

## บทที่ 4 วิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้ จะเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ถึงการจับขี้ของคนขับรถแท็กซี่ ที่มีผลกระทบต่อปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปของคนขับรถแท็กซี่
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อย เรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาจราจร มี อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ระยะเวลาในการขับรถแท็กซี่ ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ จำนวนชั่วโมงของการขับรถ

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้คือ

### 1. ข้อมูลลักษณะทั่วไปของคนขับรถแท็กซี่ที่ทำการศึกษา

ข้อมูลส่วนตัวทั่วไปนับว่ามีความสำคัญที่บอกภาพกว้างๆ ของคนขับรถแท็กซี่ ซึ่งผลจากการศึกษาสรุปรายละเอียดต่อไปนี้คือ

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 77.50 ขับอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก และขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพรอง ร้อยละ 22.50

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ร้อยละ 49.20 มีอายุระหว่าง 30-45 ปี รองลงมามีอายุระหว่าง 18-30 ปี ร้อยละ 34.20 และอายุมากกว่า 46 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.60

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 86.70 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 6.70 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคกลาง ภาคเหนือและภาคใต้มีสัดส่วนที่เท่าๆ กัน คือร้อยละ 1.70 ส่วนกรุงเทพฯ นั้น มีเพียงร้อยละ 3.40

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถแท็กซี่ ร้อยละ 48.30 จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 22.60 จบมัธยมศึกษา ร้อยละ 15.80 จบสูงกว่ามัธยมศึกษา และมีเพียงร้อยละ 13.30 ระดับศึกษาค้ำกว่าประถมศึกษา

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.80 แต่งงานแล้ว และร้อยละ 9.20 ยังโสด

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 60 ของคนขับรถแท็กซี่ มีจำนวนบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะ ระหว่าง 1-2 คน ร้อยละ 25 มีบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะ 3-4 คน ร้อยละ 8.3 ไม่มีบุตรหรือบุคคลอยู่ในอุปการะ มีเพียงร้อยละ 6.7 มีบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะจำนวน 5 คนขึ้นไป

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 35.80 ของคนขับรถแท็กซี่ มีรายได้อยู่ระหว่าง 3,001-5,000 บาท/เดือน ร้อยละ 25 มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-7,000 บาท/เดือน ร้อยละ 24.20 มีรายได้ มากกว่า 7,001 บาท/เดือน และมีเพียงร้อยละ 15 ที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 1,000-3,000 บาท/เดือน

จากการศึกษาพบว่า ร้อยละ 62.50 ของคนขับรถแท็กซี่มีรายได้ไม่พอใช้ ร้อยละ 29.20 มีรายได้พอใช้ และมีเพียงร้อยละ 8.30 มีรายได้เหลือเก็บ

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 57.50 มีค่าใช้จ่ายในการเช่ารถแท็กซี่อยู่ระหว่าง 401-500 บาท/วัน ร้อยละ 25.80 ต้องเสียค่าเช่าไม่เกิน 400 บาท/วัน ร้อยละ 16.70 เสียค่าเช่าเกิน 500 บาท/วัน

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 48.30 เสียค่าเติมน้ำมันหรือแก๊สต่อวัน ค้ำกว่า 300 บาท ร้อยละ 16.70 เสียค่าเติมน้ำมันหรือแก๊สต่อวัน ระหว่าง 301-400 บาท ร้อยละ 23.30 เสียค่าเติมน้ำมันหรือแก๊สต่อวันระหว่าง 401-500 บาท และมีเพียงร้อยละ 11.70 เสียค่าเติมน้ำมันมากกว่า 501 บาทขึ้นไปต่อวัน

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ ร้อยละ 35.80 หักขั้ตรงจากประสบการณ์ตัวเอง ร้อยละ 22.50 หักขั้ตรงจากญาติพี่น้อง ร้อยละ 20.80 หักขั้ตรงจากเพื่อน และร้อยละ 17.50 หักขั้ตรงจากโรงเรียนสอนขับรถ

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ร้อยละ 40.00 ประอาชีพขับรถแท็กซี่มาประมาณ 1-4 ปี ร้อยละ 20.80 ขับรถแท็กซี่มานานประมาณ 4-7 ปี ร้อยละ 19.20 ขับรถแท็กซี่มากกว่า 11 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.20 ขับรถแท็กซี่มานานประมาณ 9-12 ปี และมีเพียงร้อยละ 5.80 ขับรถแท็กซี่มาน้อยกว่า 1 ปี

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 52.50 ได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่มานาน 5 ปีขึ้นไป ร้อยละ 27.50 ได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่มานานระหว่าง 3-5 ปี ร้อยละ 18.30 ได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่มานานระหว่าง 1-3 ปี และมีเพียงร้อยละ 1.70 ได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ไม่ถึง 1 ปี

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ใช้เวลาในการขับรถ มากกว่า 4-8 ชม./วัน ร้อยละ 54.20 มีร้อยละ 20.00 ใช้เวลาในการขับรถ 8-12 ชม./วัน ร้อยละ 17.50 ใช้เวลาขับรถต่ำกว่า 4 ชม./วัน และมีเพียงร้อยละ 8.30 ที่ใช้เวลาขับรถนานกว่า 12 ชม./วัน

จากการศึกษาพบว่าคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการพักผ่อน 6-8 ชม./วัน ถึงร้อยละ 55.80 มีร้อยละ 19.20 พักผ่อนวันละ 8-10 ชม./วัน ร้อยละ 19.20 พักผ่อนต่ำกว่า 6 ชม./วัน และมีเพียง ร้อยละ 5.80 พักผ่อนมากกว่า 10 ชม./วันขึ้นไป

จากการศึกษาพบว่า รถแท็กซี่ที่คนขับรถแท็กซี่ขับส่วนใหญ่ใช้งานมาระหว่าง 2-4 ปี ร้อยละ 65 ใช้งานมาต่ำกว่า 2 ปี ร้อยละ 22.5 และใช้งานมามากกว่า 4 ปีขึ้นไป ร้อยละ 12.5

จากการศึกษาเกี่ยวกับการดื่มสุราพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 37.5 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 31.70 ดื่มสุราเป็นบางครั้ง ร้อยละ 27.5 นานๆดื่มครั้ง และร้อยละ 3.30 ดื่มประจำทุกวัน

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 50.00 เคยเกิดอุบัติเหตุ 1-5 ครั้งร้อยละ 43.30 ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในการขับรถแท็กซี่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา มีร้อยละ 6.70 1-5 ครั้ง เกิดอุบัติเหตุมากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป

จากการศึกษาเกี่ยวกับการได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 75.00 เคยถูกจับกุม 1-5 ครั้ง และร้อยละ 4.20 ถูกจับกุมมากกว่า 5 ครั้งและร้อยละ 20.80 ไม่เคยถูกจับกุม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกนขัรบดแท้กซี่อำนกคานดักษณะท่วไป

การประกอบอาชีพ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
อาชีพหลัก	93	77.50
อาชีพรอง	27	22.50
รวม	120	100.00
อายุ (ปี)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
18 - 30 ปี	41	34.20
30 - 45 ปี	59	49.20
มากกว่า 46 ปีขึ้นไป	20	16.60
รวม	120	100.00
ภูมิดำเนา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ภาคกลาง	8	6.70
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	104	86.70
ภาคเหนือ	2	1.70
ภาคใต้	2	1.70
กรุงเทพฯ	4	3.40
รวม	120	100.00
ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าประถมศึกษา	16	13.30
ประถมศึกษา	58	48.30
มัธยมศึกษา	27	22.60
สูงกว่ามัธยมศึกษา	19	15.80
รวม	120	100.00

สถานภาพสมรส	จำนวน(คน)	ร้อยละ
โสด	11	9.20
แต่งงาน	109	90.80
รวม	120	100.00
จำนวนบุตร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	10	8.30
1-2	72	60.00
3-4	30	25.00
5 คนขึ้นไป	8	6.70
รวม	120	100.00
รายได้(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1,000-3,000	18	15.00
3,001-5,000	43	35.80
5,001-7,000	30	25.00
มากกว่า 7,001 บาท	29	24.20
รวม	120	100.00
ความพอเพียง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่พอใช้	75	62.50
พอใช้	35	29.20
มีเหลือเก็บ	10	8.30
รวม	120	100.00
ค่าเช่า(บาท/วัน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 400 บาท	31	25.80
401-500 บาท	69	57.50
มากกว่า 500 บาทขึ้นไป	20	16.70
รวม	120	100.00
ค่าเติมน้ำมันหรือแก๊ส (บาท/วัน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 300 บาท	58	48.30
ระหว่าง 301-400 บาท	20	16.70
ระหว่าง 401-500 บาท	28	23.30

มากกว่า 501 บาทขึ้นไป	14	11.70
รวม	120	100.00
<b>การหักขั้บรต</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
เพื่อน	25	20.80
ญาติพี่น้อง	27	22.50
ด้วยประสพการณ์ตนเอง	43	35.80
โรงเรียนสอนขับรต	21	17.50
รวม	120	100.00
<b>ระยะเวลา(ปี)</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ต่ำกว่า 1 ปี	7	5.80
1-4 ปี	48	40.00
4-7 ปี	25	20.80
7-11 ปี	17	14.20
มากกว่า 11 ปีขึ้นไป	23	19.20
รวม	120	100.00
<b>ระยะเวลาในการได้รับ ใบอนุญาต (ปี)</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ต่ำกว่า 1 ปี	2	1.70
1-4 ปี	22	18.30
4-7 ปี	33	27.50
มากกว่า 7 ปีขึ้นไป	63	52.50
รวม	120	100.00
<b>จำนวนชั่วโมงในการขับรต/ วัน</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ต่ำกว่า 4 ชม.	21	17.50
4-8 ชม.	65	54.20
8-12 ชม.	24	20.00
มากกว่า 12 ชม.ขึ้นไป	10	8.30
รวม	120	100.00
<b>จำนวนชั่วโมงในการพัก ผ่อน/วัน</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>

ต่ำกว่า 6 ชม.	23	19.20
6-8 ชม.	67	55.80
8-10 ชม.	23	19.20
มากกว่า 10 ชม.ขึ้นไป	7	5.80
รวม	120	100.00
<b>อายุการใช้งานรถแท็กซี่ (ปี)</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ต่ำกว่า 2 ปี	27	22.50
2-4 ปี	78	65.00
มากกว่า 4 ปีขึ้นไป	15	12.50
รวม	120	100.00
<b>การค้มน้ำมัน</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ค้มน้ำมันทุกวัน	4	3.30
ค้มน้ำมันเป็นบางครั้ง	38	31.70
นานๆ ค้มน้ำมันครั้ง	33	27.50
ไม่ค้มน้ำมัน	45	37.50
รวม	120	100.00
<b>จำนวนครั้งที่ถูกจับกุม</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ไม่เคยถูกจับกุม	25	20.80
1-5 ครั้ง	90	75.00
มากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป	5	4.20
รวม	120	100.00
<b>การเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)</b>	<b>จำนวน(คน)</b>	<b>ร้อยละ</b>
ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	52	43.30
1-5 ครั้ง	60	50.00
มากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป	8	6.70
รวม	120	100.00



## 2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ ประกอบด้วย ลำดับที่ 1 ตัวแปร ค่าดัชนี และค่าดัชนีเฉลี่ย (ค่าดัชนีเฉลี่ยต่อผู้ตอบแบบสอบถาม 1 คน)

จากการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด 10 อันดับแรก เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 ตัวแปร V24 ท่านมักจะขับรถช่องทางซ้ายสุดและจะแซงรถอื่นไปช่องทางขวา โดยจะไม่เปลี่ยนกลับช่องทางเดิม ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 360 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 3.00

ลำดับที่ 2 ตัวแปร V20 ท่านมักจะขับรถช่องทางเดินรถซ้ายสุดแม้จะเป็นช่องทางเดินรถประจำทางเพื่อเห็นผู้โดยสารชัดเจน ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 294 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.45

ลำดับที่ 3 ตัวแปร V14 ก่อนจะกลับรถท่านกะประมาณหรือเคาใจคนขับรถคันอื่น ทั้งรถที่สวนมาและรถที่ตามหลัง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 290 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.42

ลำดับที่ 4 ตัวแปร V1 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 243 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.03

ลำดับที่ 5 ตัวแปร V25 ท่านมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90 กม./ชม. เนื่องจากชำนาญเส้นทาง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 242 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.02

ลำดับที่ 6 ตัวแปร V4 เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถ ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 237 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.98

ลำดับที่ 7 ตัวแปร V8 ขณะขับรถหากมีรถจำนวนมากท่านจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปด้านหน้า เมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 227 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.89

ลำดับที่ 8 ตัวแปร V22 ส่วนใหญ่ท่านขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุดเพื่อสะดวกในการรับผู้โดยสาร ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 222 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.85

ลำดับที่ 9 ตัวแปร V7 เมื่อท่านเห็นว่าถนนว่างท่านมักจะแซงรถขึ้นในช่องทางรถสวน ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 220 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.83

ลำดับที่ 10 ตัวแปร V12 ท่านเคยขับรถแซงรถคันอื่นด้านซ้าย ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 219 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.83



ตารางที่ 4.2 ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยของการขับขี่  
ของกลุ่มตัวอย่างที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ลำดับที่	ตัวแปร	พฤติกรรม	ค่าดัชนี	ค่าดัชนีเฉลี่ย
1	V24	ท่านมักจะขับรถช่องทางซ้ายสุดและจะแซงรถอื่นไปช่องทางขวา โดยไม่เปลี่ยนกลับช่องเดิม	360	3.00
2	V20	ท่านมักจะขับรถช่องทางเดินรถซ้ายสุดแม้จะเป็นช่องเดินรถประจำทางเพื่อเห็นผู้โดยสารชัดเจน	294	2.45
3	V14	ก่อนจะกลับรถท่านกะประมาณหรือเคาใจคนขับรถคันอื่น ทั้งรถที่สวนมาและรถที่ตามหลัง	290	2.42
4	V1	เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว	243	2.03
5	V25	ท่านมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90 กม./ชม. เนื่องจากชำนาญเส้นทาง	242	2.02
6	V4	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟแดงกระพริบบริเวณทางแยกท่านจะหยุดรถ	237	1.98
7	V8	ขณะขับรถหากมีรถจำนวนมากท่านจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปด้านหน้า เมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม	227	1.89
8	V22	ส่วนใหญ่ท่านขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุดเพื่อสะดวกในการรับผู้โดยสาร	222	1.85
9	V7	เมื่อท่านเห็นว่าถนนว่างท่านมักจะแซงรถขึ้นในช่องทางรถสวน	220	1.83
10	V12	ท่านเคยขับรถแซงรถคันอื่นด้านซ้าย	219	1.83

### 3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย

ผลของการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ ประกอบด้วย ความถี่ของแต่ละพฤติกรรมจากแบบสอบถาม ค่าดัชนี และลำดับความสำคัญของพฤติกรรมกรรมการขับขี่

ค่าไคสแควร์ที่แสดงในตารางที่ 4.22 เป็นผลจากการทดสอบค่าไคสแควร์ตัวอย่างเดียว (one-sample chi-square test) โดยทดสอบความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ค่าไคสแควร์จะเป็นเครื่องชี้วัดความแตกต่างระหว่างทัศนคติของผู้ตอบในแต่ละระดับดังกล่าว ค่าไคสแควร์ที่มีค่ามากแสดงว่าในแต่ละข้อคำถามผู้ตอบมีทัศนคติหรือความเห็นที่แตกต่างกันมาก

จากการศึกษาพฤติกรรมหลักการขับขี่ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1--5) เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ตัวแปร V19 - V24 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 244.00 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 14.48

ลำดับที่ 2 การขับรถแซงในที่คับขัน ตัวแปร V7 - V12 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 206.00 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 20.31

ลำดับที่ 3 การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร ตัวแปร V1 - V6 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 204.66 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.18

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ ตัวแปร V13 - V18 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 180.84 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.84

ลำดับที่ 5 การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว ตัวแปร V25 - V30 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 176.34 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.00

## ผลการศึกษาพฤติกรรมหลักที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร

### 3.1 การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้(ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V1 “เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปได้โดยเร็ว” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V4 “เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถ ” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V5 “ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่จนไม่สามารถขับผ่านที่แยกไปได้ท่านจะหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 204.66 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 17.18) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้

ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่า มีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V6 และ V2 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 159.0000 และ 135.4667 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.2 การขับรถแข่งในที่คับขัน

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V8 “ขณะขับรถ หากมีรถจำนวนมากท่านจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปด้านหน้า เมื่อมีโอกาสดังกล่าวจะกลับเข้าช่องทางเดิม” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V7 “เมื่อท่านเห็นว่าถนนว่าง ท่านมักจะแซงรถขึ้นในช่องทางรถสวน” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V12 “ท่านเคยขับรถแข่งคันอื่นด้านซ้าย”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 206.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 20.31) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่า มีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนไม่มากนักในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติ

กรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V10 และ V11 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 147.9333 และ 94.0667 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.พฤติกรรมฝ่าฝืนป้ายห้ามกั๊บริด

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V14 “ก่อนจะกั๊บริด ท่านกะประมาณหรือเอาใจคนขับรถคันอื่น ทั้งรถที่สวนมาและรถที่ตามหลัง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V15 “เมื่อขับรถถึงสี่แยกและไม่มีตำรวจอยู่ท่านมักจะกั๊บริด” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V17 “เมื่อพบป้ายตามรูปท่านจะกั๊บริดหากมีคนอื่นทำก่อน”

เมื่อพิจารณาค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 180 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 17.84) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรไม่มากนัก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่า มีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V18, V13 และ V17 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 237.8000, 168.9500 และ 130.8667 แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.4 พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่จอดขอบทางด้านซ้าย

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V24 “ท่านมักจะขับรถช่องทางซ้ายสุดและจะแซงรถอื่นไปช่องทางขวาโดยไม่เปลี่ยนกลับช่องเดิม” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V20 “ท่านมักจะขับรถช่องทางเดินรถซ้ายสุดแม้จะเป็นช่องเดินรถประจำทางเพื่อเห็นผู้โดยสารชัดเจน” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V22 “ส่วนใหญ่ท่านขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุดเพื่อสะดวกในการรับผู้โดยสาร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 244 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 14.48) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

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

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V23 V19 และ V21 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 83.9333, 76.2000 และ 66.0000 ตามลำดับ แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

### 3.5 พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V25 “ท่านมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90 กม./ชม. เนื่องจากชำนาญเส้นทาง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V30 “บางครั้งท่านไม่สามารถควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขับรถได้” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V27 “เมื่อมีผู้โดยสารเรียกขงขณะท่านขับรถด้วยความเร็ว ท่านจะเลี้ยวรถเข้าไปรับผู้โดยสารทันที”



เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard dEviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 176 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 17.00) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรไม่มากนัก

และเมื่อพิจารณาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ จะเห็นได้ว่า มีค่าน้อยกว่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทุกพฤติกรรมรวมกัน (30 พฤติกรรม) แสดงว่า มีการเบี่ยงเบนในค่าดัชนี (Index Value) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่มากนัก

สำหรับการทดสอบค่าไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงระดับความแตกต่างระหว่างผู้ที่ตอบ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ในแต่ละข้อคำถาม (ตัวแปร) ของพฤติกรรมในกลุ่มนี้พบว่า ตัวแปรที่มีค่าไคสแควร์สูง ได้แก่ ตัวแปร V29 V26 และ V28 โดยมีค่าไคสแควร์เท่ากับ 243.6667 183.3333 และ 159.9333 แสดงว่าความเห็นหรือทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อคำถามดังกล่าวแตกต่างกันมากกว่าคำถามอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าไคสแควร์ของคำถาม (ตัวแปร) ในกลุ่มนี้ ผลการทดสอบพบว่า ตัวแปรทุกตัวมีนัยสำคัญทางสถิติ (Significant) ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 และระดับความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) เท่ากับ 3 แสดงให้เห็นว่า ความถี่ของระดับทัศนคติ “บ่อยมาก” “บ่อย” “น้อย” และ “ไม่เคย” ของพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมในกลุ่มนี้ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.3 ดัชนีความสำคัญของพฤติกรรมหลักใน  
การขับรถแท็กซี่ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ตัวแปร	พฤติกรรม	รวม	บ่อยมาก	บ่อย	น้อย	ไม่เคย	ค่าดัชนี	อันดับที่	ไคสแควร์
V1	เมื่อถึงทางออกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รอดผ่านทางแยกไปได้ไคสเร็ว	% 100 F 120	6.7 8	14.2 17	54.2 65	25.0 30	243	4	62.6000
V2	เมื่อสัญญาณไฟแดงเพิ่งเริ่มปรากฏขึ้น และรถคันหน้าของท่านได้ข้ามผ่านสัญญาณไฟไปได้ท่านจะขับรถตามรถคันหน้าท่านไป	% 100 F 120	1.7 2	5.0 6	25.0 30	68.3 82	168	22	135.4667
V3	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกะพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วของรถลง	% 100 F 120	58.3 70	22.5 27	10.0 12	9.2 11	204	13	76.4667

V4	เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระทบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถ	%	100	48.3	25.0	7.5	19.2	237	6	42.4667
		F	120	58	30	9	23			
V5	ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่จนไม่สามารถข้ามผ่านสี่แยกไปได้ ท่านจะหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ	%	100	53.3	25.0	10.8	10.8	215	12	57.8000
		F	120	64	30	13	13			
V6	ขณะที่ท่านขับรถมาถึงแยก แต่ไม่มีตำรวจจราจรควบคุมสัญญาณไฟ ท่านจะขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	%	100	0.8	5.8	20.0	73.3	161	24	159.0000
		F	120	1	7	24	88			
	การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร	ค่าเฉลี่ยรวม = 204.66 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.18								
V7	เมื่อท่านเห็นว่าถนนว่าง ท่านมักจะแซงรถขึ้นในช่องทางรถสวน	%	100	5.0	19.2	30.0	45.8	220	9	42.8667
		F	120	6	23	36	55			
V8	ขณะขับรถ หากมีรถจำนวนมากท่านจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปด้านหน้า เมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม	%	100	4.2	20.8	35.0	40.0	227	7	37.2667
		F	120	5	25	42	48			
V9	ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาส ท่านมักขับรถแซงคันอื่นทันที	%	100	4.2	16.7	35.8	43.3	218	11	45.9333
		F	120	5	20	43	52			
V10	ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งเนื่องจากท่านขับรถแซงหน้าคันอื่น	%	100	1.7	4.2	23.3	70.8	164	23	147.9333
		F	120	2	5	28	85			
V11	ในเขตการจราจรหนาแน่น เขตห้ามแซง ท่านขับรถแซงหน้ารถอื่นแต่ไม่ถูกจับ	%	100	5.0	5.8	30.0	59.2	188	17	94.0667
		F	120	6	7	36	71			
V12	ท่านเคยขับรถแซงคันอื่นด้านซ้าย	%	100	2.5	10.8	53.3	33.3	219	10	75.8000
		F	120	3	13	64	40			
	การขับรถแซงในที่คับขัน	ค่าเฉลี่ยรวม = 206.00 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 20.31								
V13	ท่านกลับรถบนสะพานเมื่อท่านต้องการ	%	100	—	2.5	8.3	89.2	136	30	168.9500
		F	120		3	10	107			
V14	ก่อนจะกลับรถ ท่านกะประมาณหรือเดาใจคนขับรถคันอื่น ทั้งรถที่สวนมาและรถที่ตามหลัง	%	100	25.0	19.2	28.3	27.5	290	3	2.4667
		F	120	30	23	34	33			
V15	เมื่อขับรถถึงสี่แยกและไม่มีตำรวจอยู่ท่านมักจะกลับรถ	%	100	5.0	5.0	26.7	63.3	182	18	109.0667
		F	120	6	6	32	76			
V16	เมื่อผู้โดยสารบอกให้กลับรถแม้จะมีป้ายห้ามกลับรถท่านก็จะกลับรถเพื่อความสะดวก	%	100		4.2	25.8	70.0	161	25	81.0500
		F	120		5	31	84			



V17	เมื่อพบป้ายความรูปร่างท่านจะกลับรถหากมีคนอื่นทำก่อน	%	100	0.8	6.7	25.0	67.5	169	21	130.8667
		F	120	1	8	30	81			
V18	ท่านมักจะเลี้ยวรถกลับรถโดยไม่ลดความเร็ว	%	100	2.5	3.3	8.3	85.8	147	29	237.8000
		F	120	3	4	10	103			
	พฤติกรรมการกลับรถ							ค่าเฉลี่ยรวม = 180.84 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.84		
V19	ท่านมักจะขับรถช่องขวาสุดเนื่องจากรถสามารถถอยได้เรื่อยๆ	%	100	2.5	12.5	30.0	55.0	195	15	76.2000
		F	120	3	15	36	66			
V20	ท่านมักจะขับรถช่องทางเดินรถซ้ายสุดแม้จะเป็นช่องทางประจำทางเพื่อเห็นผู้โดยสารชัดเจน	%	100	15.0	28.3	43.3	13.3	294	2	28.0000
		F	120	18	34	52	16			
V21	ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับเมื่อไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	%	100	2.5	15.0	30.0	52.5	201	14	66.0000
		F	120	3	18	36	63			
V22	ส่วนใหญ่ท่านขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุดเพื่อสะดวกในการรับผู้โดยสาร	%	100	40.8	40.0	12.5	6.7	222	8	46.4667
		F	120	49	48	15	8			
V23	เมื่อมีโอกาสท่านมักจะขับรถอ้อมถึงกลางถนน	%	100	4.2	8.3	30.8	56.7	192	16	83.9333
		F	120	5	10	37	68			
V24	ท่านมักจะขับรถช่องทางซ้ายสุดและจะแซงรถอื่นไปช่องทางขวาโดยไม่เปลี่ยนกลับช่องเดิม	%	100	9.2	23.3	25.8	41.7	360	1	25.5333
		F	120	11	28	31	50			
	พฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย							ค่าเฉลี่ยรวม = 244.00 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 14.48		
V25	ท่านมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90 กม./ชม. เนื่องจากชำนาญเส้นทาง	%	100	5.0	16.7	53.3	25.0	242	5	61.0667
		F	120	6	20	64	30			
V26	ท่านเคยขับรถหลังจากคืนสุรา	%	100	3.3	0.8	19.2	76.7	157	27	183.3333
		F	120	4	1	23	92			
V27	เมื่อมีผู้โดยสารเรียกขณะท่านขับรถด้วยความเร็ว ท่านจะเลี้ยวรถเข้าไปรับผู้โดยสารทันที	%	100	1.7	8.3	21.7	68.3	172	20	130.1333
		F	120	2	10	26	82			
V28	แมสภาพอากาศจะไม่ดี ท่านก็ใช้ความเร็วสูงเพื่อแข่งกับเวลา	%	100	1.7	4.2	20.8	73.3	161	26	159.9333
		F	120	2	5	25	88			
V29	ท่านเคยขับรถแสดงลดความรอบนท้องถนนเพื่อให้เป็นที่อมรับ	%	100	2.5	5.8	5.0	86.7	149	28	243.6667
		F	120	3	7	6	104			
V30	บางครั้งท่านไม่สามารถควบคุมอารมณ์	%	100	60.8	32.5	5.0	1.7	177	19	109.6667

ในขณะจับรดได้	F	120	73	39	6	2			
การจับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียว	ค่าเฉลี่ยรวม = 176.34 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.00								

#### 4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคม และ เศรษฐกิจกับ พฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลที่สำคัญที่จะแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์และไม่สัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ซึ่งสามารถที่จะนำข้อมูลนี้มาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร ข้อมูลที่ได้นำมาจากแบบสอบถามที่มีทั้งคำถามในเชิงบวกและคำถามในเชิงลบ ในการให้คะแนนข้อมูลดังกล่าวในส่วนนี้มีดังต่อไปนี้

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

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

จากนั้นหาคะแนนรวมของพฤติกรรม เพื่อหาเกณฑ์ในการกำหนดระดับพฤติกรรมหลักทั้ง 5 แบบของคนขับรถแท็กซี่ โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ถ้าคะแนนรวม น้อยกว่า 10 คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม ไม่เคย  
 ถ้าคะแนนรวม 10-12 คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม น้อย  
 ถ้าคะแนนรวม 13-15 คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม บ่อย  
 ถ้าคะแนนรวม มากกว่า 15 คะแนน จะอยู่ในกลุ่มพฤติกรรม บ่อยมาก

จากตารางที่ 4.4 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 13.03 \quad df = 6 \quad P = .04259 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.4 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่

อายุ	การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30 ปี	8	12	10	11	41
	(19.5%)	(29.3%)	(24.4%)	(26.8%)	(100.0%)
31-45 ปี	22	25	8	4	59
	(37.3%)	(42.4%)	(13.6%)	(6.8%)	(100.0%)
มากกว่า 45 ปี	7	5	3	5	20
	(35.0%)	(25.0%)	(15.0%)	(25.0%)	(100.0%)
รวม	37	42	21	20	120
	(30.8%)	(35.0%)	(17.5%)	(16.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 13.03 \quad df = 6 \quad P = .04259 (P < .05)$$

จากตาราง 4.4 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า กลุ่มอายุที่มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมาก เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 26.8 ของกลุ่มอายุระหว่าง 18-30 ปี รองลงมาอัตราร้อยละ 25.0 ของกลุ่มอายุมากกว่า 45 ปี และรองลงมาอัตราร้อยละ 6.8 ของกลุ่มอายุระหว่าง 31-45 ปี ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป

ความแตกต่างระหว่างอายุของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ความแตกต่างกันดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.5 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์  
กับ พฤติกรรมการขับรถ ผ่านสัญญาณจราจร ไฟที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 6.23$$

$$df = 9$$

$$P = .71654 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับ พฤติกรรม  
การขับรถผ่านสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่

ระดับการศึกษา	การขับรถผ่านสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่าประถม	5	4	3	4	16
	(31.3%)	(25.0%)	(18.8%)	(25.0%)	(100.0%)
ประถม	14	24	10	10	58
	(24.1%)	(41.4%)	(17.2%)	(17.2%)	(100.0%)
มัธยม	9	10	4	4	27
	(33.3%)	(37.0%)	(14.8%)	(14.8%)	(100.0%)
สูงกว่ามัธยม	9	4	4	2	19
	(47.4%)	(21.1%)	(21.1%)	(10.5%)	(100.0%)
รวม	37	42	21	20	120
	(30.8%)	(35.0%)	(17.5%)	(16.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 6.23$$

$$df = 9$$

$$P = .71654 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.6 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
 ขั้บรตฝ่าฝืนสัญญาไฟงรจรที่แตกต่างกันระดับ .05

$$X^2 = 5.39$$

$$df = 3$$

$$P = .14507 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการ  
 ขั้บรตฝ่าฝืนสัญญาไฟงรจรของคนขั้บรตแท้กซี่

สถานภาพสมรส	การขั้บรตฝ่าฝืนสัญญาไฟงรจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โตค	3	7	1	0	11
	(27.3%)	(63.6%)	(9.1%)	0	(100.0%)
สมรส	34	35	20	20	109
	(31.2%)	(32.1%)	(18.3%)	(18.3%)	(100.0%)
รวม	37	42	21	20	120
	(30.8%)	(35.0%)	(17.5%)	(16.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 5.39$$

$$df = 3$$

$$P = .14507 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.7 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 18.79 \quad df = 9 \quad P = .02708 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.7 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจรของคนขับรถแท็กซี่

รายได้ (บาท/เดือน)	การชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
1,000-3,000	5 (23.8%)	9 (42.9%)	5 (23.8%)	2 (9.5%)	21 (100.0%)
3,001-5,000	10 (24.4%)	15 (36.6%)	3 (7.3%)	13 (31.7%)	41 (100.0%)
5,001-7,000	15 (48.4%)	7 (22.6%)	6 (19.4%)	3 (9.7%)	31 (100.0%)
มากกว่า7,000	7 (25.9%)	11 (40.7%)	7 (25.9%)	2 (7.4%)	27 (100.0%)
รวม	37 (30.8%)	42 (35.0%)	21 (17.5%)	20 (16.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 18.79 \quad df = 9 \quad P = .02708 (P < .05)$$

จากตาราง 4.7 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจร พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมการชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจรบ่อยมาก เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 31.7 ของกลุ่มที่มีรายได้ ระหว่าง 3,001 - 5,000บาท/เดือน รองลงมาอัตราร้อยละ 9.7 ของกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 5,001-7,000 บาท/เดือน รองลงมาอัตราร้อยละ 9.5 ของกลุ่มที่มีรายได้ 1,000-3,000 บาท และอัตราร้อยละ 7.4 ของกลุ่มที่มีรายได้ มากกว่า 7,000 บาท ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-5,000 บาท/เดือน มีพฤติกรรมการชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจร บ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีรายได้น้อยกว่า 3,001บาทถึง 5,000 บาท/เดือน

ความแตกต่างระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการชำระค่าไฟฟ้าสัญญาณจราจร ความแตกต่างดังกล่าวมีความนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.8 พบว่าอัตราค่าเช่ารถที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระค่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรถที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 8.63$$

$$df = 9$$

$$P = .47178 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่ารถกับพฤติกรรมการชำระค่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรถของคนชำระแท็กซี่

อัตราค่าเช่ารถ (บาท/รอบ)	การชำระค่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรถ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
300-400	9 (29.0%)	8 (25.8%)	7 (22.6%)	7 (22.6%)	31 (100.0%)
400-500	14 (35.9%)	11 (28.2%)	7 (17.9%)	7 (17.9%)	39 (100.0%)
500-600	10 (33.3%)	15 (50.0%)	3 (10.0%)	2 (6.7%)	30 (100.0%)
มากกว่า600	4 (20.0%)	8 (40.0%)	4 (20.0%)	4 (20.0%)	20 (100.0%)
รวม	37 (30.8%)	42 (35.0%)	21 (17.5%)	20 (16.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 8.63$$

$$df = 9$$

$$P = .47178 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 4.10 พบว่าระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 6.33 \quad df = 9 \quad P = .70600 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.10 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของกนขับรถที่กฉี

ระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่	การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0	0	3 (100.0%)
1-4 ปี	10 (35.7%)	8 (28.6%)	7 (25.0%)	3 (10.7%)	28 (100.0%)
4-7 ปี	7 (26.9%)	12 (46.2%)	3 (11.5%)	4 (15.4%)	26 (100.0%)
มากกว่า 7 ปี	19 (30.2%)	20 (31.7%)	11 (17.5%)	13 (20.6%)	63 (100.0%)
รวม	37 (30.8%)	42 (35.0%)	21 (17.5%)	20 (16.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 6.33 \quad df = 9 \quad P = .70600 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.9 พบว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรูดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 12.17$$

$$df = 12P = .43252 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.9 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรูดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่

ประสบการณ์ การขับแท็กซี่	การขับรูดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	4	2	0	1	7
	(57.1%)	(28.6%)	0	(14.)	(100.0%)
1-4 ปี	17	18	10	6	51
	(33.3%)	(35.3%)	(19.6%)	(11.8%)	(100.0%)
4-7 ปี	3	11	4	2	20
	(15.0%)	(55.0%)	(20.0%)	(10.0%)	(100.0%)
7-11 ปี	5	4	2	3	14
	(35.7%)	(28.6%)	(14.3%)	(21.4%)	(100.0%)
มากกว่า 11 ปี	8	7	5	8	28
	(28.6%)	(25.0%)	(17.9%)	(28.6%)	(100.0%)
รวม	37	42	21	20	120
	(30.8%)	(35.0%)	(17.5%)	(16.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 12.17$$

$$df = 12P = .43252 (P > .05)$$

จากตารางที่ 4.11 พบว่าชั่วโมงการขับรถต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 16.26 \quad df = 6 \quad P = .01242 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.11 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการขับรถต่อวันกับพฤติกรรม การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการขับรถ ต่อวัน	การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
4-8 ชั่วโมง	9	2	3	4	18
	(50.0%)	(11.1%)	(16.7%)	(22.2%)	(100.0%)
8-12 ชั่วโมง	18	25	15	16	74
	(24.3%)	(33.8%)	(20.3%)	(21.6%)	(100.0%)
มากกว่า 12 ชั่วโมง	10	15	3	0	28
	(35.7%)	(53.6%)	(10.7%)	0	(100.0%)
รวม	37	42	21	20	120
	(30.8%)	(35.0%)	(17.5%)	(16.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 16.26 \quad df = 6 \quad P = .01242 (P < .05)$$

จากตาราง 4.11 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรม การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมาก เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 22.2 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถต่อวัน ระหว่าง 4-8 ชั่วโมง และ รองลงมา อัตราร้อยละ 21.6 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถระหว่าง 8-12 ชั่วโมง ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถระหว่าง 4-8 ชั่วโมงต่อวัน มีพฤติกรรม การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีจำนวน ชั่วโมงการขับรถต่อวัน มากกว่า 8 ชม.ขึ้นไป

ความแตกต่างระหว่างจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรม การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ความแตกต่างนี้คงกล่าวว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.12 พบว่าชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 24.11 \quad df = 9 \quad P = .00413 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.12 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันกับพฤติกรรม  
การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการพักผ่อน ต่อวัน	การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	5 (23.8%)	10 (47.6%)	1 (4.8%)	5 (23.8%)	21 (100.0%)
6-8 ชั่วโมง	22 (33.8%)	25 (38.5%)	11 (16.9%)	7 (10.8%)	65 (100.0%)
8-10 ชั่วโมง	10 (41.7%)	6 (25.0%)	3 (12.5%)	5 (20.8%)	24 (100.0%)
มากกว่า 10 ชั่วโมง	0	1 (10.0%)	6 (60.0%)	3 (30.0%)	10 (100.0%)
รวม	37 (30.8%)	42 (35.0%)	21 (17.5%)	20 (16.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 24.11 \quad df = 9 \quad P = .00413 (P < .05)$$

จากตาราง 4.12 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ่อยมาก เรียงตามลำดับคือ อัตราร้อยละ 30.0 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวัน มากกว่า 10 ชั่วโมง รองลงมา อัตราร้อยละ 23.8 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่ำกว่า 6 ชั่วโมง รองลงมา อัตราร้อยละ 20.8 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวัน ระหว่าง 8-10 ชั่วโมง และรองลงมาอัตราร้อยละ 10.8 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันระหว่าง 6-8 ชั่วโมง ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนมากกว่า 10 ชั่วโมงต่อวัน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันน้อยกว่า 10 ชั่วโมงต่อวัน

ความแตกต่างระหว่างจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ความแตกต่างนี้จึงกล่าวว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.13 พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขันที่ต่างกัน

$$X^2 = 13.83$$

$$df = 6$$

$$P = .03157 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่

อายุ	การขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30 ปี	5	18	10	8	41
	(12.2%)	(43.9%)	(24.4%)	(19.5%)	(100.0%)
31-45 ปี	22	20	11	6	59
	(37.3%)	(33.9%)	(18.6%)	(10.2%)	(100.0%)
มากกว่า 45 ปี	10	5	1	4	20
	(50.0%)	(25.0%)	(5.0%)	(20.0%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 13.83$$

$$df = 6$$

$$P = .03157 (P < .05)$$

จากตาราง 4.13 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขันบ่อยมาก เรียงตามลำดับจากมากไปน้อยคือ อัตราร้อยละ 20.0 ของกลุ่มที่มีมากกว่า 45 ปี รองลงมา อัตราร้อยละ 19.5 ของกลุ่มที่มีอายุ ระหว่าง 18-30 ปี รองลงมา อัตราร้อยละ 10.2 ของกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31-45 ปี ตามลำดับ สรุปได้ว่ากลุ่มที่มีอายุมากกว่า 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แข่งในที่คับขัน บ่อยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 45 ปี

ความแตกต่างระหว่างอายุผู้ขับรถแท็กซี่ ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.14 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
 ขับรดแขงในทีคัับขันทีแแตกต่างกััน

$$X^2 = 9.77$$

$$df = 9$$

$$P = .36901 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรม  
 การขับรดแขงในทีคัับขันของกนขับรดเท็กี

ระดับการศึกษา	การขับรดแขงในทีคัับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่าประถม	6	4	2	4	16
	(37.5%)	(25.0%)	(12.5%)	(25.0%)	(100.0%)
ประถม	14	23	12	9	58
	(24.1%)	(39.7%)	(20.7%)	(15.5%)	(100.0%)
มัธยม	7	10	7	3	27
	(25.9%)	(37.0%)	(25.9%)	(11.1%)	(100.0%)
สูงกว่ามัธยม	10	6	1	2	19
	(52.6%)	(31.6%)	(5.3%)	(10.5%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 9.77$$

$$df = 9$$

$$P = .36901 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.15 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแรงในที่คับขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 5.06$$

$$df = 3$$

$$P = .16712 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถแรงในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่

สถานภาพสมรส	การขับรถแรงในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	2	7	2	0	11
	(18.2%)	(63.6%)	(18.2%)	0	(100.0%)
สมรส	35	36	20	18	109
	(32.1%)	(33.0%)	(18.3%)	(16.5%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 5.06$$

$$df = 3$$

$$P = .16712 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 4.16 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
 ขัรบรแวงในทีคัรบขันทีแแตกด่างกัน

$$X^2 = 12.30 \quad df = 9 \quad P = .19692 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.16 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการ  
 ขัรบรแวงในทีคัรบขันของคณขัรบรแวงทีคัรบ

รายได้ (บาท/เดือน)	การขัรบรแวงในทีคัรบขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
1,000-3,000	5	11	4	1	21
	(23.8%)	(52.4%)	(19.0%)	(4.8%)	(100.0%)
3,001-5,000	10	18	7	6	41
	(24.4%)	(43.9%)	(17.1%)	(14.6%)	(100.0%)
5,001-7,000	9	10	7	5	31
	(29.0%)	(32.3%)	(22.6%)	(16.1%)	(100.0%)
มากกว่า7,000	13	4	4	6	27
	(48.1%)	(14.8%)	(14.8%)	(22.2%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 12.30 \quad df = 9 \quad P = .19692 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.17 พบว่าอัตราค่าเช่ารถที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 21.16 \quad df = 9 \quad P = .01196 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.17 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่ารถกับพฤติกรรม  
การขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่

อัตราค่าเช่ารถ (บาท/รอบ)	การขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
300-400	8 (25.8%)	9 (29.0%)	6 (19.4%)	8 (25.8%)	31 (100.0%)
400-500	17 (43.6%)	10 (25.6%)	7 (17.9%)	5 (12.8%)	39 (100.0%)
500-600	8 (26.7%)	17 (56.7%)	1 (3.3%)	4 (13.3%)	30 (100.0%)
มากกว่า600	4 (20.0%)	7 (35.0%)	8 (40.0%)	1 (5.0%)	20 (100.0%)
รวม	37 (30.8%)	43 (35.8%)	22 (18.3%)	18 (15.0%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 21.16 \quad df = 9 \quad P = .01196 (P < .05)$$

จากตาราง 4.17 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่ารถของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขันบ่อยมากเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ ร้อยละ 25.8 ของ กลุ่มที่มีอัตราค่าเช่ารถต่อวันระหว่าง 300-400 รองลงมา อัตราร้อยละ 13.3 ของกลุ่มที่มีอัตราค่าเช่ารถต่อวันระหว่าง 500-600 บาท รองลงมาคือ อัตราร้อยละ 12.8 ของกลุ่มที่มีอัตราค่าเช่ารถต่อวันระหว่าง 400-500 บาท และอัตราร้อยละ 5.0 ของกลุ่มที่มีอัตราค่าเช่ารถต่อวัน มากกว่า 600 บาท ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีอัตราค่าเช่ารถระหว่าง 300-400 บาท/วัน มีพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่แข่งในที่คับขัน บ่อยมากกว่า ผู้ที่มีอัตราค่าเช่ารถมากกว่า 400 บาท/วัน

ความแตกต่างระหว่างอัตราค่าเช่ารถต่อวันก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขัน ความแตกต่างกันดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.18 พบว่าประสมการณ์การขับรดแท็กซี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรดแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 10.56 \quad df = 12P = .56719 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.18 ความสัมพันธ์ระหว่างประสมการณ์การขับรดแท็กซี่กับพฤติกรรม  
การขับรดแข่งในที่คับขันของคนขับรดแท็กซี่

ประสมการณ์การขับ แท็กซี่	การขับรดแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	3	2	2	0	7
	(42.9%)	(28.6%)	(28.6%)	0	(100.0%)
1-4 ปี	17	21	9	4	51
	(33.3%)	(41.2%)	(17.6%)	(7.8%)	(100.0%)
4-7 ปี	3	7	4	6	20
	(15.0%)	(35.0%)	(20.0%)	(30.0%)	(100.0%)
7-11 ปี	4	5	3	2	14
	(28.6%)	(35.7%)	(21.4%)	(14.3%)	(100.0%)
มากกว่า 11 ปี	10	8	4	6	28
	(35.7%)	(28.6%)	(14.3%)	(21.4%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 10.56 \quad df = 12P = .56719 (P > .05)$$

จากตารางที่ 4.19 พบว่าระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 10.33 \quad df = 9 \quad P = .32437 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.19 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่

ระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่	การขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	1 (33.3%)	1 (33.3%)	1 (33.3%)	0	3 (100.0%)
1-4 ปี	12 (42.9%)	12 (42.9%)	3 (10.7%)	1 (3.6%)	28 (100.0%)
4-7 ปี	4 (15.4%)	11 (42.3%)	5 (19.2%)	6 (23.1%)	26 (100.0%)
มากกว่า 7 ปี	20 (31.7%)	19 (30.2%)	13 (20.6%)	11 (17.5%)	63 (100.0%)
รวม	37 (30.8%)	43 (35.8%)	22 (18.3%)	18 (15.0%)	120 (100.0)

$$X^2 = 10.33 \quad df = 9 \quad P = .32437 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.20 พบว่าชั่วโมงการขับรถต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 15.59 \quad df = 6 \quad P = .01616 (P < 0.05)$$

ตารางที่ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการขับรถต่อวันกับพฤติกรรม  
การขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการขับรถ ต่อวัน	การขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
4-8 ชั่วโมง	5	7	4	2	18
	(27.8%)	(38.9%)	(22.2%)	(11.1%)	(100.0%)
8-12 ชั่วโมง	26	18	15	15	74
	(35.1%)	(24.3%)	(20.3%)	(20.3%)	(100.0%)
มากกว่า 12 ชั่วโมง	6	18	3	1	28
	(21.4%)	(64.3%)	(10.7%)	(3.6%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 15.59 \quad df = 6 \quad P = .01616 (P < 0.05)$$

จากตาราง 4.20 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขันบ่อยมากเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือร้อยละ 20.3 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันระหว่าง 8-12 ชั่วโมง รองลงมาอีกร้อยละ 11.1 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันระหว่าง 4-8 ชั่วโมง อีกร้อยละ 3.6 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมง ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถต่อวันระหว่าง 8-12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขัน บ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับร่น้อยกว่า 8 ชั่วโมงและมากกว่า 12 ชั่วโมงต่อวัน

ความแตกต่างระหว่างอัตราค่าเช่ารถต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.21 พบว่าชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 27.91 \quad df = 9 \quad P = .00099 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.21 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันกับพฤติกรรม  
การขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการพักผ่อน ต่อวัน	การขับรถแข่งในที่คับขัน				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	8	8	2	3	21
	(38.1%)	(38.1%)	(9.5%)	(14.3%)	(100.0%)
6-8 ชั่วโมง	16	30	14	5	65
	(24.6%)	(46.2%)	(21.5%)	(7.7%)	(100.0%)
8-10 ชั่วโมง	10	4	6	4	24
	(41.7%)	(16.7%)	(25.0%)	(16.7%)	(100.0%)
10 ชั่วโมง	3	1	0	6	10
	(30.0%)	(10.0%)	0	(60.0%)	(100.0%)
รวม	37	43	22	18	120
	(30.8%)	(35.8%)	(18.3%)	(15.0%)	(100.0%)

$$X^2 = 27.91 \quad df = 9 \quad P = .00099 (P < .05)$$

จากตาราง 4.21 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถแข่งในที่คับขันบ่อยมากเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือร้อยละ 60.0 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันมากกว่า 10 ชั่วโมง รองลงมาอีกร้อยละ 16.7 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันระหว่าง 8-10 ชั่วโมง รองลงมาอีกร้อยละ 14.3 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันต่ำกว่า 6 ชั่วโมง และรองลงมาอีกร้อยละ 7.7 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนระหว่าง 6-8 ชั่วโมง ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันมากกว่า 10 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน บ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันน้อยกว่า 10 ชั่วโมง

ความแตกต่างระหว่างจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.22 พบว่าอายุที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่ง ในที่ค้ำขันที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 9.41$$

$$df = 6$$

$$P = .15161 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.22 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรม  
การกั้บรถของคนขับรถแท็กซี่

อายุ	พฤติกรรมการกั้บรถ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30 ปี	11	15	7	8	41
	(26.8%)	(36.6%)	(17.1%)	(19.5%)	(100.0%)
31-45 ปี	24	20	13	2	59
	(40.7%)	(33.9%)	(22.0%)	(3.4%)	(100.0%)
มากกว่า 45 ปี	9	4	4	3	20
	(45.0%)	(20.0%)	(20.0%)	(15.0%)	(100.0%)
รวม	44	39	24	13	120
	(36.7%)	(32.5%)	(20.0%)	(10.8%)	(100.0%)

$$X^2 = 9.41$$

$$df = 6$$

$$P = .15161 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 4.23 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม  
การขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 13.31$$

$$df = 9$$

$$P = .14923 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.23 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรม  
การกักรถของคนขับรถแท็กซี่

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการกักรถ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่าประถม	3	4	5	4	16
	(18.8%)	(25.0%)	(31.3%)	(25.0%)	(100.0%)
ประถม	20	20	14	4	58
	(34.5%)	(34.5%)	(24.1%)	(6.9%)	(100.0%)
มัธยม	10	9	5	3	27
	(37.0%)	(33.3%)	(18.5%)	(11.1%)	(100.0%)
สูงกว่ามัธยม	11	6	0	2	19
	(57.9%)	(31.6%)	0	(10.5%)	(100.0%)
รวม	44	39	24	13	120
	(36.7%)	(32.5%)	(20.0%)	(10.8%)	(100.0%)

$$X^2 = 13.31$$

$$df = 9$$

$$P = .14923 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.24 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การกักขังที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 7.35 \quad df = 3 \quad P = .06163 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.24 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรม การกักขังของคนขับรถแท็กซี่

สถานภาพสมรส	พฤติกรรมการกักขัง				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	4	7	0	0	11
	(36.4%)	(63.6%)	0	0	(100.0%)
สมรส	40	32	24	13	109
	(36.7%)	(29.4%)	(22.0%)	(11.9%)	(100.0%)
รวม	44	39	24	13	120
	(36.7%)	(32.5%)	(20.0%)	(10.8%)	(100.0%)

$$X^2 = 7.35 \quad df = 3 \quad P = .06163 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.25 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมฝ่าฝืนป้ายห้าม  
กัณฑ์รถที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 17.56 \quad df = 9 \quad P = .04059 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.25 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรม  
การฝ่าฝืนป้ายห้ามกัณฑ์รถของคนขับรถแท็กซี่

รายได้ (บาท/เดือน)	พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกัณฑ์รถ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
1,000-3,000	5	8	8	0	21
	(23.8%)	(38.1%)	(38.1%)	0	(100.0%)
3,001-5,000	19	10	4	8	41
	(46.3%)	(24.4%)	(9.8%)	(19.5%)	(100.0%)
5,001-7,000	8	13	6	4	31
	(25.8%)	(41.9%)	(19.4%)	(12.9%)	(100.0%)
มากกว่า7,000	12	8	6	1	27
	(44.4%)	(29.6%)	(22.2%)	(3.7%)	(100.0%)
รวม	44	39	24	13	120
	(36.7%)	(32.5%)	(20.0%)	(10.8%)	(100.0%)

$$X^2 = 17.56 \quad df = 9 \quad P = .04059 (P < .05)$$

จากตาราง 4.25 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรม  
การขับรถฝ่าฝืนป้ายห้ามกัณฑ์รถ พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถฝ่าฝืนป้ายห้ามกัณฑ์รถบ่อยมาก  
เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 19.5 ของกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-5,000  
บาท รองลงมาอัตราร้อยละ 12.9 ของกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 5,001-7,000 บาท และรองลงมา  
อัตราร้อยละ 3.7 ของกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีรายได้  
ระหว่าง 3,001-5,000 บาท /เดือน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนป้ายห้ามกัณฑ์รถ บ่อยมากกว่า กลุ่ม  
ที่มีรายได้มากกว่า 5,000 บาท/เดือน ขึ้นไป

ความแตกต่างระหว่างรายได้ของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการฝ่า  
ฝืนป้ายห้ามกัณฑ์รถ ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.26 พบว่าอัตราค่าเช่ารถที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกับริดที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 2.78 \quad df = 9 \quad P = .97236 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.26 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่ารถกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกับริดของคนขับรถแท็กซี่

อัตราค่าเช่ารถ (บาท/รอบ)	พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกับริด				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
300-400	10 (32.3%)	12 (38.7%)	6 (19.4%)	3 (9.7%)	31 (100.0%)
400-500	17 (43.6%)	10 (25.6%)	8 (20.5%)	4 (10.3%)	39 (100.0%)
500-600	10 (33.3%)	9 (30.0%)	7 (23.3%)	4 (13.3%)	30 (100.0%)
มากกว่า600	7 (35.0%)	8 (40.0%)	3 (15.0%)	2 (10.0%)	20 (100.0%)
<b>รวม</b>	<b>44 (36.7%)</b>	<b>39 (32.5%)</b>	<b>24 (20.0%)</b>	<b>13 (10.8%)</b>	<b>120 (100.0%)</b>

$$X^2 = 2.78 \quad df = 9 \quad P = .97236 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.27 พบว่าประสมการณ์การขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวางที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 12.68$$

$$df = 12P = .39247 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.27 ความสัมพันธ์ระหว่างประสมการณ์การขับรถแท็กซี่กับ  
พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวางของคนขับรถแท็กซี่

ประสมการณ์การ ขับแท็กซี่	พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวาง				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	5	1	0	1	7
	(71.4%)	(14.3%)	0	(14.3%)	(100.0%)
1-4 ปี	19	16	12	4	51
	(37.3%)	(31.4%)	(23.5%)	(7.8%)	(100.0%)
4-7 ปี	3	7	7	3	20
	(15.0%)	(35.0%)	(35.0%)	(15.0%)	(100.0%)
7-11 ปี	6	4	2	2	14
	(42.9%)	(28.6%)	(14.3%)	(14.3%)	(100.0%)
มากกว่า 11 ปี	11	11	3	3	28
	(39.3%)	(39.3%)	(10.7%)	(10.7%)	(100.0%)
รวม	44	39	24	13	120
	(36.7%)	(32.5%)	(20.0%)	(10.8%)	(100.0%)

$$X^2 = 12.68$$

$$df = 12P = .39247 (P > .05)$$

จากตารางที่ 4.28 พบว่าระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 12.34 \quad df = 9 \quad P = .19457 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.28 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถของคนขับรถแท็กซี่

ระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่	พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	2 (66.7%)	1 (33.3%)	0	0	3 (100.0%)
1-4 ปี	13 (46.4%)	6 (21.4%)	8 (28.6%)	1 (3.6%)	28 (100.0%)
4-7 ปี	4 (15.4%)	11 (42.3%)	6 (23.1%)	5 (19.2%)	26 (100.0%)
มากกว่า 7 ปี	25 (39.7%)	21 (33.3%)	10 (15.9%)	7 (11.1%)	63 (100.0%)
รวม	44 (36.7%)	39 (32.5%)	24 (20.0%)	13 (10.8%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 12.34 \quad df = 9 \quad P = .19457 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.29 พบว่าชั่วโมงการขับรถต่อวันที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์  
กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวางที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 11.88 \quad df = 6 \quad P = .06467 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.29 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการขับรถต่อวันกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวางของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการขับรถต่อวัน	พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวาง				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
4-8 ชั่วโมง	6 (33.3%)	7 (38.9%)	4 (22.2%)	1 (5.6%)	18 (100.0%)
8-12 ชั่วโมง	30 (40.5%)	22 (29.7%)	10 (13.5%)	12 (16.2%)	74 (100.0%)
มากกว่า 12 ชั่วโมง	8 (28.6%)	10 (35.7%)	10 (35.7%)	0	28 (100.0%)
รวม	44 (36.7%)	39 (32.5%)	24 (20.0%)	13 (10.8%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 11.88 \quad df = 6 \quad P = .06467 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากตารางที่ 4.30 พบว่าชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกักรถที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 8.57$$

$$df = 9$$

$$P = .47797 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.30 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกักรถของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการพักผ่อนต่อวัน	พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายกักรถ				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	7 (33.3%)	9 (42.9%)	1 (4.8%)	4 (19.0%)	21 (100.0%)
6-8 ชั่วโมง	24 (36.9%)	21 (32.3%)	15 (23.1%)	5 (7.7%)	65 (100.0%)
8-10 ชั่วโมง	11 (45.8%)	6 (25.0%)	5 (20.8%)	2 (8.3%)	24 (100.0%)
10 ชั่วโมง	2 (20.0%)	3 (30.0%)	3 (30.0%)	2 (20.0%)	10 (100.0%)
รวม	44 (36.7%)	39 (32.5%)	24 (20.0%)	13 (10.8%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 8.57$$

$$df = 9$$

$$P = .47797 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.31 พบว่าอายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่  
 รับผิดชอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 8.65 \quad df = 6 \quad P = .19420 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.31 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่รับผิดชอบทาง  
 ด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่

อายุ	พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่รับผิดชอบทางด้านซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30 ปี	9	16	7	9	41
	(22.0%)	(39.0%)	(17.1%)	(22.0%)	(100.0%)
31-45 ปี	9	33	13	4	59
	(15.3%)	(55.9%)	(22.0%)	(6.8%)	(100.0%)
มากกว่า 45 ปี	5	9	5	1	20
	(25.0%)	(45.0%)	(25.0%)	(5.0%)	(100.0%)
รวม	23	58	25	14	120
	(19.2%)	(48.3%)	(20.8%)	(11.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 8.65 \quad df = 6 \quad P = .19420 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.32 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
 ขับรดข้าวไม่ฉีดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 10.83$$

$$df = 9$$

$$P = .28779 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.32 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรม  
 การขับรดข้าวไม่ฉีดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรดแท็กซี่

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมการขับรดข้าวไม่ฉีดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่าประถม	1	5	6	4	16
	(6.3%)	(31.3%)	(37.5%)	(25.0%)	(100.0%)
ประถม	11	29	11	7	58
	(19.0%)	(50.0%)	(19.0%)	(12.1%)	(100.0%)
มัธยม	5	14	6	2	27
	(18.5%)	(51.9%)	(22.2%)	(7.4%)	(100.0%)
สูงกว่ามัธยม	6	10	2	1	19
	(31.6%)	(52.6%)	(10.5%)	(5.3%)	(100.0%)
รวม	23	58	25	14	120
	(19.2%)	(48.3%)	(20.8%)	(11.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 10.83$$

$$df = 9$$

$$P = .28779 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.33 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม  
การขับรถซ้ำไม่รัดเข็มขัดทางด้านการขับขี่ที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 4.09$$

$$df = 9$$

$$P = .25202 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.33 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรม  
การขับรถซ้ำไม่รัดเข็มขัดทางด้านการขับขี่ของคนขับรถแท็กซี่

สถานภาพสมรส	พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่รัดเข็มขัดทางด้านการขับขี่				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	2	8	0	1	11
	(18.2%)	(72.7%)	0	(9.1%)	(100.0%)
สมรส	21	50	25	13	109
	(19.3%)	(45.9%)	(22.9%)	(11.9%)	(100.0%)
รวม	23	58	25	14	120
	(19.2%)	(48.3%)	(20.8%)	(11.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 4.09$$

$$df = 9$$

$$P = .25202 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.34 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระหนี้ไม่คิดดอกเบี้ยทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 7.31 \quad df = 9 \quad P = .60510 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.34 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการชำระหนี้ไม่คิดดอกเบี้ยทางด้านซ้ายของคนชำระหนี้ที่เกษียณ

รายได้ (บาท/เดือน)	พฤติกรรมการชำระหนี้ไม่คิดดอกเบี้ย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
1,000-3,000	6	8	5	2	21
	(28.6%)	(38.1%)	(23.8%)	(9.5%)	(100.0%)
3,000-5,000	3	23	10	5	41
	(7.3%)	(56.1%)	(24.4%)	(12.2%)	(100.0%)
5,000-7,000	8	15	4	4	31
	(25.8%)	(48.4%)	(12.9%)	(12.9%)	(100.0%)
มากกว่า7,000	6	12	6	3	27
	(22.2%)	(44.4%)	(22.2%)	(11.1%)	(100.0%)
รวม	23	58	25	14	120
	(19.2%)	(48.3%)	(20.8%)	(11.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 7.31 \quad df = 9 \quad P = .60510 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.35 พบว่าอัตราค่าเช่ารถที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
ขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 14.86 \quad df = 9 \quad P = .09484 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.35 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่ารถกับพฤติกรรม  
การขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่

อัตราค่าเช่ารถ (บาท/รอบ)	พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
300-400	7 (22.6%)	10 (32.3%)	6 (19.4%)	8 (25.8%)	31 (100.0%)
400-500	8 (20.5%)	18 (46.2%)	10 (25.6%)	3 (7.7%)	39 (100.0%)
500-600	7 (23.3%)	16 (53.3%)	6 (20.0%)	1 (3.3%)	30 (100.0%)
มากกว่า600	1 (5.0%)	14 (70.0%)	3 (15.0%)	2 (10.0%)	20 (100.0%)
รวม	23 (19.2%)	58 (48.3%)	25 (20.8%)	14 (11.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 14.86 \quad df = 9 \quad P = .09484 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.36 พบว่าประสพการณ์การขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 22.17 \quad df = 12P = .03565 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.36 ความสัมพันธ์ระหว่างประสพการณ์การขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรม  
การขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่

ประสพการณ์การ ขับแท็กซี่	พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	4 (57.1%)	2 (28.6%)	0	1 (14.3%)	7 (100.0%)
1-4 ปี	13 (25.5%)	22 (43.1%)	8 (15.7%)	8 (15.7%)	51 (100.0%)
4-7 ปี	0	11 (55.0%)	8 (40.0%)	1 (5.0%)	20 (100.0%)
7-11 ปี	2 (14.3%)	6 (42.9%)	5 (35.7%)	1 (7.1%)	14 (100.0%)
มากกว่า 11 ปี	4 (14.3%)	17 (60.7%)	4 (14.3%)	3 (10.7%)	28 (100.0%)
รวม	23 (19.2%)	58 (48.3%)	25 (20.8%)	14 (11.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 22.17 \quad df = 12P = .03565 (P < .05)$$

จากตาราง 4.36 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างประสพการณ์การขับรถแท็กซี่ของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายบ่อยมากเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 15.7 ของกลุ่มที่มีประสพการณ์การขับรถระหว่าง 1-4 ปี รองลงมาอัตราร้อยละ 14.3 ของกลุ่มที่มีประสพการณ์การขับรถต่ำกว่า 1 ปี รองลงมาอัตราร้อยละ 10.7 ของกลุ่มที่มีประสพการณ์การขับรถมากกว่า 11 ปี รองลงมาอัตราร้อยละ 7.1 ของกลุ่มที่มีประสพการณ์การขับรถ 7-11 ปี และรองลงมาอัตราร้อยละ 5.0 ของกลุ่มที่มีประสพการณ์การขับรถระหว่าง 4-7 ปี ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีประสพการณ์ขับรถระหว่าง 1-4 ปี มีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่ากลุ่มที่มีประสพการณ์ขับรถต่ำกว่า 1 ปีและมากกว่า 4 ปีขึ้นไป



ความแตกต่างระหว่างประตบการณ์การขับรดแท็กซี ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรม การขับรดซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.37 พบว่าระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับรดซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 2.41$$

$$df = 9$$

$$P = .19141 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.37 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่กับพฤติกรรม การขับรดซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรดแท็กซี

ระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่	พฤติกรรมการขับรดซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	1 (33.3%)	1 (33.3%)	1 (33.3%)	0	3 (100.0%)
1-4 ปี	6 (21.4%)	15 (53.6%)	4 (14.3%)	3 (10.7%)	28 (100.0%)
4-7 ปี	6 (23.1%)	7 (26.9%)	6 (23.1%)	7 (26.9%)	26 (100.0%)
มากกว่า 7 ปี	10 (15.9%)	35 (55.6%)	14 (22.2%)	4 (6.3%)	63 (100.0%)
รวม	23 (19.2%)	58 (48.3%)	25 (20.8%)	14 (11.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 2.41$$

$$df = 9$$

$$P = .19141 (P > .05)$$

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.38 พบว่าชั่วโมงการขับรถต่อวันที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 11.53 \quad df = 6 \quad P = .07331 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.38 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการขับรถต่อวันกับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการขับรถต่อวัน	พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
4-8 ชั่วโมง	6	5	7	0	18
	(33.3%)	(27.8%)	(38.9%)	0	(100.0%)
8-12 ชั่วโมง	12	37	13	12	74
	(16.2%)	(50.0%)	(17.6%)	(16.2%)	(100.0%)
มากกว่า 12 ชั่วโมง	5	16	5	2	28
	(17.9%)	(57.1%)	(17.9%)	(7.1%)	(100.0%)
รวม	23	58	25	14	120
	(19.2%)	(48.3%)	(20.8%)	(11.7%)	(100.0%)

$$X^2 = 11.53 \quad df = 6 \quad P = .07331 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.39 พบว่าชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิดชอบทางด้านซ้ายที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 18.57 \quad df = 9 \quad P = .02916 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันกับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิดชอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการพักผ่อนต่อวัน	พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิดชอบทางด้านซ้าย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	3 (14.3%)	11 (52.4%)	5 (23.8%)	2 (9.5%)	21 (100.0%)
6-8 ชั่วโมง	13 (20.0%)	34 (52.3%)	15 (23.1%)	3 (4.6%)	65 (100.0%)
8-10 ชั่วโมง	7 (29.2%)	10 (41.7%)	2 (8.3%)	5 (20.8%)	24 (100.0%)
10 ชั่วโมง	0	3 (30.0%)	3 (30.0%)	4 (40.0%)	10 (100.0%)
รวม	23 (19.2%)	58 (48.3%)	25 (20.8%)	14 (11.7%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 18.57 \quad df = 9 \quad P = .02916 (P < .05)$$

จากตาราง 4.39 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิดชอบทางด้านซ้าย พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิดชอบทางด้านซ้ายบ่อยมากเรียงลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 40.0 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันมากกว่า 10 ชั่วโมง รองลงมาอัตราร้อยละ 20.8 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันระหว่าง 8-10 ชั่วโมง รองลงมา อัตราร้อยละ 9.5 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อน ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง รองลงมา อัตราร้อยละ 4.6 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนระหว่าง 6-8 ชั่วโมง ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงพักผ่อนต่อวันมากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป มีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ซิดชอบทางด้านซ้าย บ่อยมากกว่า กลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงพักผ่อนน้อยกว่า 10 ชั่วโมง ต่อวัน

ความแตกต่างระหว่างจำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย

จากตารางที่ 4.40 พบว่าอายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 4.22 \quad df = 6 \quad P = .64756 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

อายุ	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
18-30 ปี	16	12	5	8	41
	(39.0%)	(29.3%)	(12.2%)	(19.5%)	(100.0%)
31-45 ปี	28	18	8	5	59
	(47.5%)	(30.5%)	(13.6%)	(8.5%)	(100.0%)
มากกว่า 45 ปี	8	7	1	4	20
	(40.0%)	(35.0%)	(5.0%)	(20.0%)	(100.0%)
รวม	52	37	14	17	120
	(43.3%)	(30.8%)	(11.7%)	(14.2%)	(100.0%)

$$X^2 = 4.22 \quad df = 6 \quad P = .64756 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.41 พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 21.77 \quad df = 9 \quad P = .00963 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

ระดับการศึกษา	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่าประถม	2	5	6	3	16
	(12.5%)	(31.3%)	(37.5%)	(18.8%)	(100.0%)
ประถม	26	20	5	7	58
	(44.8%)	(34.5%)	(8.6%)	(12.1%)	(100.0%)
มัธยม	14	10	0	3	27
	(51.9%)	(37.0%)	0	(11.1%)	(100.0%)
สูงกว่ามัธยม	10	2	3	4	19
	(52.6%)	(10.5%)	(15.8%)	(21.1%)	(100.0%)
รวม	52	37	14	17	120
	(43.3%)	(30.8%)	(11.7%)	(14.2%)	(100.0%)

$$X^2 = 21.77 \quad df = 9 \quad P = .00963 (P < .05)$$

จากตาราง 4.41 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถประมาทหรือหวาดเสียวบ่อยมากเรียงลำดับจากมากไปน้อย คือ อัตราร้อยละ 21.1 ของกลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามัธยม รองลงมาอัตราร้อยละ 18.8 ของกลุ่มที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา รองลงมาอัตราร้อยละ 12.1 ของกลุ่มที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษา และรองลงมาอัตราร้อยละ 11.1 ของกลุ่มที่มีระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามัธยม มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว บ่อยมากกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา และระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาลงมา

ความแตกต่างระหว่างระดับการศึกษาของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.42 พบว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 3.94 \quad df = 3 \quad P = .26837 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.42 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของกนขับรถแท็กซี่

สถานภาพสมรส	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
โสด	7	2	2	0	11
	(63.6%)	(18.2%)	(18.2%)	0	(100.0%)
สมรส	45	35	12	17	109
	(41.3%)	(32.1%)	(11.0%)	(15.6%)	(100.0%)
รวม	52	37	14	17	120
	(43.3%)	(30.8%)	(11.7%)	(14.2%)	(100.0%)

$$X^2 = 3.94 \quad df = 3 \quad P = .26837 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.43 พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 20.15 \quad df = 9 \quad P = .01704 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.43 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ยของคนชำระหนี้

รายได้ (บาท/เดือน)	การชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ย				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
1,000-3,000	4 (19.0%)	9 (42.9%)	6 (28.6%)	2 (9.5%)	21 (100.0%)
3,001-5,000	13 (31.7%)	16 (39.0%)	4 (9.8%)	8 (19.5%)	41 (100.0%)
5,001-7,000	18 (58.1%)	6 (19.4%)	3 (9.7%)	4 (12.9%)	31 (100.0%)
มากกว่า7,000บาท	17 (63.0%)	6 (22.2%)	1 (3.7%)	3 (11.1%)	27 (100.0%)
รวม	52 (43.3%)	37 (30.8%)	14 (11.7%)	17 (14.2%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 20.15 \quad df = 9 \quad P = .01704 (P < .05)$$

จากตาราง 4.43 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ชำระหนี้กับพฤติกรรมการชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ย พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมการชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ยบ่อยมาก เรียงจากมากไปน้อย คืออัตราร้อยละ 19.5 มีรายได้ระหว่าง 3,001-5,000 บาท รองลงมาอัตราร้อยละ 12.9 ของกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 5,001-7,000 บาท รองลงมาอัตราร้อยละ 11.1 ของกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท และรองลงมา อัตราร้อยละ 9.5 ของกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 1,000-3,000 บาท ตามลำดับ สรุปได้ว่า กลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-5,000 บาท/เดือน มีพฤติกรรมการชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ยบ่อยมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท และมากกว่า 5,000 บาท

ความแตกต่างระหว่างรายได้ของผู้ชำระหนี้ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการชำระหนี้ในลักษณะประมาณหรือหาค่าเฉลี่ย ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



จากตารางที่ 4.44 พบว่าอัตราค่าเช่ารถที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ  
ขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 5.36$$

$$df = 9$$

$$P = .80156 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าเช่ารถกับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะ  
ประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

อัตราค่าเช่ารถ (บาท/รอบ)	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
300-400	15 (48.4%)	6 (19.4%)	5 (16.1%)	5 (16.1%)	31 (100.0%)
400-500	19 (48.7%)	12 (30.8%)	3 (7.7%)	5 (12.8%)	39 (100.0%)
500-600	12 (40.0%)	10 (33.3%)	4 (13.3%)	4 (13.3%)	30 (100.0%)
มากกว่า 600	6 (30.0%)	9 (45.0%)	2 (10.0%)	3 (15.0%)	20 (100.0%)
รวม	52 (43.3%)	37 (30.8%)	14 (11.7%)	17 (14.2%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 5.36$$

$$df = 9$$

$$P = .80156 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.45 พบว่าประสมการณ์การขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรดในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 11.90 \quad df = 12 \quad P = .45413 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างประสมการณ์การขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรม  
การขับรดในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

ประสมการณ์การขับ แท็กซี่	การขับรดในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	3	1	2	1	7
	(42.9%)	(14.3%)	(28.6%)	(14.3%)	(100.0%)
1-4 ปี	24	16	5	6	51
	(47.1%)	(31.4%)	(9.8%)	(11.8%)	(100.0%)
4-7 ปี	4	8	4	4	20
	(20.0%)	(40.0%)	(20.0%)	(20.0%)	(100.0%)
7-11 ปี	7	6	0	1	14
	(50.0%)	(42.9%)	0	(7.1%)	(100.0%)
11 ปี	14	6	3	5	28
	(50.0%)	(21.4%)	(10.7%)	(17.9%)	(100.0%)
รวม	52	37	14	17	120
	(43.3%)	(30.8%)	(11.7%)	(14.2%)	(100.0%)

$$X^2 = 11.90 \quad df = 12 \quad P = .45413 (P > .05)$$

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.46 พบว่าระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่ที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 19.82 \quad df = 9 \quad P = .01903 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.46 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ได้ใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

ระยะเวลาที่ได้ใบ ขับขี่	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 1 ปี	1 (33.3%)	0	2 (66.7%)	0	3 (100.0%)
1-3 ปี	18 (64.3%)	6 (21.4%)	2 (7.1%)	2 (7.1%)	28 (100.0%)
4-7 ปี	6 (23.1%)	12 (46.2%)	4 (15.4%)	4 (15.4%)	26 (100.0%)
มากกว่า 7 ปี	27 (42.9%)	19 (30.2%)	6 (9.5%)	11 (17.5%)	63 (100.0%)
รวม	52 (43.3%)	37 (30.8%)	14 (11.7%)	17 (14.2%)	120 (100.0%)

$$X^2 = 19.82 \quad df = 9 \quad P = .01903 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.47 พบว่าชั่วโมงการขับรถต่อวัน ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถ ในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 12.64 \quad df = 6 \quad P = .04912 (P < .05)$$

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการขับรถต่อวันกับพฤติกรรมการขับรถ ในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการขับรถต่อวัน	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
4-8 ชั่วโมง	8	4	1	5	18
	(44.4%)	(22.2%)	(5.6%)	(27.8%)	(100.0%)
8-12 ชั่วโมง	35	18	10	11	74
	(47.3%)	(24.3%)	(13.5%)	(14.9%)	(100.0%)
มากกว่า 12 ชั่วโมง	9	15	3	1	28
	(32.1%)	(53.6%)	(10.7%)	(3.6%)	(100.0%)
รวม	52	37	14	17	120
	(43.3%)	(30.8%)	(11.7%)	(14.2%)	(100.0%)

$$X^2 = 12.64 \quad df = 6 \quad P = .04912 (P < .05)$$

จากตาราง 4.47 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว พบว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวบ่อยมาก เรียงตามลำดับจากมากไปน้อยคือ อัตราร้อยละ 27.8 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4-8 ชั่วโมงต่อวัน รองลงมาคืออัตราร้อยละ 14.9 ของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงระหว่าง 8-12 ชั่วโมงต่อวัน และรองลงมา มีอัตราร้อยละ 3.6 แสดงว่าของกลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมง ตามลำดับ สรุปได้ว่า จำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4-8 ชั่วโมงต่อวัน มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว บ่อยมากกว่ากลุ่มที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวัน มากกว่า 8 ชั่วโมง

ความแตกต่างระหว่างจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับรถแท็กซี่ก่อให้เกิดความแตกต่างในพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.48 พบว่าชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

$$X^2 = 14.49 \quad df = 9 \quad P = .10607 (P > .05)$$

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันกับพฤติกรรมการขับรถ ในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่

ชั่วโมงการพักผ่อน ต่อวัน	การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว				รวม
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	บ่อยมาก	
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	5	8	3	5	21
	(23.8%)	(38.1%)	(14.3%)	(23.8%)	(100.0%)
6-8 ชั่วโมง	30	19	10	6	65
	(46.2%)	(29.2%)	(15.4%)	(9.2%)	(100.0%)
8-10 ชั่วโมง	13	8	1	2	24
	(54.2%)	(33.3%)	(4.2%)	(8.3%)	(100.0%)
10 ชั่วโมง	4	2	0	4	10
	(40.0%)	(20.0%)	0	(40.0%)	(100.0%)
รวม	52	37	14	17	120
	(43.3%)	(30.8%)	(11.7%)	(14.2%)	(100.0%)

$$X^2 = 14.49 \quad df = 9 \quad P = .10607 (P > .05)$$

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 5.การพิสูจน์สมมติฐาน

การวิเคราะห์พฤติกรรมในการขับรถของคนขับรถแท็กซี่ว่ามีส่วนทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด ตามที่ตั้งสมมติฐานหรือไม่ โดยเป็นการเปรียบเทียบระหว่างค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมหลักเปรียบเทียบกับ ค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากจะเป็นไปตามสมมติฐานซึ่งจะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่า พฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน จึงปฏิเสธสมมติฐานและในการเปรียบเทียบว่าพฤติกรรมใดมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากกว่ากัน โดยนำค่าดัชนีของแต่ละพฤติกรรมมาเปรียบเทียบค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่ามากที่สุด แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด ในทางตรงกันข้ามค่าดัชนีของพฤติกรรมใดมีค่าน้อยที่สุดแสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อยที่สุด ซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

### สมมติฐานการวิจัย

#### 1.การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V1 “เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปได้โดยเร็ว” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V4 “เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟสีแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถ ” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V5 “ถ้าสัญญาณไฟเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางแยกมีรถอื่นขวางอยู่จนไม่สามารถขับผ่านไปข้างหน้าท่านจะหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard dEviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 204.66 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 17.18) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร

(Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงยอมรับสมมุติฐาน

พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่นี้ ได้แก่ การไม่หยุดหลังเส้นให้หยุดเมื่อมีสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองอำพัน ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุดเมื่อมีสัญญาณไฟจราจรสีแดง และไม่ไปเมื่อมีสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏ ซึ่งแต่ละพฤติกรรม อาจส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาจราจรได้ เช่นถ้าหากผู้ขับรถได้ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟเหลืองอำพันหรือไฟแดงไปแล้ว จะด้วยเจตนาหรือจับตามคันอื่นไปแล้วไปคิดท้ายแถวอยู่กลางถนนหรือกลางแยก หรือที่เรียกว่า “ค้างแยก” จะส่งผลทำให้รถในทิศทางอื่นที่ได้รับสัญญาณไฟจราจรถูกต้อง ไม่สามารถขับผ่านถนนหรือแยกไปได้หรือในกรณีที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรแล้วทำให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถที่ได้สัญญาณไฟจราจรถูกต้องในทิศทางอื่นทำให้การจราจรติดขัดได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และกรณีที่สัญญาณไฟเขียวปรากฏก็ไม่ขับรถไปโดยเร็วทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้เช่นเดียวกัน ซึ่งสาเหตุในการฝ่าฝืนอาจเกิดจากความเร่งรีบในการเดินทางเพื่อคืนรณหาเงินหรือเกิดจากความเห็นแก่ตัว

## 2 การขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่มีผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V8 “ขณะขับรถ หากมีรถจำนวนมากท่านจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแข่งไปด้านหน้า เมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V7 “เมื่อท่านเห็นว่าถนนว่าง ท่านมักจะแซงรถขึ้นในช่องทางรถสวน” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V12 “ท่านเคยขับรถแข่งคันอื่นด้านซ้าย”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 206.00 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 20.31) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงยอมรับสมมุติฐาน

พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน เป็นพฤติกรรมที่เกิพบเห็นได้มาในคนขับรถแท็กซี่เนื่องจากคนขับรถแท็กซี่ต้องพยายามทำงานหาเงินให้ได้มากที่สุด ซึ่งการขับรถนี้ไม่มีรายรับเป็นประจำที่แน่นอน ดังนั้นถ้าในแต่ละวันขับรถได้รายน้อยจะต้องคืนรณหาเงินให้ได้รายมากแม้จะฝ่าฝืนกฎหมายบ้างและทำมกตางสภาพการจราจรที่ติดขัดในปัจจุบัน แม้จะเป็นที่คับขัน คือ ทางที่



มีจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวางหรือในที่ซึ่งมองเห็น หรือทราบ ได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิด อันตรายหรือเสียหายแก่รถหรือคนง่าย คนขับรถแท็กซี่ก็ขับรถแรงได้ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางการจราจรได้ ซึ่งผลสุดท้ายทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้เช่นเดียวกัน

### 3. การฝ่าฝืนป้ายห้ามกัถบรถของคนที่ขับรถแท็กซี่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V14 “ก่อนจะกัถบรถ ท่านกะประมาณหรือเอา ใจคนขับรถคันอื่น ทั้งรถที่สวนมาและรถที่ตามหลัง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V15 “เมื่อขับรถถึง สีแยกและไม่มีตำรวจอยู่ท่านมักจะกัถบรถ” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V17 “เมื่อพบป้ายตามรูป ท่านจะกัถบรถหากมีคนอื่นทำก่อน”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard dEviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index Score) เท่ากับ 180 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 17.84) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ย ของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้ ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย จึงปฏิเสธสมมุติ ฐาน

พฤติกรรมดังกล่าวเป็นการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรห้ามกัถบรถที่สร้างขึ้นในทาง เข้าพนักงานจะเคร่งครัดมากแม้จะไม่ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในทาง เป็นเครื่องหมายจราจรประเภท บังคับ ถ้าฝ่าฝืนจะมีความผิด และจุดที่ติดตั้งเครื่องหมายจราจรดังกล่าวจะเป็นจุดที่มีความสำคัญ ต่อการเคลื่อนที่ของการจราจร หากมีการฝ่าฝืนแล้วจะมีผลกระทบต่อปัญหาจราจรมาก

แต่จากการสำรวจคนขับรถแท็กซี่แล้วพบว่า พฤติกรรมดังกล่าวมีน้อยอาจจะเป็น เพราะเกรงกลัวจะถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม หรือจะเป็นการกีดขวางการจราจรและเกิดความไม่ ปลอดภัยได้จึงยอมเสียเวลาเลยไปกัถบรถที่กัถบข้างหน้าเพื่อความปลอดภัย จึงทำให้พฤติกรรม ดังกล่าวของคนขับรถแท็กซี่มีผลกระทบต่อปัญหาจราจรน้อย

### 2. การขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่มีผลกระทบทำให้เกิด ปัญหาจราจรมาก

จากการวิเคราะห์ พฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุดในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรมที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V24 “ท่านมักจะขับรถช่องทางซ้ายสุดและจะ แชนงรถอื่นไปช่องทางขวาโดยไม่เปลี่ยนกลับช่องเดิม” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V20 “ท่านมัก

จะจับรถช่องทางเดินรถซ้ายสุดแม้จะเป็นช่องเดินรถประจำทางเพื่อเห็นผู้โดยสารชัดเจน” และ  
 ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V22 “ส่วนใหญ่ท่านจับรถในช่องทางด้านซ้ายสุดเพื่อสะดวกในการรับผู้  
 โดยสาร”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard  
 dEviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index  
 Score) เท่ากับ 244 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 14.48) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ย  
 ของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้  
 ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร  
 (Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก จึงยอมรับสมมุติ  
 ฐาน

พฤติกรรมดังกล่าวเป็นพฤติกรรมที่เด่นสุดหรือเกิดขึ้นมากที่สุดในบรรดาผู้ขับรถ  
 แท็กซี่ โดยเป็นลักษณะการฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถโดยกฎหมายได้กำหนดให้รถช้าหรือ  
 รถที่เด่นด้วยความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกันเพื่อให้เกิดการสัมพันธ์  
 กับการแซงรถทางขวากฎหมายจึงได้บังคับรถจำพวกนี้ให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถ  
 ด้านซ้ายเท่าที่ทำได้ ถ้าหากฝ่าฝืนแล้วจะทำให้รถที่เด่นตามไม่สามารถที่จะแซงขึ้นได้หรือเกิด  
 ความไม่สะดวกในการเดินทางซึ่งมีผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาจราจรเช่นเดียวกัน กรณีผู้ขับรถ  
 แท็กซี่นั้นบางครั้งอาจเกิดจากการที่ขับรถหาผู้โดยสารข้างถนนจึงขับรถช้าแต่ไม่ยอมขับรถในช่อง  
 การจราจรด้านซ้าย หรืออาจเกิดจากความเห็นแก่ตัวหรือไม่มีการจราจร

##### 5 การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเดียวของคนขับรถ แท็กซี่ มีผลกระทบต่อทำให้เกิด ปัญหาจราจรน้อย

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่มีความสำคัญที่สุด ในกลุ่มนี้ (ลำดับที่ 1-3) พบว่า พฤติกรรม  
 ที่มีความสำคัญอันดับที่ 1 ได้แก่ ตัวแปร V25 “ท่านมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90  
 กม./ชม. เนื่องจากชำนาญเส้นทาง” ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตัวแปร V30 “บางครั้งท่านไม่สามารถควบคุม  
 อารมณ์ในขณะที่ขับรถได้” และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตัวแปร V27 “เมื่อมีผู้โดยสารเรียกขณะท่านขับรถ  
 ด้วยความเร็ว ท่านจะเลี้ยวรถเข้าไปรับผู้โดยสารทันที”

เมื่อพิจารณาถึงค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Score) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard  
 dEviation : S.D.) ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรในกลุ่มนี้ (6 ตัวแปร) มีค่าดัชนีเฉลี่ย (Mean Index  
 Score) เท่ากับ 176 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 17.00) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ย  
 ของตัวแปรรวม (30 ตัวแปร) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 49.47) จะเห็นได้  
 ว่า ค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ (Mean ของกลุ่ม) มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร

(Mean รวม) แสดงว่า พฤติกรรมนี้ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย จึงปฏิเสธสมมุติฐาน

พฤติกรรมการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินนั้น เป็นความคิดในลักษณะที่การขับรถโดยเห็นแก่ตัวไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของบุคคลอื่น เช่นการเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปมาเสมอ การขับรถเร็ว ไม่ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ควร เป็นต้น เพราะการกระทำเช่นนี้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในทางได้ง่ายและจะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรตามมา แต่จากการสำรวจคนขับรถแท็กซี่แล้วพบว่าส่วนใหญ่ตอบว่าไม่เคยกระทำ และจากการสัมภาษณ์พบว่าการตรวจสอบสภาพรถก่อนขับรถ การขับรถนุ่มนวล ขับรถช้า ซึ่งทำให้เห็นว่า พฤติกรรมนี้ไม่ค่อยก่อให้เกิดปัญหาการจราจรมากนัก

และจากการสังเกตพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริง พบว่าคนขับรถแท็กซี่จะมีพฤติกรรมขับรถโดยประมาท คือขับรถแซงซ้ายขวาไม่ใช้ความระมัดระวัง การขับรถเร็ว เป็นต้น ซึ่งอาจจะเป็นเพราะความเร่งรีบในการหารายได้ หรือความเห็นแก่ตัว

จากการศึกษาพฤติกรรมหลักการขับขี่ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ตัวแปร V19 - V24 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 244.00 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 14.48

ลำดับที่ 2 การขับรถแซงในที่คับขัน ตัวแปร V7 - V12 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 206.00 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 20.31

ลำดับที่ 3 การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ตัวแปร V1 - V6 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 204.66 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.18

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ ตัวแปร V13 - V18 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 180.84 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.84

ลำดับที่ 5 การขับรถในลักษณะประมาทหรือน่าหวาดเสียว ตัวแปร V25 - V30 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 176.34 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 17.00