางสังคม

หนุ่ย เป็นชายไทย อายุ 38 ปี เป็นคนกรุงเทพตั้งแต่กำเนิดพักอาศัยที่ริมฝั่งคลองพระโขนง จบการศึกษาระดับชั้นประถมปีที่ 6 อาชีพเดิมรับจ้าง มีบ้านพักของตัวเองอยู่ริมคลองพระโขนง ปัจจุบันสมรสแล้ว

บุคลิกภาพ

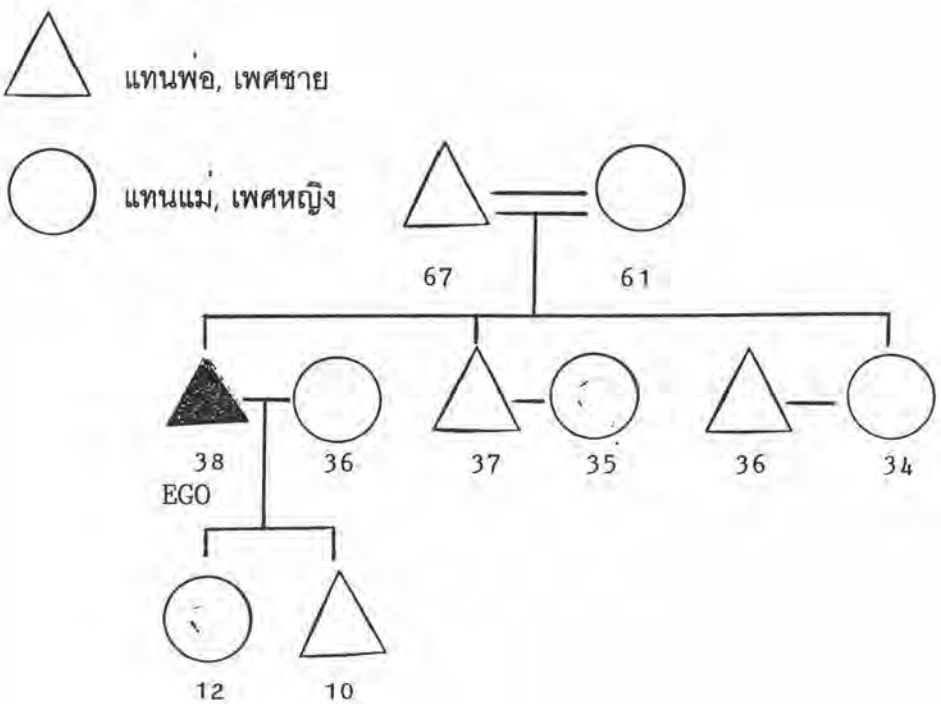
หนุ่ย เป็นคนที่รูปร่างสูงผอม ผิวคล้ำ สูงประมาณ 165 เซ็นติเมตร ท่าทางเป็นคนคล่องแคล่ว มีอัธยาศัยและมนุษยสัมพันธ์ดี ไม่สูบบุหรี่ แต่งกายสุภาพ และมีความมั่นใจในตัวเอง ขณะสัมภาษณ์ หนุ่ยเต็มใจและตั้งใจตอบคำถามอย่างดี

ประวัติชีวิต

หนุ่ยเกิดที่ กรุงเทพมหานคร บิดามารดามีอาชีพรับจ้าง รายได้น้อยทำให้หนุ่ยต้องเรียนได้แค่ประถมศึกษาปีที่ 6 และออกมาทำงานรับจ้างช่วยพ่อแม่ทำงานตั้งแต่เด็ก โดยเป็นคนงานรับจ้างก่อสร้าง ต่อมาหลังจากที่ได้สมรสเพื่อนของภรรยาได้แนะนำให้มาทำงานรับจ่างขับเรือ

โดยสารหนุ่ยจึงมาสมัครและได้ทำงานเป็นคนขับเรือให้กับบริษัทมาโดยตลอด ส่วนภรรยาได้ยึดอาชีพค้าขายช่วยเหลือครอบครัวไปด้วย

ครอบครัวและเครือญาติ



หนุ่ยมีพี่น้องด้วยกัน 3 คนเป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน หนุ่ยเป็นคนโตปัจจุบันมีภรรยาและมีบุตรแล้วจำนวน 2 คน เป็นชาย 1 คน หญิง 1 คน อยู่อาศัยในบ้านเดียวกันทั้งหมด ส่วนน้อง ๆ ได้มีครอบครัวหมดแล้ว

ชีวิตประจำวัน

หนุ่ยตื่นนอนเวลาประมาณ 05.00 น. หลังจากทำภาระกิจส่วนตัวเรียบร้อยจะนำเรือไปเข้าคิวที่ท่าเรือพระโขนง เมื่อหนุ่ยมาถึงจะคอยจนถึงคิวของตนเองออกจากท่า หนุ่ยจะขับไป

ตามเส้นทางจนถึงสะพานใหม่ จะพักรอคิวต่อไปเพื่อขับกลับปที่ท่าพระโขนง ระหว่างรอหนุ่ยจะใช้เวลาว่างนี้พักทานอาหารเช้าไปด้วย ส่วนมากจะทานอาหารเช้าเวลาหลังจาก 08.00 น.ไปแล้ว และจะพักทานอาหารอีกครั้งเป็นช่วงเวลาบ่าย เมื่อรอคิวเหมือนช่วงเช้า หนุ่ยจะขับไปถึงเวลาประมาณ 20.00 น. ก็จะกลับเข้าบ้านพัก และนอนพักผ่อนในเวลาประมาณ 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

หนุ่ยมีความคิดเห็นว่า การจราจรทางน้ำจะมีความสะดวกมากขึ้นหากช่วงเวลาเร่งด่วนมีเรือเพียงพอ หรือเพิ่มขนาดของเรือให้บรรทุกผู้โดยสารได้มากกว่าปัจจุบัน

สัมภาษณ์ผู้ขับขี่เรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายแดง

ผู้สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วีระพร ภูไพรัชพงษ์ นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ท่าเรือพระโขนง
วันที่ 10 มกราคม 2540 เวลา 15.00 น.

ลักษณะทางสังคม

แดง เป็นชายไทยอิสลาม อายุ 38 ปี เป็นคนกรุงเทพตั้งแต่กำเนิดพักอาศัยที่ริมฝั่งคลองพระโขนง เขตสวนหลวงกรุงเทพมหานคร โดยแดงเป็นบุตรชายคนเดียวของบิดามารดา จบการศึกษาระดับชั้นประถมปีที่ 4 อาชีพเดิมรับจ้าง ต่อมารวมกลุ่มกับเพื่อน ๆ นำเรือมารับ-ส่งผู้โดยสารในคลองพระโขนง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2527 จนถึงปัจจุบัน มีบ้านพักของตัวเองอยู่ริมคลองพระโขนง

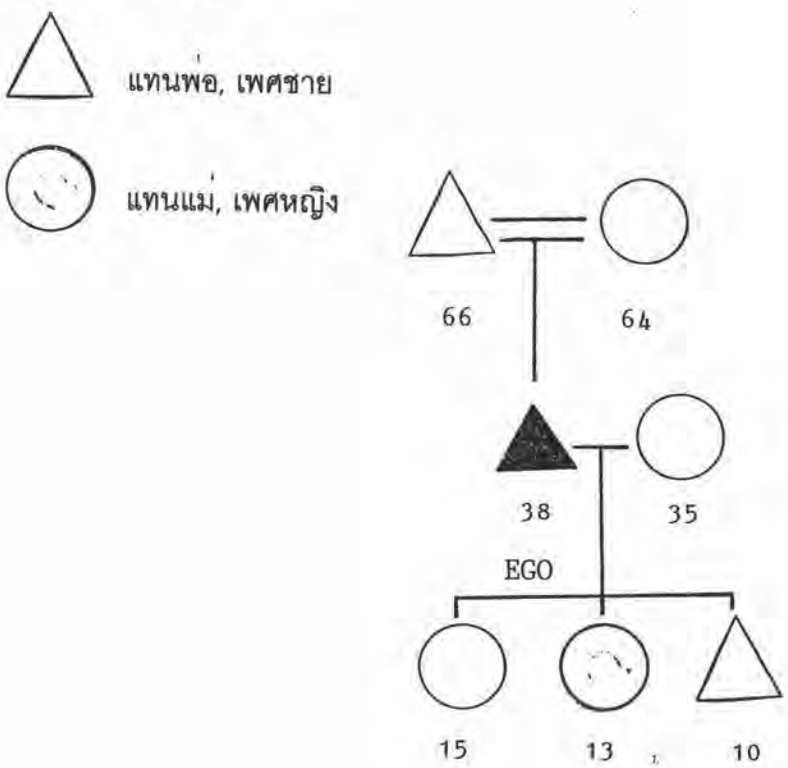
บุคลิกภาพ

แดง เป็นคนที่รูปร่างเล็ก ผิวคล้ำ สูงประมาณ 160 เซ็นติเมตร ท่าทางเป็นคนเรียบร้อย มีอัธยาศัยและมนุษยสัมพันธ์ดี ไม่สูบบุหรี่ นับถือศาสนาอิสลาม แต่งกายสุภาพ และมีความมั่นใจในตัวเอง รู้จักอ่อนน้อมในขณะสัมภาษณ์ แดงเต็มใจและตั้งใจตอบคำถามอย่างดี แต่ความสามารถในการอ่านหนังสือมีน้อย

ประวัติชีวิต

แดงเกิดที่เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร มีพ่อแม่เป็นชาวอิสลาม แดงเป็นบุตรคนเดียว บิดามารดายึดอาชีพรับจ้าง รายได้ไม่ค่อยเพียงพอทำให้แดงและน้องชายต้องเรียนได้แค่ประถมศึกษาปีที่ 4 และออกมาทำงานรับจ้างช่วยพ่อแม่ทำงานตั้งแต่เด็ก โดยรับจ้างก่อสร้าง และเป็นช่างในการก่อสร้างต่าง ๆ ต่อมามีชาวบ้านในบริเวณใกล้เคียงนำเรือออกมาขับรับจ้าง แดงจึงปรึกษากับพ่อแม่ และนำเรือออกมาวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารดูบ้าง ตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ.2526 ส่วนมากผู้ใช้บริการจะเป็นชาวบ้านที่พักอาศัยอยู่ริมคลองพระโขนง เนื่องจากไม่มีถนนเข้าไปถึงบ้านที่อยู่ริมคลอง ปัจจุบันแดงสมรสแล้ว มีบุตรด้วยกัน 3 คน เป็นชาย 1 คน หญิง 2 คน ภรรยาไม่ได้ประกอบอาชีพแต่ช่วยเหลืองานภายในบ้านรวมทั้งช่วยดูแลบิดามารดา

ครอบครัวและเครือญาติ



แดงเป็นบุตรชายคนเดียวของบิดามารดา ปัจจุบันมีภรรยาและมีบุตรแล้วจำนวน 3 คน เป็นชาย 1 คน หญิง 2 คน อยู่อาศัยในบ้านเดียวกันทั้งหมด

<u>ชีวิตประจำวัน</u>

แดงตื่นนอนเวลาประมาณ 05.30 น. หลังจากนั้นจะนำเรือของตัวเองไปเข้าคิวที่ท่าเรือตลาดเอี่ยมสมบัติ ซึ่งมีทั้งหมดประมาณ 20 ลำ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมาจอดคอยที่ท่าเรือนี้ก่อนในช่วงเช้า เมื่อแดงมาถึงจะคอยจนถึงคิวของตนเองออกจากท่า ตามปกติจะออก 10 นาทีต่อลำในช่วงเช้าจนถึงเวลาประมาณ 08.00 น. จะเปลี่ยนเป็น 30 นาทีต่อลำ เมื่อแดงขับเรือออกจากตลาดเอี่ยมสมบัติ แดงจะขับเรือมาตามเส้นทางในคลองพระโขนงซึ่งมีลักษณะคดเคี้ยวหลายช่วงในคลองมีผักตบชวามาก แดงจะนั่งอยู่ในที่บังคับคันท้าย คอยมองดูผู้โดยสารตามริมคลองซึ่งจะยืนคอยตามท่าต่าง ๆ ทั้งที่เป็นท่าเรือที่กรมเจ้าท่ากำหนดไว้ 12 ท่า รวมทั้งบริเวณโป๊ะหรือท่าเรือของชาวบ้านที่อยู่อาศัยริมคลองทำขึ้นมาด้วย เมื่อมีผู้โดยสารให้สัญญาณ แดงจะขับเรือเข้าไปรับทันทีโดยค่อย ๆ เข้าไปเทียบใกล้ชิดกับท่านั้น ให้ผู้โดยสารขึ้นหรือลง โดยไม่มีผู้ช่วยในการจับยึดเรือไว้กับฝั่ง แดงใช้ความสามารถในการขับเรือให้จอดชิดและหยุดอยู่กับที่จนผู้โดยสารขึ้นลงเรียบร้อยจึงเคลื่อนเรือต่อไป จนกระทั่งถึงท่าเรือสะพานพระโขนง จึงจะไปจอดรอคิวจากเพื่อนที่มาถึงก่อนให้ลำที่มาก่อนวิ่งออกไปรับผู้โดยสารไปยังท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ จนถึงคิวของแดงจึงจะจับจากท่าสะพานพระโขนงไปยังท่าตลาดเอี่ยมสมบัติต่อไป ในช่วงเช้าแดงจะขับเรือเร็วกว่าในช่วงหลังจาก 08.00 น. เนื่องจากช่วงเช้าจะมีผู้โดยสารมาจากท่าตลาดเอี่ยมสมบัติเป็นจำนวนมาก จึงต้องรีบขับไปรับผู้โดยสารเพื่อให้เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร ในวันหนึ่ง ๆ แดงจะขับเรือได้ประมาณ 5 - 10 เที่ยวต่อวัน โดยวันไหนหากมีเรือหยุดมากแดงก็จะสามารถขับได้หลายเที่ยว ในระหว่างที่รอคิวเรือแดงจะนั่งรอที่บริเวณท่าเรือหรือไม่ก็คอยตรวจเช็คภายในเรือทำความสะอาดไปด้วย เนื่องจากเป็นเรือที่แดงเป็นผู้ลงทุนเองทั้งค่าเรือ ค่าน้ำมัน ค่าบำรุงรักษา หากเรือเกิดเสียหายไม่สามารถวิ่งได้ จะทำให้ต้องเสียรายได้ในวันนั้นไปด้วยแดงจะขับเรือจนถึงเวลาประมาณ 20.00 น.ก็จะเข้าบ้านและพักผ่อนในเวลา 23.00 น.

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ

แดงมีความคิดเห็นว่า การจราจรทางน้ำสามารถเดินทางได้โดยสะดวก ประหยัดเวลากว่าการเดินทางโดยรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร สภาพการจราจรในคลองพระโขนงจัดว่าคล่องตัว แต่บางช่วงเวลามีเรืออื่น ๆ เข้ามาใช้เส้นทางด้วย เช่น เรือต่อซึ่งลากจูงเรือบรรทุกทราย และในช่วงต้นจากสะพานพระโขนงจะมีเรือจากสายลาดพร้าวมาใช้ท่าเดียวกันด้วย แต่ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด เรือแต่ละลำเมื่อใกล้จะสวนทางกันต่างจะเบาเครื่องยนต์ให้กัน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหา หากลำใดไม่เบาเครื่องบางครั้งทำให้เกิดการทะเลาะเบาะแว้งกันบ้าง ดังนี้นแต่ละลำไม่อยากทะเลาะกันจึงมักจะเบาเครื่องยนต์ให้กันเสมอ

การสังเกตอย่างมีส่วนร่วม

จากการศึกษาสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วมซึ่งผู้ศึกษาวิจัยได้สังเกต และสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการเดินเรือโดยสารในคลองต่าง ๆ จำนวน 4 คลอง ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า

1. เส้นทางคลองแสนแสบ

ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการ ได้แก่ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ครอบครัวขนส่ง เริ่มต้นจากวัดศรีบุญเรือง ถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ รวมระยะทาง 18 กิโลเมตร มีจำนวนเรือโดยสาร 120 ลำ วิ่งรับผู้โดยสารตั้งแต่เวลา 05.30 น. - 20.00 น. อัตราค่าโดยสาร 5 - 15 บาท ตามระยะทาง ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 45 นาที จำนวนท่าเรือ 38 ท่า

การให้บริการ

ผู้โดยสารต้องซื้อตั๋วที่ท่าเรือแต่ละแห่งในเส้นทางคลองแสนแสบ ในอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง โดยจะมีเรือจอดรอให้บริการที่ท่าวัดศรีบุญเรือง และท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งเป็นจุดต้นทาง และปลายทาง หรือผู้ใช้บริการจะรอบริเวณท่าเรือที่อยู่ในเส้นทาง เมื่อเรือเข้าเทียบท่าก็สามารถใช้บริการได้ การขึ้นหรือลงเรือต้องขึ้นลงที่ท่าเรือของบริษัทเท่านั้น เมื่อเรือในเส้นทางวิ่งมาถึงท่าประตูน้ำจะจอดให้ผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายเรือ โดยจากท่าประตูน้ำไปถึงท่าวัดศรีบุญเรือง จะเป็นเรือขนาดใหญ่กว่า เรือที่จะไปจาก ท่าประตูน้ำ ถึงท่าผ่านฟ้า เนื่องจากเส้นทางจาก ท่าประตูน้ำถึงท่าผ่านฟ้าจะมีช่องลอดใต้สะพานข้ามคลองแคบ ต้องใช้เรือขนาดเล็กว่าซึ่งมีขนาดบรรทุกได้จำนวน 80 คน ส่วนท่าประตูน้ำถึงท่าวัดศรีบุญเรือง จะใช้เรือขนาด บรรทุกได้120 คน การปล่อยเรือออกจากท่า ปกตินายท่าจะปล่อยเรือ 5 นาทีต่อลำ ส่วนในช่วงเร่งด่วนเช้าเย็น นายท่าจะปล่อยเ รือ 3 นาทีต่อลำ

พฤติกรรมของพนักงานต่าง ๆ

ผู้ขับเรือ

ผู้ขับเรือ ตามปกติจะอยู่ประจำเรือในบริเวณท่าเรือต้นทาง และปลายทางรวมทั้งบริเวณท่าประตูน้ำซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเรือ การขับเรือของผู้ขับเรือในช่วงเวลาร่งด่วนเช้า 06.00 - 08.00 น. และเร่งด่วนเย็น 17.00 - 19.00 น. ผู้ขับเรือมักจะขับด้วยความเร็วกว่าช่วงเวลาปกติ เพราะมีผู้โดยสารใช้บริการมาก นายท่าจะปล่อยเรือไว ประมาณ 3 - 5 นาทีต่อลำ เมื่อเรือเข้าเทียบท่าเรือ กระเป๋าเรือโดยสารจะเป็นผู้นำเชือกไปผูกคล้องกับเสาหลักที่บริเวณท่าเรือให้เรือจอดชิดกับท่า เมื่อนายท่าปล่อยให้ออกเรือได้กระเป๋าเรือจะปลดเชือกที่คล้องกับท่าออกแล้วขึ้นไปยืนที่กราบเรือ และเดินไต่ไปตามกราบเรือเพื่อเก็บเงินค่าโดยสาร

รายได้ของพนักงาน

ผู้ขับเรือ มีรายได้จากการขับเรือเป็นเที่ยว เที่ยวละ 100 บาท โดยนับจากท่าวัดศรีบุญเรืองขับไปยังท่าประตูน้ำ แล้วกลับถึงวัดศรีบุญเรืองถือเป็น 1 เที่ยว หากเรือที่มาจากท่าผ่านฟ้า เมื่อมาถึงท่าประตูน้ำ แล้วกลับไปถึงท่าผ่านฟ้า ถือเป็น 1 เที่ยวเช่นกัน เมื่อขับได้เกินเที่ยวที่ 4 จะได้ค่าแรงเพิ่มขึ้นเป็นเที่ยวละ 150 บาท ในแต่ละวันสามารถขับได้ประมาณ 8 เที่ยว

กระเป๋าเรือโดยสาร มีรายได้จากค่าแรงวันละ 90 บาท ตกลงชื่อทำงานก่อน 06.00 น. จะได้เพิ่มค่าแรงเป็นวันละ 80 บาท รวมทั้งมีรายได้จากการขายตั๋วโดยสาร ร้อยละ 3 บาท

นายตรวจเรือ มีรายได้จากค่าแรงวันละ 130 บาท หากลงชื่อทำงานก่อน 06.00 น. จะได้เพิ่มค่าแรงเป็นวันละ 150 บาท และหากทำงานติดต่อกัน 7 วัน จะได้เพิ่มจากที่ได้รับ อีก 200 บาท

สภาพเรือ

เรือที่ให้บริการวิ่งรับส่งผู้โดยสารในคลองแสนแสบ มี 2 ขนาด คือ ขนาดบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 80 คน และประมาณ 100 คน เป็นเรือที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งอยู่ด้านท้ายและเครื่องยนต์วางกลางลำ ผู้ควบคุมเรืออยู่ด้านหน้ามีพวงมาลัยบังคับมีที่นั่งทำด้วยไม้เป็นแถว ๆ ของลำเรือ จำนวน 15 แถว หลังคาเป็นโครงเหล็กทำด้วยผ้าใบ ด้านข้างมีผ้าใบขึงยาวตลอดลำเรือเพื่อให้ผู้โดยสารชักรอกขึ้นปิดบังกันน้ำกระเด็นเข้ามาโดน

สภาพการจราจร

ในเส้นทางคลองแสนแสบ จากวัดศรีบุญเรืองกับท่าประตูน้ำ เรือสามารถวิ่งได้คล่องสะดวก รวดเร็ว ห้างหุ้นส่วนจำกัด ครอบครัวขนส่งจึงใช้เรือขนาดใหญ่ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 100 คน วิ่งรับส่งผู้โดยสาร และจากท่าประตูน้ำไปยังท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ จะมีเส้นทางเรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษมมาเชื่อมต่อที่บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ รวมทั้งต้องลอดใต้สะพานข้ามคลอง เรือที่ใช้จึงมีขนาดเล็กลงบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 80 คน แต่การจราจรในเส้นทางช่วงนี้ยังคงมีสภาพวิ่งเรือได้คล่อง มีปัญหาเฉพาะเรื่องคลื่นเมื่อมีเรือแล่นสวนทางกัน และต้องลอดใต้สะพาน กับจำนวนผู้โดยสารมาก ผู้ขับขี่เรือมักใช้ความเร็ว เพื่อไม่ให้เรือขาดช่วงนาน เนื่องจากนายท่าปล่อยเรือไว และผู้โดยสารบางรายยอมยืนโดยสารไปในบริเวณด้านท้ายของเรือ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น

2. <u>เส้นทางคลองลาดพร้าว</u>

ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการ ได้แก่ บริษัทนาวานำโชค เริ่มต้นจากท่าสะพานใหม่ ถึง ท่าสะพานพระโขนง รวมระยะทาง 24 กิโลเมตร มีจำนวนเรือ 51 ลำ วิ่งรับส่งผู้โดยสารตั้งแต่เวลา 05.30 - 19.00 น. อัตราค่าโดยสาร 5 - 15 บาท ตามระยะทาง ระยะเวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 10 นาที จำนวนท่า 15 ท่า

การให้บริการ

ผู้ขับเรือจะรับส่งผู้โดยสารในบริเวณท่าเรือของบริษัทในเส้นทางคลองลาดพร้าว ผู้โดยสารต้องซื้อตั๋ว และขึ้นลงที่บริเวณท่าที่กำหนด เมื่อเวลาเรือเข้าเทียบท่า เจ้าหน้าที่ขายตั๋วที่อยู่ประจำท่า จะออกมาคอยดึงเรือเข้าเทียบท่า เจ้าหน้าที่ขายตั๋วที่อยู่ประจำท่าจะออกมาคอยดึงเรือให้ชิดกับท่าให้ผู้โดยสารขึ้นลง ในช่วงเร่งด่วนเช้าเย็น นายท่าจะปล่อยเรือ 4 - 5 นาทีต่อลำ นอกจากเวลาดังกล่าว จะปล่อย 10 นาทีต่อลำ

พฤติกรรมของเจ้าหน้าที่

ผู้ขับเรือจะจอดรอคิวอยู่ที่บริเวณท่าสะพานใหม่ กับท่าสะพานพระโขนง หมุนเวียนกันไปเป็นคิวแรกของแต่ละวัน ภายในเรือไม่มีผู้ช่วยผู้ขับเรือ เพราะเจ้าหน้าที่จะอยู่ประจำที่ท่าเรือแล้ว ผู้ขับเรือเมื่อเลิกวิ่งจะขับเรือกลับไปด้วย

รายได้ของพนักงาน

ผู้ขับเรือมีรายได้จากการขับเรือเป็นเที่ยว เที่ยวละ 120 บาท โดยขับจากต้นทางสะพานใหม่ หรือสะพานพระโขนง ไปถึงปลายทางที่สะพานพระโขนง หรือสะพานใหม่ แล้วขับกลับมาถึงจุดที่ออกเรือครั้งแรกถือเป็น 1 เที่ยว หากขับได้เกินกว่า 5 เที่ยว ขึ้นไปจะได้เพิ่มเป็นเที่ยวละ 150 บาท ในแต่ละวันผู้ขับเรือเฉลี่ยขับได้วันละ 6 - 7 เที่ยว

สภาพเรือ

เรือที่ให้บริการวิ่งรับส่งผู้โดยสารในคลองลาดพร้าวมี 2 ขนาด คือ ขนาดบรรทุกผู้โดยสารได้ 80 คน และประมาณ 100 คน เป็นเรือติดเครื่องยนต์ด้านท้าย และเครื่องยนต์วางกลางลำเรือ ผู้ควบคุมเรืออยู่ด้านหน้ามีพวงมาลัยบังคับ ที่นั่งทำด้วยไม้เป็นแถวขวางลำเรือ จำนวน 15 แถว หลังคาเป็นโครงเหล็กขึงด้วยผ้าใบ ด้านข้างมีผ้าใบขึงยาวตลอดลำเรือสำหรับให้ผู้โดยสารชักรอกขึ้นปิดบังกันน้ำกระเด็นเข้าเรือ สภาพของเรือเป็นเรือเก่าที่ใช้การได้

สภาพการจราจร

เส้นทางเดินเรือคลองลาดพร้าว จากสะพานใหม่ถึงสะพานพระโขนง สามารถเดินทางได้โดยสะดวก บางช่วงเป็นร่องน้ำแคบ แต่เรือสามารถแล่นสวนผ่านกันไปได้ ในขณะที่เรือวิ่งไปตามเส้นทาง หากมีผู้โดยสารที่จะขึ้นลงท่าใด ผู้ขับเรือจะขับเข้าไปเทียบท่ารับส่ง โดยในช่วงเร่งด่วนเช้าเย็น 06.00 - 08.00 น. และ 17.00 - 19.00 น. จะมีผู้โดยสารใช้บริการมาก นายท่าจะปล่อยเรือไวประมาณ 4 - 5 นาทีต่อลำ

สภาพปัญหาการจราจร

ในเส้นทางคลองลาดพร้าว ได้แก่ ปัญหาน้ำในคลองตื้นเขิน และในช่วงเร่งด่วนผู้โดยสารมาก ผู้ขับขี่ต้องใช้เวลาในการเดินทางให้น้อยลงเพื่อรับผู้โดยสารได้ทัน

3. <u>เส้นทางคลองพระโขนง</u>

ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการ ได้แก่ กลุ่มเดินเรือคลองพระโขนง เริ่มต้นจากถนนศรีนครินทร์ บริเวณตลาดเอี่ยมสมบัติ ถึงสะพานพระโขนง รวมระยะทาง 7 กิโลเมตร มีจำนวนเรือ 27 ลำ วิ่งรับส่งผู้โดยสารตั้งแต่เวลา 05.30 - 19.00 น. อัตราค่าโดยสาร 5 บาท ตลอดสาย ระยะเวลาในการเดินทาง 20 นาที จำนวนท่า 14 ท่า

การให้บริการ

ผู้ขับเรือเป็นกลุ่มของชาวบ้านที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงคลองพระโขนง นำเรือออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงฝั่งคลอง ดังนั้น ผู้ขับเรือจึงจอดรับส่งทุกที่ที่มีผู้โดยสาร เรียกให้รับหรือขอลง แต่การให้บริการออกรับผู้โดยสาร มีการเข้าคิวกัน เริ่มคิวแรกที่ตลาดเอี่ยมสมบัติในเวลา 05.30 น. และถึงท่าสะพานพระโขนงในเวลาประมาณ 06.00 น. ในช่วงเร่งด่วนเช้า 05.30 น. - 08.00 น. และเร่งด่วนเย็น 17.00 - 19.00 น. จะปล่อยเรือประมาณ 10 นาทีต่อลำ

พฤติกรรมผู้ขับเรือ

ผู้ขับเรือในคลองพระโขนงส่วนใหญ่เป็นผู้นับถือศาสนาอิสลามเป็นเจ้าของเรือที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารเอง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ผู้ขับเรือเป็นผู้ลงทุนเอง การขับขี่เรือจะนั่งอยู่ด้านท้ายของเรือ เนื่องจากเป็นเรือหางยาว พฤติกรรมที่แสดงออกสุภาพกับผู้โดยสาร เพราะส่วนมากจะเป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการประจำ และพักอาศัยอยู่ในย่านเดียวกัน

สภาพการจราจร

เส้นทางคลองพระโขนงเป็นเส้นทางที่อยู่ในย่านที่พักอาศัยไม่ใช่ย่านธุรกิจ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทาง ระหว่างถนนศรีนครินทร์ กับถนนสุขุมวิท ผู้โดยสารจะมีมากในช่วงเช้าและเย็น แต่การสัญจรสามารถทำได้อย่างสะดวก ในช่วงเร่งด่วน ผู้ขับเรือจึงใช้ความเร็วมากกว่าช่วงปกติหลังจากเวลาเร่งด่วน ซึ่งในเส้นทางคลองพระโขนงที่ท่าสะพานพระโขนงนั้นเป็นท่าเรือที่มีเรือใช้ท่าสะพานพระโขนงเป็นที่ปล่อยเรือด้วยกัน 3 เส้นทาง คือ เส้นทางคลองลาดพร้าว เส้นทางคลองพระโขนง และเส้นทางคลองย่อย แต่สภาพโครงสร้างของท่าเรือสะพานพระโขนงมีความยาวจึงไม่มีปัญหาในการจราจรสำหรับเรือเข้าออก เรือแต่ละลำจะชลอความเร็วเมื่อแล่นสวนกัน

สภาพปัญหาการจราจร

ในคลองพระโขนงส่วนใหญ่จะเป็นผักตบชวาที่ลอยมาตามสายน้ำ ทำให้ใบพัดเรือมีปัญหา หากผู้ขับเรือบังคับใบพัดไปโดนเข้า และปัญหาจากเรือต่อที่ลากจูงเรือทราย ในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้ผู้ขับเรือต้องขับช้าตามไปด้วย

4. <u>เส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม</u>

ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการ ได้แก่ บริษัทเดินเรือผดุงกรุงเกษม จำกัด เริ่มต้นจากป้อมพระสุเมรุ ถึงหัวลำโพง รวมระยะทาง 4.3 กิโลเมตร มีเรือจำนวน 8 ลำ ให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 - 19.00 น. อัตราค่าโดยสาร 3 - 6 บาท ตามระยะทาง ระยะเวลาในการเดินทาง 20 นาที จำนวนท่า 12 ท่า

การให้บริการ

เรือจะจอดรับส่งผู้โดยสารตามท่าเรือที่กำหนดในเส้นทางผู้ใช้บริการต้องซื้อตั๋วจะมีกระเป๋าเรือนั่งประจำอยู่ในเรือโดยสาร การปล่อยเรือจะปล่อยเรือ 30 นาทีต่อลำ

พฤติกรรมผู้ขับเรือ

ผู้ขับเรือในเส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม เป็นเจ้าของเรือที่บริษัทว่าจ้างให้วิ่งรับผู้โดยสาร โดยได้รับค่าตอบแทนลำละ 800 บาท โดยเจ้าของเรือที่ขับต้องออกค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เองทั้งหมด การขับเรือเจ้าของจึงมักใช้ความระมัดระวังในการขับ

สภาพเรือ

เรือโดยสารในเส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม เป็นเรือหางยาวมีที่นั่งทำด้วยไม้ขวางลำเรือ จำนวน 15 แถว หลังคามีโครงเหล็กขึงด้วยผ้าใบ และด้านข้างมีผ้าใบขึงยาวตลอดลำเรือสำหรับชักรอกขึ้นกันน้ำเข้าเรือโดนผู้โดยสาร

สภาพปัญหาการจราจร

เส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม เป็นเส้นทางสั้นแต่เชื่อมผ่านกับเส้นทางคลองแสนแสบที่บริเวณท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งมีเรือของห้างหุ้นส่วนจำกัด ครอบครัวขนส่งแล่นผ่านจำนวนมาก ทำให้เรือในเส้นทางคลองผดุงกรุงเกษมซึ่งมีขนาดเล็กกว่าต้องค่อย ๆ วิ่ง เนื่องจากมีระลอกคลื่นในบริเวณจุดดังกล่าว แต่การสัญจรสามารถเดินเรือได้ และสภาพเส้นทางที่มีสะพานข้ามคลองและบ่อบำบัดน้ำเสียกีดขวางในเส้นทาง รวมทั้งสภาพน้ำ สภาพท่าเรือที่ไม่มั่นคงแข็งแรง