

ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร  
Attitudes of Taxi Motorcycle Service Users in Bangkok Metropolis



โดย

นางสาวอุไร ประจักษ์  
รหัสประจำตัว 39066690

เสนอ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
เพื่อความสะดวกแห่งปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บริหารธุรกิจ)  
ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2541

เลขหมู่.....  
เลขทะเบียน..... 32729  
วัน, เดือน, ปี..... 25 พ.ค. 2542

## บทคัดย่อ

ชื่อเรื่อง	:	ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในกรุงเทพมหานคร
นักศึกษา	:	นางสาวอุไร ประจักษ์
ระดับการศึกษา	:	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	:	บริหารธุรกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา	:	รองศาสตราจารย์ อมรศรี ต้นพิพัฒน์

จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการหลั่งไหลของชาวชนบทเข้าสู่เมือง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด บริการขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอและให้บริการได้ไม่ทั่วถึง ทำให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของชาวกรุงเทพฯ และนับวันจะเพิ่มจำนวนมากขึ้น เนื่องจากสะดวก รวดเร็ว และใช้เวลาในการเดินทางน้อย อย่างไรก็ตามผู้ใช้บริการมักประสบกับปัญหาความไม่ปลอดภัยจากการใช้บริการวินรถและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมในแง่ของการเป็นแหล่งมั่วสุมและก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรมตามมา

การศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง และศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร จำนวน 300 คน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 20 - 29 ปี มีการศึกษาอยู่ในระดับอาชีวศึกษา สถานภาพโสด ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทและลูกจ้างในโรงงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 8,000 บาท ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง 5 - 8 ครั้ง/สัปดาห์ สาเหตุหรือสิ่งจูงใจที่ทำให้ใช้บริการมากเนื่องจากสะดวกและรวดเร็ว ต้องการให้ถึงที่หมายทันเวลา การจราจรติดขัด ใช้เวลาในการเดินทางน้อย สามารถไปทางลัดได้ มีวินรถอยู่ใกล้บ้านหรือที่ทำงาน ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติที่ใช้บริการแล้วเกิดความไม่ปลอดภัยสูงเนื่องจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถด้วยความ

คึกคะนองนำหวาดเสียว ขับรถแข่งคันอื่นในที่คับขัน ขับรถแข่งซ้ายแข่งขวาและกระชั้นชิด รถคันหน้า ขับรถด้วยความไม่ระมัดระวังและประมาท ในด้านคุณภาพของการบริการยังไม่ดีพอ เนื่องจากรถที่ให้บริการไม่มีที่ยึดจับ รถสูงขึ้นลงไม่สะดวก เบาะนั่งผู้โดยสารเล็ก รถเก่าและมีเสียงดัง ผู้ขับซึ่งสวมเสื้อผ้าไม่สะอาด ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร มีมารยาทไม่เหมาะสมก้าวร้าว ในด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินยังไม่เหมาะสมเนื่องจากสถานที่ตั้งวินก็คขวางทางสัญจรของประชาชน อย่างไรก็ตามผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ยังคงเห็นว่าควรมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไปเนื่องจากสะดวก รวดเร็วและใช้เวลาในการเดินทางน้อย แม้จะต้องประสบปัญหาด้านความปลอดภัยแต่ยังคงมีความจำเป็นต้องการใช้บริการอยู่ จากการทดสอบสมมติฐานทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกัน เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนและความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง และจะแตกต่างกันเมื่อจำแนกตามเพศและอายุ โดยเมื่อจำแนกตามเพศจะมีทัศนคติแตกต่างกัน ในด้านความปลอดภัยและด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง และจำแนกตามอายุจะมีทัศนคติแตกต่างกันในด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากผลการศึกษาที่ได้ จึงเห็นควรให้รถจักรยานยนต์รับจ้างวิ่งเฉพาะในซอยเท่านั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ผู้ขับฯและลดปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจราจร ควรจัดพระราชบัญญัติกฎจราจรเข้าเป็นหลักสูตรในการเรียนการสอนของการศึกษาภาคบังคับ เพื่อให้เยาวชนได้มีความรู้เรื่องกฎจราจรรวมถึงวิธีการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง กรมการขนส่งทางบกควรจัดหลักสูตรอบรมเกี่ยวกับกฎจราจรเพื่อทบทวนและเพิ่มพูนความรู้ให้แก่ผู้ขับฯรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้งที่มีการต่อทะเบียนรถและสำนักงานตำรวจแห่งชาติควรกวดขันและเข้มงวดในการจับกุมผู้ประพฤตินอกกฎจราจรเพื่อสร้างวินัยในการขับรถให้ถูกกฎจราจร

## ABSTRACT

**Title** : Attitudes of Taxi Motorcycle Service Users  
in Bangkok Metropolis

**Student** : Miss Urai Prajug

**Level of Study** : Master of Business Administration

**Major** : Business Administration

**Advisor** : Associate Professor Amornsri Tanpipat

The rapid expansion of Bangkok Metropolis and the flow of rural population into urban areas posed problems of traffic congestion and inadequate and incomprehensive public transportation service. The problems prompted service of taxi motorcycles as another alternative to Bangkok people's travelling. The service is increasing day by day due to convenience, swiftness and less-time travelling. Nevertheless, service users often face an unsafety problem of riding on taxi motorcycles. In addition, a taxi motorcycle stand caused a social problem in an aspect of being a disorderly house and subsequently a crime problem.

The purposes of the research on attitudes of taxi motorcycle service users in Bangkok Metropolis were to study reasons or motives for using taxi motorcycle services; attitudes of taxi motorcycle service users towards different aspects, such as safety, quality of services, as well as environment of taxi motorcycle stand location; and problems of using taxi motorcycle services. The questionnaires were used as the research tool for collecting data from 300 taxi motorcycle users in Bangkok Metropolis.

The result of the study indicated that most of the taxi motorcycle service users were females aged between 20-29, in level of vocational education, being single status, and working as company staff or factory employees with average income of 5,001-8,000 baht per month. The frequency of using the taxi motorcycle services was 5-8 times per week. The research findings suggested that firstly, the reasons or motives for greatly using the services were convenience and rapidness, needs to arrive at the

destination in time, avoidance of the congested traffic, less-time consuming, the motorcycles' capability to go through shortcuts, and taxi motorcycle stands located near home and offices. Secondly, the taxi motorcycle service users expressed their attitudes towards safety that riding on the taxi motorcycles caused high risks because the taxi motorcyclists drove with high speed and frightening recklessness, overtook other vehicles in restricted space, weaved in and out of traffic at high speed and moved too closely to the front vehicles, and drove carelessly as well as recklessly. The service users also commented that the quality of services was not good enough due to the fact that the taxi motorcycles lacked passenger holders; the body of the vehicle was too high-rise to get on and off conveniently; pillions were too small; vehicles were old and noisy; and the drivers wore dirty clothes, treated passengers impolitely, were bad-mannered and aggressive. As for environment, the taxi motorcycle stands were not located in proper places as they obstructed the pavements. Lastly, the service users encountered the unsafety problems. However, the services were still needed because the service users mostly felt that the services should continue due to convenience, swiftness and short-time travelling. According to the hypothesis test, the attitudes of the taxi motorcycle service users did not differ when classified by educational level, marital status, occupation, average income per month, and frequency of using the taxi motorcycle services. On the other hand, the attitudes of the service users were different when classified by sex and age. By sex classification, the attitudes were different in safety and environment of taxi motorcycle stand location. When classified by age, the attitudes differed in safety, quality of services, and environment of taxi motorcycle stand location.

Based on the findings, it was recommended that the taxi motorcycles run in lanes only. For safety of the passengers and the drivers as well as for alleviation of parking problem of traffic obstruction, it was suggested that Traffic Act be included in the curriculum of compulsory education so that the youth would gain access to the knowledge of traffic rules including the right practice. Besides, Land Transportation Department should arrange a training course on traffic rules for review and increase of

knowledge to the taxi motorcycle drivers whenever the vehicle registration is renewed. With a view to establish driving discipline, the Royal Thai Police Headquarters should also be strict with arrest of those who break the traffic rules.

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาดิฉันที่ศึกษาในครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงด้วยดีด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของ รองศาสตราจารย์อมรศรี ดันพิพัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาซึ่งเป็นผู้ช่วยเหลือให้คำแนะนำแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดีมาโดยตลอด ผู้เขียนมีความรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้เขียน จนสามารถนำแนวความคิดและทฤษฎีมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาดิฉันได้เป็นอย่างดี และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของคณะเทคโนโลยีการเกษตรที่ได้เป็นผู้ประสานงานอำนวยความสะดวกในการนำเสนอรายงานการศึกษาดิฉันของผู้เขียนจนสำเร็จลุล่วงด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิไลวรรณ วอนยอดพันธุ์ รองอธิการบดีฝ่าย การคลังและทรัพย์สิน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่เป็นกำลังใจให้ มาโดยตลอด ผู้เขียนมีความรู้สึกซาบซึ้งในความเมตตาของท่านเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบ ขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ซึ่งเป็นผู้ให้ชีวิต ให้การศึกษามาตั้งแต่เยาว์วัย และเป็นกำลังใจให้ผู้เขียนมาโดยตลอด ขอกราบขอบพระคุณคุณครูที่เคยอบรมสั่งสอนและขอขอบคุณ พี่ น้อง และหลาน ๆ ตลอดจนถึงเพื่อนร่วมงานที่คอยสนับสนุนและให้กำลังใจมาโดยตลอด

สุดท้ายนี้หากการศึกษาดิฉันครั้งนี้มีคุณประโยชน์ใด ๆ ผู้เขียนขอมอบเป็นเครื่องสักการะ ในความดีของครู อาจารย์ ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้แก่ศิษย์ด้วยความเมตตาตลอดมา

นางสาวอุไร ประจักษ์

9 มีนาคม 2542

## สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(1)
สารบัญ	(2)
สารบัญตาราง	(4)
สารบัญภาพ	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญและปัญหาของการศึกษา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
ขอบเขตของการศึกษา	4
นิยามศัพท์	4
การตรวจเอกสาร	4
วิธีการศึกษา	9
สมมติฐานของการศึกษา	11
กรอบแนวความคิดในการศึกษา	12
บทที่ 2 รถจักรยานยนต์รับจ้าง	13
ความเป็นมาของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	13
การดำเนินธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง	14
การขยายตัวของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	17
ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	18
ปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้าง	19
ข้อดีและข้อเสียของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	19
ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	21

	หน้า
บทที่ 3 ผลการศึกษา	24
ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	24
สาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	29
ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	30
ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง	35
การทดสอบสมมติฐานของการศึกษา	43
ปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	53
บทที่ 4 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	54
สรุปผล	54
ข้อเสนอแนะ	55
บรรณานุกรม	56
ภาคผนวก	58

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 สถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ปี 2534-2538	2
2 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามเพศ	24
3 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอายุ	25
4 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับการศึกษา	26
5 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามสถานภาพสมรส	26
6 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ	27
7 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	28
8 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	28
9 ระดับสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	30
10 ระดับทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านความปลอดภัย	32
11 ระดับทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านคุณภาพของการบริการ	32
12 ระดับทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน	34
13 แสดงผลทัศนคติโดยรวม	35
14 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง	35
15 เหตุผลที่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	36
16 ข้อเสนอแนะที่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	38
17 เหตุผลที่ไม่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	39
18 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามเพศ	40
19 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามอายุ	40
20 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามระดับการศึกษา	41
21 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามสถานภาพสมรส	41
22 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามอาชีพ	42
23 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	42
24 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความถี่ที่ใช้บริการ	43
25 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับเพศ	44
26 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับอายุ	45

ตารางที่	หน้า
27 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับระดับการศึกษา	47
28 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานภาพสมรส	48
29 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับอาชีพ	49
30 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	50
31 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความถี่ที่ใช้บริการ	52

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการศึกษา	12

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความสำคัญและปัญหาของการศึกษา

ในปัจจุบันนี้เป็นที่ยอมรับกันว่ากรุงเทพมหานคร กำลังประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญ ทำให้ประเทศต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจ สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง และเวลาในการเดินทาง (ศักดิ์ชัย, 2536: 55) ซึ่งสาเหตุของการเกิดปัญหาการจราจรติดขัดนี้เกิดจากปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง ปัจจัยเกี่ยวกับคน ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและขนส่ง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีการขยายตัวไม่สอดคล้องกับทรัพยากรที่มีอยู่ โดยปัจจัยที่เกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมืองมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วจากพื้นที่ที่อยู่อาศัยแบบกระจายเปลี่ยนเป็นพื้นที่อยู่อาศัยแบบแออัดและเต็มไปด้วยบริษัท ห้างร้าน และสถานที่ราชการ ปัจจัยทางด้านคนจะเกี่ยวข้องกับผู้ใช้ขี้นวดยาน คนเดินเท้าและผู้โดยสารประพัตติไม่ถูกกฎจราจร ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อมจะเกี่ยวข้องกับการขาดพื้นที่ในการจราจร ขาดสถานที่จอดรถที่ห่างจากถนน ขาดเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ถนนขรุขระเป็นหลุมบ่อ ถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง เป็นการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและไม่สอดคล้องกับถนนที่มีอยู่ (ศราวดี, 2524: 7-33) นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ อีกเช่นขอบข่ายของถนนหลักแทบทุกสายมุ่งเข้ากลางใจเมืองโดยไม่มีทางออกหรือทางเลี่ยงเมือง การพัฒนาการด้านสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำ และโทรศัพท์ที่ต้องเร่งรัดดำเนินงานให้ทันกับความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งทุกฝ่ายที่ขยายงานขาดการประสานงานที่ดี จึงทำให้มีการก่อสร้างและการขุดเจาะอยู่เสมอ ปัญหาจุดตัดของถนนสายหลักและรางรถไฟในเขตตัวเมืองซึ่งมีมากกว่า 15 แห่ง เมื่อมีรถไฟผ่านจำเป็นต้องมีการกั้นถนน ทำให้รถแล่นผ่านไม่ได้ ปัญหาจากรถโดยสารประจำทาง รถเมล์เล็ก และรถบรรทุก นอกจากเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ การกลับรถหรือการเลี้ยวรถมักจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ นอกจากนี้รถโดยสารประจำทางและรถเมล์เล็กที่หยุดรับส่งผู้โดยสารมักจะหยุดซ้อนคันกันหรือหยุดกลางถนน ทำให้เกิดการกีดขวางทางสำหรับรถอื่น ๆ (สมาคมนักเรียนทุนรัฐบาลไทย, 2541: 115) จากปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนรถยนต์ ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในปี 2534-2538 (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ปี 2534-2538

(หน่วย : คัน)

ประเภทรถ	2534	2535	2536	2537	2538
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	202,729	241,158	314,192	378,584	443,040
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน	157,938	167,420	192,209	205,316	208,066
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	801,729	902,391	1,108,858	1,301,139	1,519,042
รถจักรยานยนต์	4,634,102	5,301,498	6,155,581	7,014,800	7,941,768
รถอื่น ๆ	159,553	180,939	218,107	220,080	212,384
รวมรถตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์	5,956,051	6,793,406	7,988,947	9,119,919	10,324,300

ที่มา : (กรมการขนส่งทางบก, 2539)

จากสถิติ จำนวนรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี 2534-2538 พบว่าช่วงเวลาในแต่ละปีจะมีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นจึงมีผลทำให้ยานพาหนะที่อยู่บนท้องถนนคับคั่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ประกอบกับบริการขนส่งสาธารณะมีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้คนจำนวนมากซื้อรถจักรยานยนต์มาใช้ และบางคนซื้อมาเพื่อประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อรับส่งผู้โดยสาร เพราะมีความคล่องตัวสูงและประหยัดค่าเชื้อเพลิงจากการขยายตัวของกรุงเทพฯ อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดซอยต่าง ๆ มากกว่า 10,000 ซอย ความต้องการใช้รถโดยสารประจำทางในพื้นที่ห่างจากถนนใหญ่ซึ่งไม่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการหรือเกินเวลาเดินรถประจำทางแต่ยังมีผู้ต้องการใช้บริการอยู่ โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ตามชานเมืองมากกว่า 100 แห่ง และพื้นที่ชุมชนแออัด 656 แห่ง มีประชากร 773,540 คน ที่กระจายอยู่ทั่วกรุงเทพฯ ทำให้ความต้องการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างมีมากขึ้นเนื่องจากรวดเร็วและมีความคล่องตัวสูง สามารถไปได้เกือบทุกพื้นที่ ประหยัดเวลาในการเดินทางและค่าโดยสารต่ำกว่ารถ

รับจ้างประเภทอื่นดังนั้นก็ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างเข้ามามีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสาร (ศักดิ์ชัย, 2536: 57)

จากความต้องการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาเช่น ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ทุก ๆ วันจะมีอุบัติเหตุจากรถชนิดนี้ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นคนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตคือคนที่ขับรถและนั่งซ้อนท้าย สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่ศีรษะกระทบพื้นถนนหรือของแข็ง (นิยม, 2536: 25) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมการขับรูดฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การขับรถแข่งในที่คับขัน การขับรถประมาทและหวาดเสียวอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีการศึกษาน้อย (วรรณ, 2539: 180) นอกจากนี้ยังมีปัญหาการสูบบุหรี่ กล่าววาทาไม่สุภาพ ดื่มสุราหรือของมีเมาขณะที่ขับรถ (สุดารัตน์, 2538: 9) และรถที่ให้บริการไม่มั่นคง แข็งแรง อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์มีควันขาวหรือเสียงดัง ก่อให้เกิดอันตรายหรือความเดือดร้อนรำคาญต่อผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป การจอดรอของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยและริมถนนบนทางเท้าใช้ที่พักโดยสารประจำทางเป็นที่ตั้งวินเป็นการกีดขวางทางสัญจรของประชาชน (ศักดิ์ชัย, 2536: 62-63)

จากปัญหาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดังกล่าวข้างต้นทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความเดือดร้อน รำคาญ สูญเสียอวัยวะ ชีวิต และทรัพย์สิน การนำรถจักรยานยนต์รับจ้างมาขนส่งผู้โดยสาร นับว่าเป็นสิ่งที่ไม่สมควร เนื่องจากมีอันตรายทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร อีกทั้งยังไม่มีกฎหมายข้อใดมารองรับ ในสภาพปัจจุบันการที่จะยกเลิกการเดินทางรับจ้างคงเป็นไปได้ยากเพราะเป็นที่ต้องการของประชาชนและประชาชนเห็นความจำเป็นของรถจักรยานยนต์รับจ้างในสภาพการจราจรที่ถึงขั้นวิกฤติในกรุงเทพฯ ดังนั้นการศึกษาถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงน่าจะเป็นประโยชน์ที่แสดงให้เห็นถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการอันจะเป็นข้อมูลพื้นฐานให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้นำไปปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
3. ศึกษาเพื่อทราบปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. ทำให้ทราบถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
4. เพื่อใช้เป็นข้อมูลให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เหมาะสมต่อไป

## ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเพื่อทราบทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เฉพาะในกรุงเทพฯ ระยะเวลาที่ทำการศึกษาดังแต่เดือนพฤศจิกายน 2541 ถึง กุมภาพันธ์ 2542

## นิยามศัพท์

ทัศนคติ หมายถึง ระเบียบของความคิด ความเชื่อ และสิ่งจูงใจที่ผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

วิน หรือ คิว หมายถึง กลุ่มของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกัน เพื่อเดินรถรับส่งผู้โดยสารในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง หรือเส้นทางใด เส้นทางหนึ่ง

รถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในกรุงเทพฯ

## การตรวจเอกสาร

ศราวุฒิ (2524) ได้กล่าวถึงปัญหาของการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ซึ่งเกิดจากปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง ปัจจัยเกี่ยวกับคน ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีการขยายตัวไม่สอดคล้องกับทรัพยากรที่มีอยู่โดยปัจจัยที่เกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมืองมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วจากพื้นที่ที่อยู่อาศัยแบบกระจาย เปลี่ยนเป็นพื้นที่อยู่อาศัยแบบแออัด และเต็มไปด้วยบริษัท

จับกุมเนื่องจากมีความชำนาญในการขับซึ่งรถจักรยานยนต์หลบหนีและมีการวางแผนทำงานกันเป็นที่มงาน

นิรนาม (2537) กล่าวถึงปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งกำลังเป็นปัญหาใหญ่หลวงสำหรับคนกรุงเทพฯ และรวมไปถึงธุรกิจการค้าต่าง ๆ ต้องได้รับความเสียหายอย่างมาก ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศและสวัสดิภาพของประชาชน ปัญหาการจราจรติดขัดนั้นส่วนหนึ่งมาจากการขยายตัวของประชากรที่อพยพเข้ามาสู่กรุงเทพฯ เพื่อมาหางานทำทั้งแบบบางฤดูกาลและทำงานถาวร ส่วนหนึ่งมาจากยานพาหนะเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากคนส่วนใหญ่ต้องการความสะดวกสบายและไม่ต้องการเบียดเสียดยัดเยียดในรถโดยสารประจำทาง จึงทำให้ปริมาณรถยนต์ในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การจราจรจึงเป็นปัญหาที่รุนแรงและยากที่จะแก้ไขและส่วนหนึ่งมาจากการขาดแคลนบริการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ โดยประชาชนระดับล่างและระดับกลางซึ่งเป็นคนกลุ่มใหญ่ที่จำเป็นต้องอาศัยบริการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง แต่บริการขนส่งสาธารณะมีอยู่อย่างจำกัด รวมถึงระบบโครงข่ายของบริการรถโดยสารประจำทางไม่ทั่วถึง ทำให้คนนิยมมาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น เนื่องจากประหยัดเวลาในการเดินทางและค่าโดยสารต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับรถแท็กซี่และรถสามล้อเครื่อง แต่มีข้อเสียที่ยังไม่มีกฎหมายที่จะควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยตรงและเจ้าหน้าที่ตำรวจบางท้องที่ก็อาจจะได้รับผลประโยชน์หรือส่วนแบ่งจากหัวหน้าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้มีการละเลยการจับกุมรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ปฏิบัติผิดกฎจราจร อันอาจก่อให้เกิดอันตรายเพราะส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์รับจ้างมักจะมีข้อบกพร่องอย่างน่าหวาดเสียว นอกจากนี้ยังมีปัญหาการเกิดอาชญากรรมการปล้นจี้ผู้โดยสารในที่เปลี่ยว โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นสตรี ดังนั้นจึงควรมีมาตรการในการควบคุมดูแลโดยให้มีการทำประวัติผู้ขับขี่ ตรวจสอบสภาพรถหรือเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ 2522 รถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น เพื่อสะดวกต่อการควบคุมและป้องกันอาชญากรรมที่อาจจะเกิดขึ้นได้และควรที่จะกำหนดให้มีการต่อทะเบียนทุกปี นอกจากนี้ควรกำหนดให้มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจัดตั้งในบริเวณหน้าปากซอยเท่านั้น เพื่อจะได้ไม่กีดขวางทางสัญจรในท้องถนน รวมทั้งการกวดขันควบคุมให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยตามที่กฎหมายบังคับเพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นด้วย

สุดารัตน์ (2538) นางสาวสุดารัตน์ เกตุราพันธ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขพระราชบัญญัติ ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยได้แบ่งประเภทรถจักรยานยนต์รับจ้างออกเป็น 2 ประเภท คือ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยห้ามมิให้นำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลนำไปรับจ้างเด็ดขาดและการนำรถจักรยานยนต์

สาธารณชนไปประกอบการนั้นต้องได้รับอนุญาตประกอบการจากนายทะเบียนก่อน คุณสมบัติของรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องมีเครื่องยนต์ขนาด 80-150 ซีซี. ไม่จำกัดสีแต่ต้องมีกระบังลมด้านหน้าของรถเพื่อใช้แสดงเครื่องหมายต่าง ๆ ตามระเบียบที่กำหนด และมีที่สำหรับผู้โดยสารยึดหรือเหนี่ยวโดยจะต้องบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 1 คน ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นการเฉพาะและต้องมีสัญชาติไทยอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ส่วนเครื่องแต่งกายต้องสวมเสื้อเชิ้ตแขนสั้นหรือแขนยาว ต้องสวมกางเกงขายาว สวมหมวกกันน็อก รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อ การปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะกับผู้โดยสารจะต้องเป็นไปตามที่กำหนด คือห้ามปฏิเสธการรับจ้าง หากไม่รับจ้างให้แสดงเครื่องหมายรับจ้าง ห้ามขับรถอ้อม ห้ามทอดทิ้งผู้โดยสารระหว่างทาง ห้ามไม่ให้มีการก่อเกิดความรำคาญแก่ผู้โดยสาร เช่น สูบบุหรี่ กล่าววาจาไม่สุภาพ เสพสุราหรือของมีเมา หรือวัตถุที่มีฤทธิ์ต่อจิตและประสาท โดยจะต้องมีการตรวจสอบสภาพร่างกายหรือจิตใจหรือทดสอบยาม้า หากพบว่าสภาพร่างกายและจิตใจไม่พร้อมต่อการขับขี่รถ แต่ผู้ขับขี่ยังฝ่าฝืน ผู้ขับขี่อาจจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตได้ แต่สามารถอุทธรณ์ต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้ แนวความคิดที่เป็นจุดสำคัญ ในเรื่องการควบคุมดูแลรถจักรยานยนต์คือเรื่องของการป้องกันปัญหาอาชญากรรมและเป็นการคุ้มครองประชาชนให้ได้รับความเป็นธรรมในเรื่องของค่าโดยสาร และได้รับความสะดวกและปลอดภัยจากการใช้บริการมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้เพื่อที่จะกำหนดแนวทางป้องกันปัญหาทางด้านเศรษฐกิจในกรณีที่มีการแก่งแย่งผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของผู้โดยสารรับจ้างด้วยตนเอง หรือรถรับจ้างประเภทอื่น

วรรณนา (2539) ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การขับรถแซงในที่คับขัน การขับรถประมาทและหวาดเสียว เป็นต้น แต่พฤติกรรมดังกล่าวไม่ได้รุนแรงมากนัก แต่ก็สร้างความกีดขวางการจราจรแก่รถประเภทอื่น ๆ สาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนและละเมิดกฎจราจรบ่อยนั้น น่าจะมาจากผู้ขับส่วนใหญ่มีการศึกษาที่ไม่มากนัก

สมาคมนักเรียนทุนรัฐบาลไทย (2541) ได้กล่าวถึงสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดว่าเกิดจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะ การผังเมืองที่ขาดการวางแผนที่ดี และขอบข่ายของถนนหลักแทบทุกสายมุ่งเข้าใจเมืองโดยไม่มีทางออกหรือทางเลี่ยงเมือง การพัฒนาการด้านสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำ และโทรศัพท์ที่ต้องเร่งรัดการดำเนินงานให้ทันกับความเจริญเติบโตของผู้บริโภค ซึ่งทุกฝ่ายที่ขยายงานขาดการ

ประสานงานที่ดี จึงทำให้มีการก่อสร้างและการขุดเจาะอยู่เสมอ ปัญหาจุดตัดของถนนสายหลัก และรางรถไฟในเขตตัวเมือง ซึ่งมีมากกว่า 15 แห่ง เมื่อมีรถไฟผ่านจำเป็นต้องมีการกันรถทำให้เกิดการติดขัดของการจราจร ปัญหาจากรถโดยสารประจำทาง รถเมล์เล็ก และรถบรรทุก นอกจากเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ การกลับรถหรือการเลี้ยวรถมักจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ นอกจากนี้รถโดยสารประจำทางและรถเมล์เล็กเวลาหยุดรับส่งผู้โดยสารมักจะหยุดซ้อนคันกันหรือหยุดกลางถนน ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรสำหรับรถอื่น ๆ

## วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเพื่อทราบทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อการให้บริการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ เป็นการศึกษาแบบเชิงสำรวจโดยผู้ศึกษาได้กำหนดวิธีในการศึกษาดังต่อไปนี้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้คือ กลุ่มของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ จำนวน 300 คน

### วิธีการรวบรวมข้อมูล

วิธีการศึกษาเพื่อรวบรวมข้อมูลโดยรวบรวมข้อมูลจาก

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการออกแบบสอบถาม จำนวน 300 ชุด และทำการเก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ 28-30 ธันวาคม 2541 โดยมีวิธีการสุ่มตัวอย่างดังต่อไปนี้

1.1 สุ่มเขตที่ใช้ในการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการสุ่มเขตในกรุงเทพฯ ที่มีอยู่ทั้งสิ้น 50 เขต (2 เมษายน 2541) ด้วยวิธีการจับฉลาก จำนวน 3 เขต เขตที่จับฉลากได้ ได้แก่ เขตจตุจักร เขตพระโขนง และเขตบางรัก

1.2 สุ่มชอยที่มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ในเขตที่ได้รับเลือกจากข้อ 1.1 ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบกระจายครอบคลุมทุกพื้นที่เขตละ 5 วิน

1.3 สุ่มผู้ให้บริการจากวินต่าง ๆ ที่ได้รับเลือกจากข้อ 1.2 ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sample) โดยการสุ่มตัวอย่างจากผู้ให้บริการวินละ 20 คน

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ วารสาร หนังสือพิมพ์ เอกสารทางวิชาการต่าง ๆ

### ลักษณะของแบบสอบถาม

ลักษณะของแบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นการศึกษารายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถามในเรื่อง เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 2-3 ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการและทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อการให้บริการของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคำตอบซึ่งแสดงถึงระดับของความ คิดเห็น มีการกำหนดระดับค่าคะแนนโดยดัดแปลงมาจากแนวการสร้างแบบวัดของลิเคอร์ท (Likert Scale) ดังต่อไปนี้

ระดับการประเมิน	ค่าคะแนน
เห็นด้วยมากที่สุด	5
เห็นด้วยมาก	4
เห็นด้วยปานกลาง	3
เห็นด้วยน้อย	2
ไม่เห็นด้วย	1

เมื่อสร้างแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ได้นำไปทดสอบ (Pretest) กับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 10 คน เพื่อทดสอบความน่าเชื่อถือ (Reliability) และตรวจสอบข้อบกพร่อง จากนั้นทำการปรับปรุงแก้ไขและนำออกสุ่มตัวอย่างใหม่จำนวน 30 คน เพื่อทดสอบหาค่า Reliability ปรากฏว่า ความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามทั้งฉบับมีค่าสัมประสิทธิ์ (Alpha) = 0.8043 หรือค่าความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามร้อยละ 80.43 และความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามช่วงทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างร้อยละ 87.27

## การวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลที่เกิดขึ้นรวบรวมได้จะทำการตรวจสอบความถูกต้อง ความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม จากนั้นจึงลงรหัสข้อมูลเพื่อนำมาประมวลผลและวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/CP<sup>+</sup> (Statistical Package For The Science) โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้การแจกแจงความถี่และหาค่าเฉลี่ย คิดเป็นร้อยละแล้วนำเสนอในรูปแบบตารางและแปลผลด้วยการบรรยาย

ส่วนที่ 2-3 ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุหรือสิ่งจูงใจและทัศนคติของผู้ใช้บริการ โดยนำเอาค่าที่ได้จากผู้กรอกแบบสอบถามที่แสดงความคิดเห็นในแต่ละด้านไปคำนวณหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางและแปลผลด้วยการบรรยาย

ส่วนที่ 4 การทดสอบสมมติฐานโดยการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของ 2 กลุ่มประชากร สถิติที่ใช้ในการทดสอบคือ การทดสอบแบบ T-Test และทดสอบความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance) สถิติที่ใช้ทดสอบคือ การทดสอบแบบ F-test

ในการศึกษานี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดสัญลักษณ์สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

$\bar{X}$	หมายถึง	ค่าคะแนนเฉลี่ย
S.D.	หมายถึง	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T	หมายถึง	ค่าที่ใช้พิจารณาใน T-distribution
F	หมายถึง	ค่าที่ใช้พิจารณาใน F-distribution
*	หมายถึง	ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

## สมมติฐานของการศึกษา

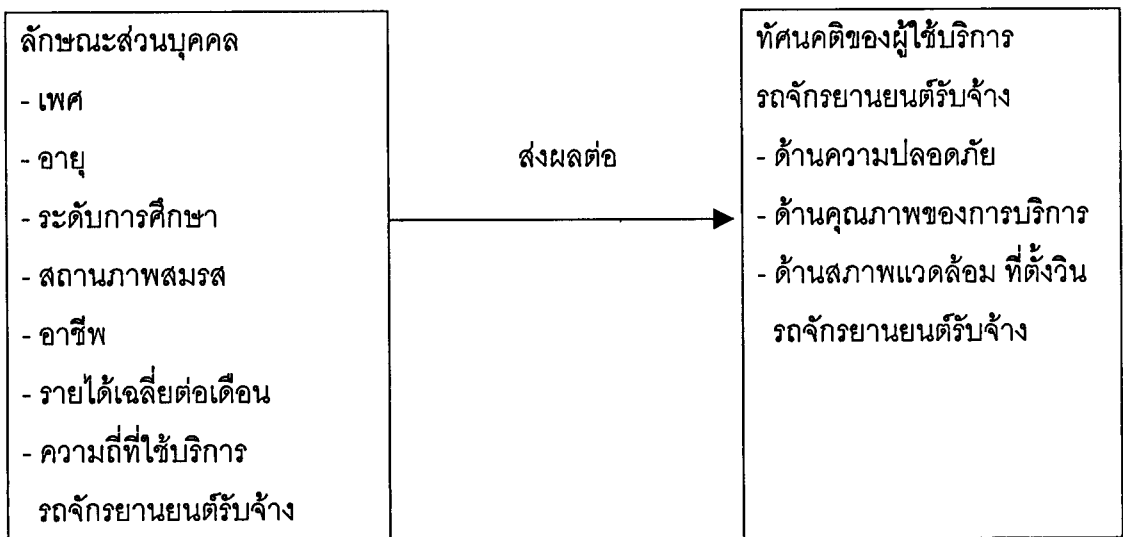
ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่แตกต่างกัน จะมีผลทำให้ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแตกต่างกัน

## กรอบแนวความคิดในการศึกษา

การศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีกรอบแนวความคิดในการศึกษาดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 1)

ตัวแปรอิสระ (Independent variable)

ตัวแปรตาม (Dependent variable)



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการศึกษา

## บทที่ 2

### รถจักรยานยนต์รับจ้าง

#### ความเป็นมาของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดชอยต่าง ๆ มากกว่า 10,000 ชอย ความต้องการใช้รถยนต์โดยสารประจำทางในพื้นที่ที่อยู่ลึกจากถนนใหญ่ ซึ่งรถยนต์โดยสารประจำทางเข้าไปไม่ถึง หรือเกินจากเวลาเดินรถประจำทางแต่ยังมีผู้ต้องการใช้บริการโดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ตามชานเมืองมากกว่า 100 แห่ง และพื้นที่ชุมชนแออัด 656 แห่ง มีประชากร 773,540 คน ที่กระจายอยู่ทั่วกรุงเทพฯ ในสภาพสังคมที่ประชากรในกรุงเทพฯ ต้องแข่งกับเวลาในการเดินทางไปทำงาน จึงต้องอาศัยบริการการขนส่งทุกประเภทในการเดินทาง

ความต้องการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดจากการขยายตัวของเมืองโดยขาดการควบคุมและราคาที่ดินที่สูงขึ้น ทำให้ที่อยู่อาศัยของประชาชนไกลเมืองออกไปและห่างจากถนนสายหลัก มีถนนชอยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับพื้นที่พักอาศัย โดยขาดระบบขนส่งสาธารณะ จึงต้องการพาหนะเพื่อออกสู่ถนนใหญ่ รถจักรยานยนต์จึงถูกนำมาใช้เพื่อรับส่งผู้โดยสารเนื่องจากมีความรวดเร็ว คล่องตัว สามารถไปได้เกือบทุกพื้นที่และการลงทุนไม่มากมีเพียงรถจักรยานยนต์ก็สามารถประกอบการได้

รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ มีมามากกว่า 20 ปี โดยเริ่มจากพื้นที่ขาดแคลนระบบบริการขนส่งสาธารณะ บริเวณที่มีหมู่บ้านจัดสรรในเขตชานเมือง และเริ่มมีการขยายตัวเข้ามาสู่เขตเมืองอย่างรวดเร็ว มีการจัดการเดินรถในลักษณะของวินเพื่อรับส่งผู้โดยสารตามชอยต่าง ๆ โดยการริเริ่มของกลุ่มทหารเรือในชอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 ในปี 2524 (นิรนาม, 2535: 13) ในระยะแรกยังไม่เป็นที่รู้จักและยอมรับจากประชาชน แต่ต่อมาเมื่อจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มเป็นที่ยอมรับแล้วชอยต่าง ๆ ในพื้นที่อื่น ๆ ได้เลียนแบบการจัดตั้งวินขึ้นมาทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วประกอบกับปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะในชอยเท่านั้น รถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มออกสู่ถนนใหญ่มีการตั้งวินในย่านพาณิชย์กรรมที่มีการจราจรติดขัดในบริเวณที่ชุมชนและบริเวณท่าเรือ บ้ายรถเมล์ สถานีรถไฟ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางของประชาชน (ศักดิ์ชัย, 2536: 57)

## การดำเนินธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การดำเนินธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างประกอบด้วย การดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. รวบรวมสมาชิกเพื่อจัดตั้งวิน การดำเนินธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง เริ่มจากการขยายตัวของรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างรวดเร็วและผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ ทำให้แต่ละคนซึ่งเดิมแยกกันดำเนินธุรกิจเกิดการรวมตัวเป็นหมู่คณะ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการทำงาน มีการออกกฎควบคุมเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีการจัดสรรผลประโยชน์และถือปฏิบัติตามกันมาจนถึงปัจจุบันว่า ถ้ามีการจัดตั้งวินจะต้องมีหัวหน้าวินรวบรวมสมาชิกจากญาติพี่น้องเพื่อนสนิท คนรู้จักเพื่อจัดตั้งวิน โดยหัวหน้าวินจะต้องมีลักษณะพิเศษบางอย่างเพื่อให้สามารถดูแลวินได้ โดยภูมิหลังของคนที่จะมาเป็นหัวหน้าวินส่วนใหญ่จะเป็นนักเลงหรือมีพ่อ มีลูกพี่เป็นนักเลง หรือเป็นคนในเครื่องแบบ ไม่เช่นนั้นอาจจะคุมวินซึ่งมีผลประโยชน์จำนวนมากไม่ได้ จากการสำรวจเมื่อปี 2532 พบว่าอาชีพของหัวหน้าวินจะประกอบด้วย ทหาร ตำรวจร้อยละ 18.8 ข้าราชการร้อยละ 8.3 นักธุรกิจร้อยละ 22.9 และเป็นนักเลงร้อยละ 27.1 (นิรนาม, 2535: 13)

2. การจัดตั้งวิน กลุ่มของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกันโดยหัวหน้าวินเพื่อเดินรถรับส่งผู้โดยสารในสถานที่ใดสถานที่หนึ่งหรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งแล้ว การขออนุญาตจัดตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบันจะต้องติดต่อขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ก่อตั้งวินหรือหัวหน้าจะเป็นผู้ขออนุญาตจากสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจรของสถานีตำรวจที่วินรถจักรยานยนต์รับจ้างจะจัดตั้ง เพื่อกำหนดที่ตั้งของวิน เส้นทางเดินรถและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างจัดทำประวัติของหัวหน้าวิน ผู้ขับขี่ ชื่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถและสำเนาทะเบียนรถ นอกจากนี้จะต้องกำหนดสีเสื้อประจำวินรถ และปักชื่อวินไว้ด้านหลัง พร้อมหมายเลขประจำตัวของผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่สวมใส่ขณะปฏิบัติงาน เมื่อทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นควรว่าในพื้นที่นั้นเหมาะสมก็จะอนุญาตให้จัดตั้งวินได้ จุดประสงค์ของการทำเช่นนี้เพื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจะควบคุมดูแลและกวดขันการขับขี่และการจอดรถให้เป็นไปตามกฎจราจร และกวดขันสภาพรถให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนดหากประชาชนประสบปัญหาเดือดร้อนอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถร้องเรียนมายังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะเรียกหัวหน้าวินมาตักเตือนและให้ควบคุมดูแลผู้ขับขี่ หากยังไม่ดีขึ้นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะดำเนินการจับกุมต่อไป (ศักดิ์ชัย, 2535: 151)

3. การเข้าร่วมเป็นสมาชิกและสิทธิในการเดินทาง คนที่เป็นผู้ริเริ่มก่อตั้งวินจะเป็นหัวหน้าวิน ซึ่งอาจจะเป็นคนเดียวหรือมากกว่าก็ได้ โดยกลุ่มผู้บุกเบิกนี้ไม่ต้องเสียค่าวิน แต่ผู้ที่เข้าร่วมเดินทางใหม่ต้องเสียเงินให้กับหัวหน้าวิน ซึ่งผู้ที่เข้ามาเดินทางในระยะแรกนี้จะได้กรรมสิทธิ์ในการเดินทาง โดยจะได้เบอร์เสื้อจากหัวหน้าวิน ผู้ที่ได้สิทธิ์ในการเดินทางแล้วสามารถขายสิทธิ์ในเบอร์เสื้อให้ผู้อื่นได้ ดังนั้นผู้ที่มีทุนอาจซื้อสิทธิ์ในเบอร์เสื้อไว้หลายตัวแล้วนำมาให้เขาต่อกับผู้ที่ประสงค์จะเข้าร่วมเดินทางภายหลัง โดยผู้ที่ต้องการเข้าร่วมเดินทางใหม่นี้ ไม่ต้องซื้อเบอร์เสื้อใหม่ซึ่งมีราคาสูงกว่าเดิมมาก การเข้าร่วมเป็นสมาชิกใหม่จะต้องติดต่อกับหัวหน้าวินซึ่งเป็นผู้ดูแลและควบคุมจำนวนสมาชิก โดยปกติแล้วจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละวินจะมีจำนวนจำกัดอยู่ตามที่ขออนุญาตไว้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่หัวหน้าวินส่วนมากจะรับสมาชิกเข้าร่วมเดินทางมากกว่าจำนวนที่ได้ขออนุญาตไว้ ทั้งนี้เพราะสามารถเพิ่มรายได้ของตนเองจากค่าวินซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมในการเดินทาง โดยผู้ขับซึ่งจะต้องเสียเงินให้กับหัวหน้าวินเป็นรายวัน รายสัปดาห์หรือรายเดือนแล้วแต่กรณี ถ้าหากมีจำนวนสมาชิกมากจะทำให้รายได้ของหัวหน้าวินมากขึ้นด้วย ในทางตรงกันข้ามถ้าหากจำนวนสมาชิกในวินมีมากขึ้นจะทำให้รายได้ของผู้ขับซึ่งลดลงเนื่องจากจำนวนเที่ยวที่วิ่งลดลง ผู้ที่จะเข้าร่วมเดินทางจะต้องมีรถจักรยานยนต์และเสื้อวินเพื่อใช้ในการเดินทาง นอกจากนี้ยังต้องทำประวัติผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สถานีตำรวจท้องที่ที่วินรถตั้งอยู่ (ศักดิ์ชัย, 2535: 180)

4. ตำแหน่งที่ตั้งของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่แล้วจะตั้งอยู่ที่บริเวณชอยถนนใหญ่ ที่ชุมชนหนาแน่นและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ศักดิ์ชัย, 2535: 164)

4.1 บริเวณชอย วินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณปากชอย ลักษณะการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นการรับส่งผู้โดยสารเข้าออกจากชอยเป็นหลัก ชอยที่มีลักษณะเป็นชอยตันและไม่ลึกมาก ส่วนใหญ่จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากชอยเพียงวินเดียว ถ้าเป็นชอยลึกก็จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ที่ก้นชอยและหรือกลางชอยอีก ซึ่งวินที่อยู่กลางชอย หรือก้นชอยนี้มีทั้งที่เป็นวินเดียวกับวินที่อยู่ปากชอยหรือคนละวินกันก็ได้ สำหรับชอยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่นั้น มักจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บริเวณปากชอยทั้งสองด้านถ้าหากระยะห่างระหว่างถนนใหญ่มากและมีชอยย่อยจากถนนชอยเข้าไปในพื้นที่อีกก็จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากชอยย่อยบางชอยด้วย ระยะห่างระหว่างวินรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละวินจะห่างกันพอสมควรและขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างชอยโดยปกติแล้วบริเวณ

ปากซอยจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่เพียงวินเดียวและเป็นที่ทราบกันในหมู่ผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างว่าจะไม่รับผู้โดยสารหน้าวินอื่นที่ไม่ใช่วินที่ตนสังกัดอยู่

4.2 ถนนใหญ่ วินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ริมถนนสายหลักโดยเฉพาะในเขตเมือง บริเวณที่ตั้งวินได้แก่ บริเวณปากซอยของถนนสายหลักหรือบนทางเดินเท้าเพื่อหลีกเลี่ยงการจอดรถกีดขวางการจราจรบนถนนสายหลัก ซึ่งมีการจราจรคับคั่งอยู่แล้ว แต่บางวินก็จอดริมถนนใหญ่ถ้าไม่สามารถจอดรถบนทางเดินเท้าได้ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ไม่เข้มงวดจำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่จะเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมาก วินที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ลักษณะการให้บริการส่วนใหญ่เป็นการรับส่งผู้โดยสารลักษณะเดียวกับรถแท็กซี่และรถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณนี้จึงมีการแข่งขันกับรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รวมถึงรถโดยสารประจำทางที่ผ่านบริเวณนั้นด้วย โดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมีข้อได้เปรียบที่มีความคล่องตัว รวดเร็ว และค่าโดยสารถูกกว่ารถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง แต่มีข้อเสียในด้านที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

4.3 ที่ชุมนุมชน ที่ชุมนุมชนที่มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ ได้แก่บริเวณตลาดสด สถานที่ราชการที่ประชาชนต้องเดินทางมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมากเป็นต้น วินรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณที่ชุมนุมชนส่วนมากจะมีจำนวนวินมากกว่าหนึ่งวินเสมอ

4.4 จุดเปลี่ยนการเดินทาง เป็นจุดสิ้นสุดการเดินทางระยะหนึ่งของประชาชนเพื่อเดินทางต่อในช่วงต่อไป โดยยานพาหนะประเภทเดิมหรือต่างประเภทออกไป ได้แก่ ต้นสายรถประจำทาง ป้ายหยุดรถประจำทาง และสถานีรถไฟซึ่งในบริเวณนั้นจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่

5. การเดินทาง ช่วงเวลาของการเดินทางในแต่ละวินนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการใช้บริการของลูกค้า โดยส่วนใหญ่แล้วจะเริ่มให้บริการตั้งแต่เวลา 0.5 นาฬิกา จนถึงหลังเวลารถประจำทางหมดประมาณ 01.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ในบางวินเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง (ศักดิ์ชัย, 2535: 174)

6. การจัดคิวรับส่งผู้โดยสาร การจัดคิวและจอดรอผู้โดยสาร เพื่อความเป็นระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงจำเป็นต้องมีการจัดคิวเดินทาง ซึ่งสามารถแบ่งการจัดคิวได้ 4 แบบ คือ การเขวนเบอร์หรือพวงกุญแจ การเขียนเบอร์ การจอดต่อคิว และมาก่อนได้ออกก่อน (ศักดิ์ชัย, 2535: 174)

7. กฎระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง กฎระเบียบของวินเป็นส่วนที่ทำให้ผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น สามารถสรุปกฎระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ดังต่อไปนี้ (ศักดิ์ชัย, 2535: 151)

- 7.1 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- 7.2 ค่าโดยสารมีอัตรามาตรฐาน
- 7.3 มีการจัดตั้งวินเพื่อรับผู้โดยสาร
- 7.4 ไม่ขับเร็วเกินไปเมื่อมีผู้โดยสาร
- 7.5 ไม่สูบบุหรี่ขณะขับโดยมีผู้โดยสาร
- 7.6 ไม่ดื่มสุราในขณะที่ออกมาบริการเดินรถ
- 7.7 สุขภาพต่อผู้โดยสาร
- 7.8 สวมเสื้อผ้าที่สะอาดขณะปฏิบัติหน้าที่

8. อัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างมี 2 ลักษณะ คืออัตราที่แน่นอนเป็นค่าโดยสารบนเส้นทางที่เดินรถอยู่ประจำ ได้แก่ เส้นทางเข้าออกซอยหรือจุดที่กำหนด หรือสถานที่ที่ไกลออกไปที่ผู้โดยสารใช้บริการเป็นประจำ โดยบางวันมีการจัดทำป้าย เพื่อบอกอัตราค่าโดยสารเอาไว้เป็นมาตรฐานเพื่อเป็นการป้องกันการเรียกเก็บค่าโดยสารแพงจนเกินไป และการตัดราคาเพื่อแย่งผู้โดยสาร ส่วนอัตราค่าโดยสารที่ไม่ได้ใช้บริการบ่อยนั้นจะตกลงกันเองระหว่างผู้ขับขีรถกับผู้ใช้บริการ (ศักดิ์ชัย, 2535: 176)

### การขยายตัวของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นธุรกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วและครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่สาเหตุเนื่องมาจาก

1. ความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นผลมาจากการที่กรุงเทพฯ เติบโตเร็วเกินไปและการเติบโตนั้นมีสาเหตุมาจากภาคเอกชนซึ่งภาครัฐตามไม่ทันและขาดการควบคุมทำให้เมืองเติบโตไปตามยถากรรม ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพทั้งด้านโครงข่ายพื้นที่บริการและความเพียงพอ ตลอดจนการพัฒนากระบวนการขนส่งไม่สอดคล้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศและของโลก การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและยานพาหนะในกรุงเทพฯ แต่ละปีไม่สัมพันธ์กับจำนวนถนนและพื้นที่ถนน (ศักดิ์ชัย, 2536: 63) ทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้นทุกปี จากการวิจัยพบว่าสภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ รถทุกชนิดสามารถใช้ความเร็วในพื้นที่ชั้นในประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่หากมีสภาพนี้ต่อไปอีก 5 ปีข้างหน้ารถทุกชนิดที่วิ่งในกรุงเทพฯ จะสามารถใช้ความเร็วได้เต็มที่ประมาณ 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้นจึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่มาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มมากขึ้น

ซึ่งสะดวก รวดเร็ว และใช้เวลาในการเดินทางน้อย โดยสามารถลัดออกตามตรอกและซอยต่าง ๆ ได้โดยง่าย (นิรนาม, 2534: 34-35)

2. การขออนุญาตจัดตั้งวินง่าย โดยการขออนุญาตกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตสถานี ตำรวจท้องที่ ซึ่งส่วนใหญ่จะได้รับอนุญาตเนื่องจากผู้ที่ขอจัดตั้งวินหรือหัวหน้าวินส่วนใหญ่จะแบ่งผลประโยชน์ที่ได้จากผู้ขับขี่ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ศักดิ์ชัย, 2536: 60)

3. ผู้ขับขี่สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกและออกจากการเป็นสมาชิกของวินได้ง่าย โดยการติดต่อกับหัวหน้าวินซึ่งถ้าหากตกลงเป็นสมาชิกได้ก็สามารถเดินทางได้เลย โดยเสียค่าใช้จ่ายเป็นค่าเสื้อวิน ซึ่งมีทั้งเสื้อขายและเสื้อให้เช่า ค่าเปลี่ยนมือ และค่าวินซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมในการเดินทางที่ต้องเสียเป็นรายวันหรือรายเดือน (ศักดิ์ชัย, 2536: 61)

4. เป็นอาชีพอิสระไม่จำกัดความรู้ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัดและมีการศึกษาระดับประถมศึกษา เป็นอาชีพที่ไม่ต้องขึ้นตรงต่อใครและไม่มีเวลาในการทำงานจึงทำให้มีผู้มาประกอบอาชีพนี้มากขึ้น (ศักดิ์ชัย, 2536: 61)

5. เป็นอาชีพที่มีรายได้ดี รายได้จากค่าโดยสารที่ผู้ขับขี่ได้รับเฉลี่ยแล้วประมาณ 200-400 บาทต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นรายได้ที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับอาชีพอื่นที่มีการศึกษาระดับเดียวกัน โดยถ้าขยันทำงานก็จะมีรายได้มาก เมื่อคำนวณรายได้ของผู้ขับขี่ที่ได้รับต่อปี พบว่าในปี 2534 มีจำนวนสูงถึง 2,705 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายไปในการประกอบการ 1,715 ล้านบาท คงเหลือสุทธิ 990 ล้านบาท เป็นรายได้ของหัวหน้าวิน ซึ่งได้จากค่าวินจำนวน 103 ล้านบาทหรือร้อยละ 3.8 ของรายได้ของผู้ขับขี่ ในจำนวนนี้จะเป็นรายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประมาณ 21 ล้านบาท หรือร้อยละ 20 ของรายได้ของหัวหน้าวิน (ศักดิ์ชัย, 2536: 61)

นับได้ว่าอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่สร้างงานให้กับคนจำนวนมาก และยังกระจายเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจอีกด้วย

### ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นประชาชนระดับล่างและระดับกลาง โดยคนในกลุ่มนี้จะมีทุกวัยและทุกอาชีพ ตั้งแต่นักเรียน ช่างราชการ พนักงานบริษัท ลูกจ้าง ในโรงงาน แม้อำนาจคนในกลุ่มนี้จะต้องใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง แต่การบริการขนส่งสาธารณะมีอยู่อย่างจำกัด รวมถึงระบบโครงข่ายของการบริการโดยสารประจำทางไม่ทั่วถึง

ทำให้คนนิยมใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น เนื่องจากความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลาในการเดินทาง (นิรนาม, 2537)

## ปัญหาการจักรยานยนต์รับจ้าง

ในปัจจุบันนี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ ได้กลายเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างไม่เป็นทางการ ตามชอยต่าง ๆ และบนถนนเกือบทุกสายจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ทั้งในเขตชานเมืองและภายในศูนย์กลางเมือง การเติบโตของกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผ่านมานั้นขาดการควบคุมดูแล ก่อให้เกิดปัญหาจากรถจักรยานยนต์รับจ้างหลายประการ เช่น

1. การวิ่งทับเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทาง ทำให้รายได้ของรถยนต์โดยสารประจำทางต่ำลง (ศักดิ์ชัย, 2536: 61)
2. การขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วยความเร็วเป็นที่น่าหวาดเสียว ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารได้หากเกิดอุบัติเหตุ (นิยม, 2536: 25)
3. ฝ่าฝืนกฎจราจรและกีดขวางทางสัญจร ทำให้การจราจรติดขัด (วรรณนา, 2539: 180)
4. ผู้ขับขีมีมารยาทที่ไม่เหมาะสม เช่น ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร ดื่มสุราและของมึนเมา ก่อให้เกิดอันตรายในขณะขับรถ (นิรนาม, 2534)

## ข้อดีและข้อเสียของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์รับจ้างกลายเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่มีผู้นิยมใช้บริการกันมาก เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ถึงแม้ว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างจะก่อให้เกิดปัญหาและมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ แต่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็ยังคงเป็นที่ต้องการของประชาชน ซึ่งมีทั้งข้อดีและข้อเสียดังต่อไปนี้ (ศักดิ์ชัย, 2536: 62)

### ข้อดีของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1. มีความรวดเร็วและคล่องตัว สามารถเดินทางไปได้แทบทุกสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะบนท้องถนนที่มีการจราจรติดขัดอย่างมากในเขตศูนย์กลางเมือง

2. บริการประชาชนในพื้นที่ที่ไม่มีรถรับจ้างชนิดอื่นหรือรถประจำทางเข้าไปเดินรถ หรือไม่สามารถเข้าไปเดินรถได้
3. บริการประชาชนต่อจากรถโดยสารประจำทางเมื่อหมดเวลาเดินรถแล้ว โดยวินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะเลิกเดินรถช้ากว่ารถประจำทาง และบางวินมีบริการเดินรถตลอด 24 ชั่วโมง
4. อัตราค่าโดยสารไม่สูงนัก
5. ในเวลาค่าคืนหรือในที่เปลี่ยวการเดินทางเข้าไปในซอยลึก อาจมีอันตราย การโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างจะปลอดภัยกว่า
6. เป็นอาชีพสุจริต ช่วยให้นักมีงานทำ มีรายได้เลี้ยงตนเองและครอบครัว ทำให้เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น
7. เป็นประโยชน์ในด้านตำรวจชุมชนสัมพันธ์

#### ข้อเสียของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1. ยังไม่มีกฎหมายโดยตรงที่จะควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. การนำเอารถจักรยานยนต์รับจ้างออกมาวิ่งรับส่ง คนโดยสารในเส้นทางที่ได้อนุญาตให้มีรถโดยสารประจำทางเดินรถอยู่แล้ว โดยเฉพาะรถสองแถวและรถมินิบัส ทำให้รายได้ของรถโดยสารประจำทางที่ได้รับอนุญาตถูกต้องตกต่ำลงไป และยังเป็นการแข่งขันกับผู้โดยสารกับรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง และรถสี่ล้อเล็ก ซึ่งเป็นรถรับจ้างสาธารณะที่ถูกต้องตามกฎหมายด้วย
3. มีการแก่งแย่งผลประโยชน์ในกลุ่มของผู้ประกอบการเดินรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วยกัน ซึ่งนำไปสู่ปัญหาอาชญากรรม
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจในบางท้องที่มีผลประโยชน์จากรุทริกิจการเดินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ละเลยหรือไม่เข้มงวดในการกวาดล้างจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ปฏิบัติผิดกฎจราจร หรือถ้ามีการกวาดล้างจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่สังกัดอยู่ในวินรถห้องที่ที่รับผิดชอบ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็จะเสียค่าปรับไม่มากโดยส่วนใหญ่หัวหน้าวินจะเป็นผู้เสียค่าปรับและรับใบขับขี่กลับคืนมาให้ผู้ขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนมากละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
5. ขับรถด้วยความเร็ว เป็นที่น่าหวาดเสียว ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร ทั้งนี้อาจเกิดจากความคึกคะนองหรือเพื่อทำเวลาในการเพิ่มจำนวนเที่ยว

6. ใช้รถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงและอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์มีควันขาว หรือเสียงดังก่อให้เกิดอันตรายหรือความเดือดร้อนรำคาญต่อผู้โดยสาร และประชาชนทั่วไป
7. การจอดรถของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยและริมถนนบนทางเท้า ยึดที่พักผู้โดยสารรถประจำทางเป็นที่ตั้งวินเป็นการกีดขวางทางสัญจรของประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนำผู้โดยสารไปปล้น จี้หรือข่มขืน โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นหญิง นอกจากนี้ยังเป็นสายให้คนร้าย หรือเป็นคนร้ายเข้าโจรกรรมทรัพย์สิน ตามบ้านจัดสรรที่ไม่มีคนเฝ้าบ้าน ก่ออาชญากรรมเป็นทีม ในการจี้ชิงทรัพย์หรือเป็นผู้ขับขี่ให้กับมือปืนรับจ้าง ซึ่งยากแก่การติดตามจับกุมเนื่องจากมีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลบหนี และมีการวางแผนทำงานกันเป็นทีม
9. ถูกผู้โดยสารที่เป็นคนร้ายว่าจ้างไปส่งในที่เปลี่ยวแล้ว ปล้นจี้ ทำอันตรายแก่ร่างกายหรือชีวิต แล้วเอาทรัพย์สินในตัวและรถจักรยานยนต์ไป

### ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

จากการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากจรรยาบรรณในกรุงเทพฯ ระหว่างปี 2523-2532 เพิ่มขึ้นทุกปี จาก 11,190 ราย ในปี 2523 เป็น 33,702 ราย ในปี 2532 สำหรับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ผู้ประสบเหตุร้อยละ 76.1 เป็นผู้ขับขี่และต้องรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในของโรงพยาบาลถึงร้อยละ 53.8 ร้อยละ 43 มีอายุระหว่าง 15-25 ปี ร้อยละ 92.7 เป็นเพศชาย ร้อยละ 95 ศึกษาระดับมัธยมศึกษาและร้อยละ 85.7 ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ ซึ่งมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า (ศักดิ์ชัย, 2536: 62)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ วิจิตรและคณะ (2539: 6-10) ได้ศึกษาและรวบรวมไว้เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังต่อไปนี้

เพศ ปัจจัยทางด้านเพศนับได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในการศึกษาอุบัติเหตุเกือบทุกประเภทพบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงและมีโอกาสได้รับบาดเจ็บมากกว่าแต่มักได้รับอุบัติเหตุแตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากเพศชายชอบความโลดโผนมากกว่าเพศหญิงและส่วนมากจะขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง แต่ถ้าเป็นอุบัติเหตุในผู้สูงอายุจะพบในเพศชายน้อยกว่าเพศหญิง

อายุ ปัจจัยทางด้านอายุนับได้ว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ อายุที่แตกต่างกันย่อมจะทำให้อัตราการประสบอุบัติเหตุแตกต่างกัน ผู้ที่มีอายุน้อยย่อมขาดความชำนาญ อารมณ์ร้อน ประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนในผู้ที่มีอายุมากเกินไป ย่อมขาดความคล่องตัว ขาดความว่องไว และการรับรู้ต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลง

สถานภาพสมรส จากการศึกษาสถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของโรงพยาบาลพบว่าในด้านสถานภาพสมรส ไม่ว่าจะผู้ป่วยจะเป็นโสดหรือแต่งงานแล้ว ลักษณะการเสี่ยงต่ออุบัติเหตุไม่แตกต่างกันเพียงแต่อัตราส่วนระหว่างเพศในผู้ป่วยอุบัติเหตุ ในแต่ละสถานภาพสมรสแตกต่างกัน โดยพบผู้ป่วยที่เป็นโสดเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนผู้ที่แต่งงานแล้ว พบผู้ป่วยเพศชายมากกว่าเพศหญิง

อาชีพ นับได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอาชีพที่ต้องใช้รถใช้ถนนหรือต้องอาศัยการติดต่อโดยการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ จากการศึกษาในหลาย ๆ กรณี อุบัติเหตุจากการจราจรพบมากในกลุ่มอาชีพรับจ้าง และนักเรียนนักศึกษาประมาณร้อยละ 45-60

ผู้ประสบอุบัติเหตุ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุมักจะมีทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงมากกว่าผู้โดยสารเพราะธรรมชาติของคนโดยสารเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนั้นจะมีต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ แต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อมนั้นได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่รถเกิดความคึกคะนองขับขี่เร็ว ส่วนในกรณีของคนเดินเท้าจัดได้ว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกเพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย ดังนั้น จึงมักปรากฏเสมอว่า คนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุมากกว่าการก่ออุบัติเหตุ

ระยะเวลาที่ขับรถ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีมากที่สุดในประเทศ เพราะมีความคล่องตัวสูง หาซื้อง่าย ราคาไม่แพงนัก การบำรุงรักษาสะดวก จึงได้รับความนิยมมากทั้งในเมืองและชนบท อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถประเภทนี้จึงสูงตามไปด้วย รถจักรยานยนต์ที่นำมาบรรทุกสิ่งของหรือบรรทุกคนเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็อาจเกิดอันตรายได้ รวมทั้งการยืมรถของผู้อื่นมาใช้ก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะการไม่คุ้นเคยกับอุปกรณ์ประจำรถที่อาจจะมีข้อบกพร่องบางอย่างที่เจ้าของเท่านั้นที่รู้ดี มีถึงร้อยละ 70 อุบัติเหตุจึงมักเกิดขึ้นในรายที่ผู้ขับขี่เพิ่งขับรถเป็นภายใน 6 เดือน มีมากถึง 2 เท่า

ความเร็วของการขับรถ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะเกิดความเสียหายมาก รถที่อยู่ในสภาพดีเมื่อขับด้วยความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ 13.22 เมตร/วินาที รถจะหยุดได้ในระยะอย่างน้อย 22.53 เมตร ถ้าขับด้วยความเร็ว 98 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ 26.43 เมตร/วินาที รถจะหยุดได้ในระยะอย่างน้อย 72.08 เมตร เป็นที่น่าสังเกตว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถที่ขับเร็ว 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือมากกว่าเพียงร้อยละ 33 แต่อุบัติเหตุเกิดกับรถที่ขับช้า 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง มากกว่าร้อยละ 53 ซึ่งตรงกับผลการตรวจสอบของคณะผู้เชี่ยวชาญของมหาวิทยาลัยฮาวาร์ด ที่ว่าอุบัติเหตุที่ร้ายแรงก็อาจเกิดขึ้นได้ แม้จะใช้ความเร็วเพียง 50 กิโลเมตร หรือเพียง 25 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผลการตรวจสอบรายอื่น ๆ ปรากฏว่าอัตราอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะน้อยเมื่อใช้ความเร็วประมาณ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่อุบัติเหตุจะมีเพิ่มขึ้นในกรณีที่ใช้ความเร็วสูงเกินกว่านั้น แม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ เพราะอุบัติเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์ของรถ หรือ สิ่งอื่น ๆ โดยกระทันหันไม่สามารถหยุดรถได้

สาเหตุของอุบัติเหตุ จากการศึกษาสถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของโรงพยาบาล พบว่าอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ อุบัติเหตุจากการจลาจลและยานพาหนะ ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดจากรถชนกัน รถชนคนเดินถนน และรถคว่ำ ซึ่งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดมักได้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือคนเดินถนน และผู้โดยสารรถยนต์

ชนิดของการบาดเจ็บ อุบัติเหตุแต่ละชนิดจะมีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บต่างกัน ในอุบัติเหตุที่ได้รับจากการจลาจล ผู้ป่วยมักได้รับบาดเจ็บจากอวัยวะที่ยื่นออกมาจากลำตัว คือ บริเวณศีรษะมากที่สุด รองลงมาคือการบาดเจ็บที่แขน และขา

เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ในรอบ 1 วัน พบว่าอุบัติเหตุจากการจลาจลทั่วไปพบมากที่สุดในช่วงเวลา 15.00-20.00 น. เนื่องจากการใช้รถใช้ถนนในขณะนั้นมีมากกว่าในช่วงอื่น ๆ และเป็นระยะที่เปลี่ยนจากกลางวันเป็นกลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นสภาพถนนและไหล่ทางไม่ได้ชัดเจนและพบว่าอุบัติเหตุจากการจลาจล จะมีในช่วงเช้า เวลา 7.00-10.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่นักเรียนไปโรงเรียน และผู้คนรีบเร่งไปทำงาน และในช่วงเวลา 15.00-20.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่ผู้คนกลับบ้าน

### บทที่ 3

## ผลการศึกษา

การศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวนทั้งสิ้น 300 ชุด และได้ทำการศึกษาข้อมูลตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 สาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 3 ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการและด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

โดยข้อมูลในส่วนที่ 3 นี้ ได้รวบรวมปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการ เช่น ปัญหาด้านความปลอดภัย ปัญหาด้านคุณภาพตัวผู้ให้บริการ สภาพรถและอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสม ปัญหาด้านความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินนำมาทำเป็นแบบสอบถามเพื่อทราบทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากนั้นจึงนำเอาข้อมูลที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างมาวิเคราะห์ผลและนำเสนอในรูปตารางประกอบคำอธิบายตามลำดับดังต่อไปนี้

### ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

#### เพศ

จากการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นเพศหญิง จำนวน 178 คน และเพศชาย จำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 59.30 และ 40.70 ตามลำดับ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	122	40.70
หญิง	178	59.30
รวม	300	100.00

## อายุ

อายุของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 20-29 ปี เป็นจำนวนมากที่สุด คือ 143 คน คิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 24.50 และช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด 9 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	73	24.50
20 - 29 ปี	143	48.00
30 - 39 ปี	52	17.40
40 - 49 ปี	21	7.00
50 ปีขึ้นไป	9	3.00
รวม	300	100.00

## ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงปริญญาตรีโดยมีการศึกษาระดับอาชีวศึกษามากที่สุด จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 29.00 รองลงมาคือการศึกษาระดับปริญญาตรี และมัธยมศึกษาตอนปลายในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 26.70 และ 26.30 ตามลำดับ ส่วนผู้ใช้บริการที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีน้อยมากเพียงร้อยละ 1.70 (ตารางที่ 4)

#### ตารางที่ 4 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	16	5.30
มัธยมศึกษาตอนต้น	33	11.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย	79	26.30
อาชีวศึกษา	87	29.00
ปริญญาตรี	80	26.70
สูงกว่าปริญญาตรี	5	1.70
รวม	300	100.00

#### สถานภาพสมรส

สถานภาพสมรสของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 67.00 รองลงมา มีสถานภาพสมรส จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 31.30 และหย่าร้างหรือแยกกันอยู่ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.70 (ตารางที่ 5)

#### ตารางที่ 5 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	201	67.00
สมรส	94	31.30
หย่า/แยกกันอยู่	5	1.70
รวม	300	100.00

## อาชีพ

อาชีพของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท และลูกจ้างในโรงงานมากที่สุด จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 33.30 รองลงมาได้แก่นักเรียน นิสิตนักศึกษา จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 25.70 อาชีพอิสระ ธุรกิจส่วนตัว 52 คน คิดเป็นร้อยละ 17.30 และอาชีพข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ 48 คน คิดเป็นร้อยละ 16.00 (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
นักเรียน นิสิตนักศึกษา	77	25.70
ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	48	16.00
พนักงานบริษัท ลูกจ้างในโรงงาน	100	33.30
อาชีพอิสระ ธุรกิจส่วนตัว	52	17.30
แม่บ้าน	13	4.30
อื่น ๆ 1/	10	3.30
รวม	300	100.00

หมายเหตุ 1/ ว่างงานและครูโรงเรียนเอกชน

## รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน อยู่ในช่วงไม่เกิน 12,000 บาท โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001-8,000 บาท มากที่สุด จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 32.70 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 3,000 บาท จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 23.00 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 3,001-5,000 บาท และ 8,001-12,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.00 และ 13.30 ตามลำดับ (ตารางที่ 7)

### ตารางที่ 7 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3,000 บาท	69	23.00
3,001 - 5,000 บาท	48	16.00
5,001 - 8,000 บาท	98	32.70
8,001 - 12,000 บาท	40	13.30
12,001 - 15,000 บาท	24	8.00
15,001 - 20,000 บาท	14	4.70
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	7	2.30
<b>รวม</b>	<b>300</b>	<b>100.00</b>

### ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้บริการอยู่ในช่วงความถี่ 1-8 ครั้ง/สัปดาห์ โดยมีความถี่ที่ใช้บริการ 5-8 ครั้ง/สัปดาห์ มากที่สุด จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 29.30 รองลงมาเป็นผู้ใช้บริการ 1-4 ครั้ง/สัปดาห์ จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 25.70 มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์ และ 1-4 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 23.70 และ 15.30 ตามลำดับ (ตารางที่ 8)

### ตารางที่ 8 การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ความถี่ที่ใช้บริการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์	71	23.70
5-8 ครั้ง/สัปดาห์	88	29.30
1-4 ครั้ง/สัปดาห์	77	25.70
1-4 ครั้ง/เดือน	46	15.30
น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน	18	6.00
<b>รวม</b>	<b>300</b>	<b>100.00</b>

## สาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การศึกษาถึงสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ศึกษาได้พยายามรวบรวมมูลเหตุต่าง ๆ ที่ทำให้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบในการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เกิดจากสิ่งจูงใจในการใช้บริการดังกล่าว โดยผู้ศึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการแบ่งช่วงสาเหตุหรือสิ่งจูงใจดังต่อไปนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการมากที่สุด
4.20 - 3.41	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการมาก
3.40 - 2.61	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการน้อย
1.80 - 1.00	หมายถึง ไม่เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการ

จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการอยู่ 2 ระดับคือ ระดับมากและระดับปานกลาง โดยสิ่งที่เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการอยู่ในระดับมาก ได้แก่ สะดวกและรวดเร็ว ต้องการให้ไปถึงที่หมายทันเวลา การจราจรติดขัด ใช้เวลาในการเดินทางน้อย สามารถไปทางลัดได้ มีวินรถอยู่ใกล้บ้านหรือที่ทำงานและสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ต้องรอรถประจำทางนาน ไม่มีรถประจำทาง หมดเวลาเดินทางรถประจำทาง และอัตราค่าโดยสารถูกเมื่อเปรียบเทียบกับรถจ้างอื่น สรุปได้ว่าสาเหตุหรือสิ่งจูงใจดังกล่าวข้างต้นเป็นสาเหตุที่มีอิทธิพลมากต่อการตัดสินใจใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากคุณลักษณะเฉพาะตัวของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เล็กและมีความคล่องตัวในการเดินทางสูง ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและรวดเร็ว จึงมีผู้นิยมใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ เป็นเหตุให้ธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวไปทั่วทุกพื้นที่ในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ทำให้คนมีงานทำมากขึ้นและเป็นธุรกิจที่เจริญรุ่งเรือง ทวนกระแสเศรษฐกิจในปัจจุบัน (ตารางที่ 9)

### ตารางที่ 9 ระดับสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการ รถจักรยานยนต์รับจ้าง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ สิ่งจูงใจ	อันดับ สิ่งจูงใจ
สะดวกและรวดเร็ว	4.19	0.82	มาก	1
ต้องการให้ถึงที่หมายทันเวลา	4.08	0.96	มาก	2
การจราจรติดขัด	3.92	1.17	มาก	3
ใช้เวลาในการเดินทางน้อย	3.87	1.09	มาก	4
สามารถไปทางลัดได้	3.74	1.10	มาก	5
มีวินรถอยู่ใกล้บ้านหรือที่ทำงาน	3.57	1.20	มาก	6
ต้องรอรถประจำทางนาน	3.36	1.22	ปานกลาง	7
ไม่มีรถประจำทาง	3.14	1.24	ปานกลาง	8
หมดเวลาเดินรถประจำทาง	3.07	1.27	ปานกลาง	9
อัตราค่าโดยสารถูกเมื่อเปรียบเทียบกับ รถรับจ้างอื่น	2.65	1.17	ปานกลาง	10
ค่าเฉลี่ยรวม	3.56	0.63	มาก	

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการ รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ศึกษาได้กำหนดทัศนคติที่ทำการศึกษาออกเป็น 3 ด้าน คือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีรายละเอียดในการศึกษาแต่ละด้านดังต่อไปนี้

#### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านความปลอดภัย

ในการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านความปลอดภัยนั้นผู้ศึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการแบ่งช่วงทัศนคติดังต่อไปนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยสูงมาก
4.20 - 3.41	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยสูง
3.40 - 2.61	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยต่ำ
1.80 - 1.00	หมายถึง ปลอดภัย

จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติด้านความปลอดภัยจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ 2 ระดับ คือความไม่ปลอดภัยสูง และความไม่ปลอดภัยปานกลาง โดยความไม่ปลอดภัยสูง เกิดจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถด้วยความคึกคะนอง นำพาดเสียว ขับรถแข่งคันอื่นในที่คับขัน ขับรถแข่งซ้าย แข่งขวาและกระชั้นชิดรถคันหน้า ขับรถด้วยความไม่ระมัดระวังและประมาท และความไม่ปลอดภัยระดับปานกลางเกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและไม่ดูแลผู้โดยสารที่นั่งเรียบร้อยก่อนออกรถ และเมื่อพิจารณาในภาพรวมสรุปได้ว่าผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติจากการใช้บริการแล้วทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยอยู่ในระดับสูง (ตารางที่ 10)

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านคุณภาพของการบริการ

ในการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านคุณภาพ ของการบริการ นั้น ผู้ศึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการแบ่งช่วงทัศนคติดังต่อไปนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพสูงมาก
4.20 - 3.41	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพสูง
3.40 - 2.61	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพต่ำ
1.80 - 1.00	หมายถึง มีคุณภาพของการบริการ

จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติด้านคุณภาพของการบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับเดียวคือ ความไม่มีคุณภาพระดับปานกลาง โดยจัดลำดับดังนี้คือ รถที่ให้บริการไม่มีที่ยึดจับสำหรับผู้โดยสาร รถที่ให้บริการเป็นรถสูงขึ้นลงไม่สะดวก รถที่ให้บริการเบาะที่นั่งผู้โดยสารเล็ก ผู้ขับขี่สวมเสื้อผ้าที่ไม่สะอาด รถที่ให้บริการเก่าและมีเสียงดัง ผู้ขับขี่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร ผู้ขับขี่มีมารยาทไม่เหมาะสมและก้าวร้าวตามลำดับ (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 10 ระดับทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านความปลอดภัย

ด้านความปลอดภัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับของทัศนคติ	อันดับทัศนคติ
ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็ว	4.00	1.10	สูง	1
ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความคึกคะนองนำหวาดเสียว	3.70	1.18	สูง	2
ผู้ขับขี่ขับรถแข่งคันอื่นในที่คับขัน	3.56	1.17	สูง	3*
ผู้ขับขี่ขับรถแข่งซ้าย แข่งขวาและกระชั้นชิด รถคันหน้า	3.56	1.27	สูง	3*
ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความไม่ระมัดระวังและประมาท	3.54	1.20	สูง	4
ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	3.30	1.18	ปานกลาง	5
ผู้ขับขี่ไม่ดูแลผู้โดยสารให้นั่งเรียบร้อยก่อนออกรถ	3.25	1.27	ปานกลาง	6
ค่าเฉลี่ยรวม	3.68	1.16	สูง	

หมายเหตุ \* ค่าเฉลี่ยเท่ากันทำให้อันดับทัศนคติเท่ากัน

ตารางที่ 11 ระดับทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านคุณภาพของการบริการ

ด้านคุณภาพของการบริการ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับของทัศนคติ	อันดับทัศนคติ
รถที่ให้บริการไม่มีที่ยึดจับสำหรับผู้โดยสาร	3.39	1.14	ปานกลาง	1
รถที่ให้บริการเป็นรถสูงชันลงไม่สะดวก	3.29	1.11	ปานกลาง	2
รถที่ให้บริการเบาะที่นั่งผู้โดยสารเล็ก	3.17	1.16	ปานกลาง	3
ผู้ขับขี่สวมเสื้อผ้าที่ไม่สะอาด	3.16	1.11	ปานกลาง	4
รถที่ให้บริการเก่าและมีเสียงดัง	3.07	1.12	ปานกลาง	5
ผู้ขับขี่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร	2.99	1.18	ปานกลาง	6
ผู้ขับขี่มีมารยาทไม่เหมาะสม ก้าวร้าว	2.88	1.20	ปานกลาง	7
ค่าเฉลี่ยรวม	3.13	1.10	ปานกลาง	

## ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านสภาพแวดล้อม ที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ศึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการแบ่งช่วงทัศนคติดังต่อไปนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินสูงมาก
4.20 - 3.41	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินสูง
3.40 - 2.61	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินต่ำ
1.80 - 1.00	หมายถึง สภาพแวดล้อมที่ตั้งวินเหมาะสม

จากการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ 2 ระดับ คือความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินระดับสูงและระดับปานกลาง โดยความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างระดับสูงนั้น เกิดจากสถานที่ตั้งวินกีดขวางทางสัญจรของประชาชน และระดับปานกลางเกิดจากความไม่เหมาะสมของสถานที่ตั้งวินกีดขวางจราจรของผู้ใช้รถบนท้องถนนมากที่สุด และความไม่เหมาะสมรองลงมาเกิดจากสถานที่ตั้งวินส่งเสียงดังก่อความรำคาญแก่ผู้ใช้บริการหรือผู้อยู่ใกล้เคียง สถานที่ตั้งวินไม่สะอาดและมีเศษขยะ และสถานที่ตั้งวินจอดรถเกะกะไม่เป็นระเบียบตามลำดับ และเมื่อพิจารณาในภาพรวมสรุปได้ว่าผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีทัศนคติต่อสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างว่า มีความไม่เหมาะสมอยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 12)

ตารางที่ 12 ระดับทัศนคติผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน

ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับของทัศนคติ	อันดับทัศนคติ
สถานที่ตั้งวินกีดขวางทางสัญจรของประชาชน	3.43	1.22	สูง	1
สถานที่ตั้งวินกีดขวางทางจราจรของผู้ใช้รถ บนท้องถนน	3.31	1.22	ปานกลาง	2
สถานที่ตั้งวินส่งเสียงดังก่อความรำคาญแก่ผู้รอใช้ บริการหรือผู้อยู่ใกล้เคียง	3.26	1.16	ปานกลาง	3
สถานที่ตั้งวินไม่สะอาดและมีเศษขยะ	3.16	1.14	ปานกลาง	4
สถานที่ตั้งวินจอดรถเกะกะไม่เป็นระเบียบ	3.14	1.21	ปานกลาง	5
ค่าเฉลี่ยรวม	3.22	1.20	ปานกลาง	

### ทัศนคติโดยรวม

จากการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านต่าง ๆ พบว่าในด้านความปลอดภัยนั้น ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างว่ามีความไม่ปลอดภัยสูง ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับในด้านอื่น ๆ เช่น ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว พบว่าความไม่มีความปลอดภัยของการบริการและความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเป็นระดับที่พอใช้บริการได้เนื่องจากคุณภาพการบริการของแต่ละบุคคลและรถที่ให้บริการนั้น มีทั้งดีและไม่ดี ประกอบกับสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน บางแห่งมีความเหมาะสม และบางแห่งมีความไม่เหมาะสม จึงทำให้ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีทัศนคติอยู่ในระดับกลาง ๆ และเมื่อพิจารณาทัศนคติในภาพรวมอยู่ในระดับสูง แสดงให้เห็นว่าความไม่ปลอดภัยจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ในระดับสูงนั้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติรวมสูงตามไปด้วย จึงสรุปได้ว่าการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้วทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยสูง แต่ประชาชนส่วนใหญ่ยังมีความต้องการใช้เนื่องจาก สะดวก รวดเร็วและใช้เวลาในการเดินทางน้อย จึงทำให้ธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวไปทั่วทุกพื้นที่ในกรุงเทพฯ (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 13 แสดงผลทัศนคติโดยรวม

ทัศนคติโดยรวม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
ด้านความปลอดภัย	3.68	1.16	สูง
ด้านคุณภาพของการบริการ	3.13	1.10	ปานกลาง
ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน	3.22	1.20	ปานกลาง
ทัศนคติรวม	3.41	1.03	สูง

### ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเห็นดีกับการมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 269 คน คิดเป็นร้อยละ 89.7 และไม่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 10.3 (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ทัศนคติผู้ใช้บริการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ควรมี	269	89.70
ไม่ควรมี	31	10.30
รวม	300	100.00

### สรุปเหตุผลที่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 300 ตัวอย่าง มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับควรมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป จำนวน 269 คน แสดงเหตุผลที่ควรมี 180 คน ไม่แสดงเหตุผล 63 คน และให้ข้อเสนอแนะ 26 คน สามารถสรุปเหตุผลและข้อเสนอแนะได้ดังต่อไปนี้

## เหตุผลที่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ผู้ที่เห็นด้วยส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า การใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างทำให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วและใช้เวลาในการเดินทางน้อย ส่วนเหตุผลที่รองลงมาได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัดใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรณีที่เร่งด่วน มีความจำเป็นต้องใช้ ไม่มีรถโดยสารประจำทางต้องการให้ไปถึงที่หมายทันเวลา หมดเวลาเดินรถประจำทาง รอรถโดยสารประจำทางนาน ใช้ในเวลาฉุกเฉิน และเหตุผลอื่น ๆ เช่น บริการขององค์การขนส่งมีไม่เพียงพอ ไม่มีบริการอื่นที่สะดวกและราคาต่ำกว่านี้ (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 เหตุผลที่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เหตุผล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สะดวก รวดเร็ว และใช้เวลาสั้น	112	62.23
ปัญหาการจราจรติดขัด	17	9.44
ใช้ในกรณีเร่งด่วน เร่งรีบ	16	8.89
จำเป็นต้องใช้	12	6.67
ไม่มีรถประจำทาง	9	5.00
ต้องการถึงที่หมายให้ทันเวลา	4	2.23
หมดเวลาเดินรถประจำทาง	3	1.66
รอรถประจำทางนาน	2	1.11
ใช้ในเวลาฉุกเฉิน	2	1.11
อื่น ๆ 1/	3	1.66
รวม	180	100.00

หมายเหตุ 1/ บริการขององค์การขนส่งมีไม่เพียงพอ ไม่มีบริการอื่นที่สะดวกและราคาต่ำกว่านี้

## ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1. ด้านความปลอดภัย ควรมีการอบรมเกี่ยวกับมาตรการ การให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และข้อเสนอแนะอื่น ๆ เช่น ควรมีมาตรการควบคุมให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร จัดฝึกอบรมให้ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจร ปฏิบัติงานให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่และดูแลผู้โดยสารให้นั่งเรียบร้อยก่อนออกรถ
2. ด้านคุณภาพของการบริการ ควรมีการจัดอบรมให้ผู้ขับขี่มีคุณภาพในทุก ๆ ด้านควรมีการปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้โดยสารให้ดีกว่านี้ พร้อมทั้งแต่งกายให้สะอาด ควรมีมาตรการควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่แสดงอาการไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร และขอให้กวดขันเรื่องการพนันในวินรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย
3. ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินควรมีมาตรการควบคุมไม่ให้จอดรถกีดขวางทางจราจรและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เช่น ควรมีการอบรมให้ผู้ขับขี่ทุกวินรักษาความสะอาด และควรมีการจัดสภาพแวดล้อมของวินให้ดีกว่านี้
4. ด้านอื่น ๆ ควรมีมาตรการควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่เรียกเก็บค่าโดยสารในอัตราที่ไม่เป็นธรรม และข้อเสนอแนะอื่น ๆ เช่น ต้องการให้หน่วยงานของรัฐเข้ามาควบคุมและดูแลรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย ขอให้จัดทำทะเบียนประวัติผู้ขับขี่ให้แน่ชัดเกินกว่านี้ ควรมีการกำกับดูแลเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์รับจ้างและควรให้รถจักรยานยนต์รับจ้างวิ่งรับส่งผู้โดยสารเฉพาะในระยะทางใกล้ ๆ เช่นในซอย ไม่ควรรับจ้างไปในที่ไกล ๆ หรือออกถนนใหญ่ (ตารางที่ 16)

### สรุปเหตุผลที่ไม่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 300 ตัวอย่าง มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับไม่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการต่อไป จำนวน 31 คน แสดงเหตุผลที่ไม่ควรมี 11 คน ไม่แสดงเหตุผล 20 คน สามารถสรุปเหตุผลได้ดังต่อไปนี้

การใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร เป็นอาชีพที่ผิดกฎหมาย กีดขวางทางจราจร และไม่มีกฎเกณฑ์ควบคุมอย่างชัดเจน ขาดความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และเหตุผลอื่น ๆ เช่น ผู้ขับขี่ขับรถแข่งขายแข่งขวา ตัดหน้ารถผู้อื่นทำให้ผู้ให้บริการได้รับอันตราย ก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม เป็นแหล่งมั่วสุมของวัยรุ่น ผู้ขับขี่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสารสุภาพสตรี (ตารางที่ 17)

ตารางที่ 16 ข้อเสนอแนะที่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ข้อเสนอแนะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ด้านความปลอดภัย</b>		
ควรมีการอบรมเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร	3	11.54
อื่น ๆ	5	19.24
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>		
ควรมีการจัดอบรมให้ผู้ขับขี่มีคุณภาพในทุก ๆ ด้าน	3	11.54
ควรปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้โดยสารให้ดีกว่านี้ พร้อมทั้งแต่งกายให้สะอาด	2	7.69
ควรมีมาตรการควบคุมเพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่แสดงอาการที่ไม่ดีหรือพูดจาไม่สุภาพและกวดขันเรื่องการพนันในวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง	1	3.84
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน</b>		
ควรมีระเบียบเพื่อควบคุมไม่ให้จอดรถกีดขวางทางจราจรของประชาชน	2	7.69
อื่น ๆ	2	7.69
<b>ด้านอื่น ๆ</b>		
ควรมีมาตรการควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่เรียกเก็บค่าโดยสารในอัตราที่ไม่เป็นธรรม	2	7.69
อื่น ๆ	6	23.08
<b>รวม</b>	<b>26</b>	<b>100.00</b>

## ตารางที่ 17 เหตุผลที่ไม่ควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เหตุผล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ปลอดภัย	3	27.28
ผิดกฎหมาย	2	18.18
กีดขวางทางจราจร และไม่มีกฎเกณฑ์ควบคุม	2	18.18
โดยชัดเจน ขาดความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ อื่น ๆ 1/	4	36.36
รวม	11	100.00

หมายเหตุ 1/ ผู้ขับขี่ขับรถแข่งขายแข่งชวา ตัดหน้ารถผู้อื่นทำให้ผู้ใช้บริการได้รับอันตราย ก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม เป็นแหล่งมั่วสุมของวัยรุ่น ผู้ขับขี่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสารสุภาพสตรี

### ทัศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

จากข้อมูลของผู้ที่เห็นด้วยกับการมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 269 คน และผู้ที่ไม่เห็นด้วยจำนวน 31 คนนั้น สามารถแสดงรายละเอียดความคิดเห็นจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อทราบแนวโน้มทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในระดับต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ที่เห็นด้วยกับการมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไปนี้ นั้น ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงอายุระหว่าง 20-29 ปี มีการศึกษาอยู่ในระดับอาชีวศึกษา สถานภาพโสด อาชีพพนักงานบริษัทและลูกจ้างในโรงงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 8,000 บาท ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง 5 - 8 ครั้ง/สัปดาห์
2. ผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไปนี้ นั้น ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงอายุระหว่าง 20-29 ปี มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี สถานภาพโสด อาชีพพนักงานบริษัทและลูกจ้างในโรงงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 8,000 บาท ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง 1 - 4 ครั้ง/เดือน และน้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน

มีข้อที่น่าสังเกตว่า ส่วนใหญ่ผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไปนั้น จะมาจากบุคคลในกลุ่มเดียวกันเช่น เพศหญิง อายุระหว่าง 20 - 29 ปี สถานภาพโสด อาชีพพนักงานบริษัทและลูกจ้างในโรงงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001- 8,000 บาท แต่กลุ่มที่ไม่เห็นด้วยจะเป็นกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการน้อย จึงเห็นความจำเป็นในการให้มีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างน้อยลงด้วย (ตารางที่ 18 - 24)

ตารางที่ 18 ทศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามเพศ

ทัศนคติ	ชาย	หญิง	รวม
ควรมี	111 (37.00)	158 (52.70)	269 (89.70)
ไม่ควรมี	11 (3.70)	20 (6.70)	31 (10.30)
รวม	122 (40.70)	178 (59.30)	300 (100.00)

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 19 ทศนคติที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามอายุ

ทัศนคติ	ต่ำกว่า 20 ปี	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50 ปีขึ้นไป	รวม
ควรมี	68 (22.80)	128 (43.00)	47 (15.80)	18 (6.00)	8 (2.70)	269 (90.30)
ไม่ควรมี	5 (1.70)	15 (5.00)	5 (1.70)	3 (1.00)	1 (0.30)	29 (9.70)
รวม	73 (24.50)	143 (48.00)	52 (17.40)	21 (7.00)	9 (3.00)	298 (100.00)

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 20 ทักษะคนที่มีความต้องการยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ทัศนคติ	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา ตอนต้น	มัธยมศึกษา ตอนปลาย	อาชีว ศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี	รวม
ควรมี	16 (5.30)	26 (8.70)	75 (25.00)	82 (27.30)	68 (22.70)	2 (0.70)	269 (89.70)
ไม่ควรมี	-	7 (2.30)	4 (1.30)	5 (1.70)	12 (4.00)	3 (1.00)	31 (10.30)
รวม	16 (5.30)	33 (11.00)	79 (26.30)	87 (29.00)	80 (26.70)	5 (1.70)	300 (100.0)

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 21 ทักษะคนที่มีความต้องการยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามสถานภาพสมรส

ทัศนคติ	โสด	สมรส	หย่า/แยกกันอยู่	รวม
ควรมี	183 (61.00)	81 (27.00)	5 (1.70)	269 (89.70)
ไม่ควรมี	18 (6.00)	13 (4.30)	-	31 (10.30)
รวม	201 (67.00)	94 (31.30)	5 (1.70)	300 (100.00)

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 22 ทักษะคนที่มีการจัดกิจกรรมงานอบรมรับจ้าง จำแนกตามอาชีพ

ทัศนคติ	นักเรียน	ข้าราชการ	พนักงาน บริษัท	อาชีพอิสระ	แม่บ้าน	อื่นๆ	รวม
ควรมี	72 (24.00)	44 (14.70)	84 (28.00)	47 (15.70)	12 (4.00)	10 (3.30)	269 (89.70)
ไม่ควรมี	5 (1.70)	4 (1.30)	16 (5.30)	5 (1.70)	1 (0.30)	-	31 (10.30)
<b>รวม</b>	<b>77 (25.70)</b>	<b>48 (16.00)</b>	<b>100 (33.30)</b>	<b>52 (17.30)</b>	<b>13 (4.30)</b>	<b>10 (3.30)</b>	<b>300 (100.00)</b>

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 23 ทักษะคนที่มีการจัดกิจกรรมงานอบรมรับจ้าง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ทัศนคติ	ต่ำกว่า 3,000	3,001- 5,000	5,001- 8,000	8,001- 12,000	12,001- 15,000	15,001- 20,000	มากกว่า 20,000	รวม
ควรมี	66 (22.00)	44 (14.70)	87 (29.00)	37 (12.30)	20 (6.70)	11 (3.70)	4 (1.30)	269 (89.70)
ไม่ควรมี	3 (1.00)	4 (1.30)	11 (3.70)	3 (1.00)	4 (1.30)	3 (1.00)	3 (1.00)	31 (10.30)
<b>รวม</b>	<b>69 (23.00)</b>	<b>48 (16.00)</b>	<b>98 (32.70)</b>	<b>40 (13.30)</b>	<b>24 (8.00)</b>	<b>14 (4.70)</b>	<b>7 (2.3)</b>	<b>300 (100.00)</b>

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 24 ทักษะคนที่มีการตรวจยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามความถี่ที่ใช้บริการ

ทัศนคติ	มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์	5-8 ครั้ง สัปดาห์	1-4 ครั้ง สัปดาห์	1-4 ครั้ง เดือน	น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน	รวม
กรรม	68 (22.70)	83 (27.70)	70 (23.30)	38 (12.70)	10 (3.30)	269 (89.70)
ไม่กรรม	3 (1.00)	5 (1.70)	7 (2.30)	8 (2.70)	8 (2.70)	31 (10.30)
รวม	71 (23.70)	88 (29.30)	77 (25.70)	46 (15.30)	18 (6.00)	300 (100.00)

หมายเหตุ ตัวเลขใน ( ) แสดงค่าร้อยละ

### การทดสอบสมมติฐานของการศึกษา

#### สมมติฐานของการศึกษา

ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ต่างกัน จะมีผลทำให้ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแตกต่างกัน

#### สถิติที่ใช้ในการศึกษา

การทดสอบข้อสมมติฐานของการศึกษาเป็นการทดสอบทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง แบ่งการทดสอบออกเป็น 2 ลักษณะ ดังต่อไปนี้

1. การทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยของ 2 ประชากร ใช้สถิติทดสอบแบบ T-Test
2. การทดสอบสมมติฐานสำหรับค่าเฉลี่ยของประชากรที่มากกว่า 2 กลุ่ม โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวโดยสถิติที่ใช้ทดสอบคือ การทดสอบแบบ F-Test

## การทดสอบสมมติฐาน

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามเพศ

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเพศต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกัน โดยมีทัศนคติแตกต่างกันในด้านความปลอดภัย และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีทัศนคติไม่แตกต่างกันในด้านคุณภาพของการบริการ (ตารางที่ 25)

ตารางที่ 25 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
ชาย	121	3.86	1.12	2.176	0.030*
หญิง	176	3.56	1.18		
รวม	297 1/	3.68	1.16		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
ชาย	121	3.20	1.05	0.917	0.360
หญิง	177	3.08	1.14		
รวม	298 1/	3.13	1.10		
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
ชาย	122	3.44	1.14	2.678	0.008*
หญิง	178	3.07	1.22		
รวม	300	3.22	1.20		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากผู้ให้บริการแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่องในแบบสอบถาม

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามอายุ

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่างกันโดยมีทัศนคติแตกต่างกันทั้ง 3 ด้านคือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 26)

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
ต่ำกว่า 20 ปี	73	3.79	1.12	3.520	0.008*
20 - 29 ปี	140	3.51	1.23		
30 - 39 ปี	52	3.94	1.04		
40 - 49 ปี	21	4.14	0.65		
50 ปีขึ้นไป	9	2.89	1.54		
<b>รวม</b>	<b>295 1/</b>	<b>3.68</b>	<b>1.17</b>		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
ต่ำกว่า 20 ปี	73	3.14	1.08	3.719	0.006*
20 - 29 ปี	142	2.93	1.14		
30 - 39 ปี	51	3.37	1.00		
40 - 49 ปี	21	3.76	0.89		
50 ปีขึ้นไป	9	3.33	1.00		
<b>รวม</b>	<b>296 1/</b>	<b>3.13</b>	<b>1.10</b>		

ตารางที่ 26 (ต่อ)

อายุ	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน</b>					
<b>รถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
ต่ำกว่า 20 ปี	73	3.15	1.23	3.264	0.012*
20 - 29 ปี	143	3.04	1.20		
30 - 39 ปี	52	3.63	1.07		
40 - 49 ปี	21	3.67	1.06		
50 ปีขึ้นไป	9	3.00	1.58		
รวม	298 1/	3.21	1.21		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากผู้ใช้บริการแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่วงในแบบสอบถาม

#### **ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามระดับการศึกษา**

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 27)

#### **ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามสถานภาพสมรส**

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 28)

ตารางที่ 27 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
ประถมศึกษา	16	3.75	1.24	0.499	0.777
มัธยมศึกษาตอนต้น	33	3.64	1.32		
มัธยมศึกษาตอนปลาย	76	3.55	1.34		
อาชีวศึกษา	87	3.67	1.20		
ปริญญาตรี	80	3.84	0.86		
สูงกว่าปริญญาตรี	5	3.60	0.55		
รวม	297 1/	3.68	1.16		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
ประถมศึกษา	16	3.38	1.20	0.995	0.421
มัธยมศึกษาตอนต้น	33	2.82	1.31		
มัธยมศึกษาตอนปลาย	78	3.08	1.05		
อาชีวศึกษา	87	3.26	1.12		
ปริญญาตรี	79	3.10	1.01		
สูงกว่าปริญญาตรี	5	3.20	1.30		
รวม	298 1/	3.13	1.10		
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน</b>					
<b>รถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
ประถมศึกษา	16	3.56	1.03	1.753	0.122
มัธยมศึกษาตอนต้น	33	2.85	1.35		
มัธยมศึกษาตอนปลาย	79	3.05	1.22		
อาชีวศึกษา	87	3.43	1.24		
ปริญญาตรี	87	3.24	1.11		
สูงกว่าปริญญาตรี	5	3.40	0.89		
รวม	300	3.22	1.20		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่องในแบบสอบถาม

ตารางที่ 28 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
โสด	199	3.71	1.10	0.919	0.400
สมรส	93	3.67	1.25		
หย่า/แยกกันอยู่	5	3.00	1.87		
<b>รวม</b>	<b>297 1/</b>	<b>3.68</b>	<b>1.16</b>		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
โสด	199	3.06	1.05	1.582	0.207
สมรส	94	3.29	1.17		
หย่า/แยกกันอยู่	5	2.80	1.64		
<b>รวม</b>	<b>298 1/</b>	<b>3.13</b>	<b>1.10</b>		
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน</b>					
<b>รถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
โสด	201	3.12	1.16	2.869	0.058
สมรส	94	3.46	1.26		
หย่า/แยกกันอยู่	5	2.80	1.64		
<b>รวม</b>	<b>300</b>	<b>3.22</b>	<b>1.20</b>		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากผู้ให้บริการแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่องในแบบสอบถาม

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามอาชีพ

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชีพต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 29)

ตารางที่ 29 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
นักเรียน นิสิตนักศึกษา	77	3.86	1.02	0.637	0.672
ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	50	3.72	1.07		
พนักงานบริษัท ลูกจ้างในโรงงาน	97	3.57	1.25		
อาชีพอิสระ ธุรกิจส่วนตัว	50	3.60	1.34		
แม่บ้าน	13	3.62	0.96		
อื่น ๆ	10	3.80	1.14		
<b>รวม</b>	<b>297 1/</b>	<b>3.68</b>	<b>1.16</b>		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
นักเรียน นิสิตนักศึกษา	77	3.16	1.08	0.085	0.995
ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	50	3.14	1.05		
พนักงานบริษัท ลูกจ้างในโรงงาน	100	3.07	1.09		
อาชีพอิสระ ธุรกิจส่วนตัว	48	3.17	1.28		
แม่บ้าน	13	3.15	1.07		
อื่น ๆ	10	3.20	1.03		
<b>รวม</b>	<b>298 1/</b>	<b>3.13</b>	<b>1.10</b>		
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน</b>					
<b>รถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
นักเรียน นิสิตนักศึกษา	77	3.30	1.16	0.532	0.752
ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	50	3.38	1.18		
พนักงานบริษัท ลูกจ้างในโรงงาน	100	3.07	1.17		
อาชีพอิสระ ธุรกิจส่วนตัว	50	3.26	1.32		
แม่บ้าน	13	3.23	1.42		
อื่น ๆ	10	3.10	1.29		
<b>รวม</b>	<b>300</b>	<b>3.22</b>	<b>1.20</b>		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่องในแบบสอบถาม

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้านคือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 30)

ตารางที่ 30 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
ต่ำกว่า 3,000	69	3.91	0.94	0.764	0.599
3,001 - 5,000	46	3.59	1.22		
5,001 - 8,000	97	3.56	1.27		
8,001 - 12,000	40	3.70	1.26		
12,001 - 15,000	24	3.63	1.21		
15,001 - 20,000	14	3.86	1.03		
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	7	3.57	0.79		
<b>รวม</b>	<b>297 1/</b>	<b>3.68</b>	<b>1.16</b>		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
ต่ำกว่า 3,000	69	3.20	1.07	0.680	0.666
3,001 - 5,000	48	3.00	1.01		
5,001 - 8,000	97	3.00	1.19		
8,001 - 12,000	40	3.25	1.19		
12,001 - 15,000	23	3.35	0.83		
15,001 - 20,000	14	3.29	1.20		
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	7	3.29	0.95		
<b>รวม</b>	<b>298 1/</b>	<b>3.13</b>	<b>1.10</b>		

ตารางที่ 30 (ต่อ)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน					
ต่ำกว่า 3,000	69	3.42	1.23	0.833	0.545
3,001 - 5,000	48	2.98	1.08		
5,001 - 8,000	98	3.15	1.20		
8,001 - 12,000	40	3.38	1.39		
12,001 - 15,000	24	3.13	1.19		
15,001 - 20,000	14	3.29	1.07		
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	7	3.14	1.07		
รวม	300	3.22	1.20		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่องในแบบสอบถาม

### ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความถี่ที่ใช้บริการ

จากการทดสอบข้อสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความถี่ในการใช้บริการต่างกัน จะมีทัศนคติต่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้านคือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 31)

### สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สรุปได้ว่าทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันเมื่อจำแนกตามระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างและจะแตกต่างกันเมื่อจำแนกตามเพศ และอายุ โดยเมื่อจำแนกตามเพศจะมีทัศนคติแตกต่างกันในด้านความปลอดภัยและด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างและจำแนกตามอายุจะมีทัศนคติแตกต่างกันทั้ง 3 ด้านคือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 31 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความถี่ที่ใช้บริการ

ความถี่ที่ใช้บริการ	จำนวน (คน)	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>ด้านความปลอดภัย</b>					
มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์	71	3.45	1.27	1.668	0.157
5-8 ครั้ง/สัปดาห์	86	3.73	1.22		
1-4 ครั้ง/สัปดาห์	76	3.91	1.04		
1-4 ครั้ง/เดือน	46	3.54	1.13		
น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน	18	3.78	0.88		
<b>รวม</b>	<b>297 1/</b>	<b>3.68</b>	<b>1.16</b>		
<b>ด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์	70	3.00	1.10	1.580	0.180
5-8 ครั้ง/สัปดาห์	88	3.16	1.17		
1-4 ครั้ง/สัปดาห์	77	3.35	1.07		
1-4 ครั้ง/เดือน	45	2.89	1.01		
น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน	18	3.11	1.02		
<b>รวม</b>	<b>298 1/</b>	<b>3.13</b>	<b>1.10</b>		
<b>ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน</b>					
<b>รถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์	71	3.23	1.20	0.054	0.994
5-8 ครั้ง/สัปดาห์	88	3.20	1.25		
1-4 ครั้ง/สัปดาห์	77	3.19	1.28		
1-4 ครั้ง/เดือน	46	3.24	1.10		
น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน	18	3.33	1.03		
<b>รวม</b>	<b>300</b>	<b>3.22</b>	<b>1.20</b>		

หมายเหตุ 1/ จำนวนคนไม่ครบ 300 คน เนื่องจากผู้ใช้บริการแสดงทัศนคติไม่ครบทุกช่องในแบบสอบถาม

## ปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ศึกษาได้รวบรวมปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากการใช้บริการนำมาทำเป็นแบบสอบถาม เช่น ปัญหาความปลอดภัย ปัญหาคุณภาพของผู้ให้บริการ สภาพรถและอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสม ปัญหาความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวิน การศึกษาปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการนั้นจะพิจารณาจากปัญหาย่อยของทัศนคติด้านต่าง ๆ ที่มีค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.41 - 5.00 ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงและสูงมากเพื่อนำมาพิจารณาเป็นปัญหาโดยได้ข้อสรุปของปัญหาดังต่อไปนี้

1. ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็ว
2. ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความคึกคะนองนำหวาดเสียว
3. ผู้ขับขี่ขับรถแข่งคันอื่นในที่คับขัน
4. ผู้ขับขี่ขับรถแข่งซ้าย แข่งขวา และกระชั้นชิดรถคันหน้า
5. ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความไม่ระมัดระวังและประมาท
6. สถานที่ตั้งวินกีดขวางทางสัญจรของประชาชน

## บทที่ 4

### สรุปผลและข้อเสนอแนะ

#### สรุปผล

การศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครพบว่า ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงอายุระหว่าง 20-29 ปี มีการศึกษาอยู่ในระดับอาชีวศึกษา สถานภาพโสด ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทและลูกจ้างในโรงงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001-8,000 บาท ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง 5-8 ครั้ง/สัปดาห์ โดยมีสาเหตุหรือสิ่งจูงใจที่ทำให้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมาก เนื่องจากสะดวกและรวดเร็วต้องการให้ถึงที่หมายทันเวลา การจราจรติดขัด ใช้เวลาในการเดินทางน้อย สามารถไปทางลัดได้ มีวินรถอยู่ใกล้บ้านหรือที่ทำงาน และสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากต้องรอรถประจำทางนาน ไม่มีรถประจำทาง หมดเวลาเดินรถประจำทาง อัตราค่าโดยสารถูกเมื่อเปรียบเทียบกับรถรับจ้างอื่น โดยผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติจากการใช้บริการแล้วทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยสูง เนื่องจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถด้วยความคึกคะนอง นำพหาวาดเสียว ขับรถแข่งคันอื่นในที่คับขัน ขับรถแข่งซ้าย แข่งขวา และกระชั้นชิดรถคันหน้า ขับรถด้วยความไม่ระมัดระวังและประมาท และเหตุที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยรองลงมาคือผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและผู้ขับขี่ไม่ดูแลให้ผู้โดยสารนั่งเรียบร้อยก่อนออกรถ ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อคุณภาพของการบริการอยู่ในระดับที่ยังไม่ดีพอ เนื่องจากรถที่ให้บริการไม่มีที่ยึดจับสำหรับผู้โดยสาร รถที่ให้บริการเป็นรถสูงขึ้นไปไม่สะดวก รถที่ให้บริการเบาที่นั่งผู้โดยสารเล็ก รถที่ให้บริการเป็นรถเก่าและมีเสียงดัง ผู้ขับขี่สวมเสื้อผ้าที่ไม่สะอาด ผู้ขับขี่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร และผู้ขับขี่มีมารยาทไม่เหมาะสมก้าวร้าว และทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินยังมีความไม่เหมาะสมเนื่องจากสถานที่ตั้งวินกีดขวางทางสัญจรของประชาชน กีดขวางทางจราจรของผู้ใช้รถบนท้องถนน ที่ตั้งวินส่งเสียงดังก่อความรำคาญแก่ผู้รอบใช้บริการหรือผู้อยู่ใกล้เคียง สถานที่ตั้งวินไม่สะอาดและมีเศษขยะ และที่ตั้งวินจอดรถเกะกะไม่เป็นระเบียบ โดยผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เห็นว่าควรมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป เนื่องจากสะดวก รวดเร็ว และใช้เวลาในการเดินทางน้อย แม้ต้องประสบปัญหาบ้างจากความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการ แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องใช้บริการอยู่ จากการทดสอบสมมติฐานทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่แตกต่างกันเมื่อจำแนกตามระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างและจะแตกต่างกันเมื่อจำแนกตาม เพศ และอายุ โดยเมื่อจำแนกตามเพศจะมีทัศนคติแตกต่างกันในด้านความปลอดภัยและด้าน สภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างและจำแนกตามอายุจะมีทัศนคติแตกต่างกันทั้ง 3 ด้านคือ ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถ จักรยานยนต์รับจ้าง

### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาในครั้งนี้ทำให้ทราบถึงสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง และปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยผู้ศึกษาขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหา การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างดังต่อไปนี้

1. ควรให้รถจักรยานยนต์รับจ้างวิ่งเฉพาะในซอยเท่านั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร และลดปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจราจร ควรเพิ่มบริการรถโดยสารประจำทาง ให้เพียงพอกับความต้องการ พร้อมทั้งให้ทุกหน่วยงานร่วมมือกันแก้ปัญหาการจราจรติดขัดให้ สัมฤทธิ์ผลเพื่อลดความต้องการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างในถนนใหญ่
2. ควรจัดพระราชบัญญัติกฎจราจร เข้าเป็นหลักสูตรในการเรียนการสอนของการศึกษา ภาคบังคับ เพื่อให้เยาวชนได้มีความรู้เรื่องกฎจราจร รวมทั้งวิธีการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
3. กรมการขนส่งทางบกควรจัดหลักสูตรอบรมเกี่ยวกับกฎจราจร เพื่อทบทวนและเพิ่มพูน ความรู้รวมถึงมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พร้อมทั้งปลูกจิตสำนึกในเรื่องความ ปลอดภัยของผู้โดยสาร ปลูกฝังความมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธีแก่ผู้ประกอบการอาชีพรถ จักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้งที่มีการต่อทะเบียนรถ
4. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรกวาดล้างและเข้มงวดในการจับกุมผู้ประพฤตินิดกฏจราจร เพื่อสร้างวินัยในการขับขี่รถให้ถูกกฎจราจร

## บรรณานุกรม

กฎ จราจร. (ไม่ระบุปีที่พิมพ์). คู่มือขับรถยนต์ กฎจราจรและเครื่องหมายใหม่.

กรุงเทพมหานคร : เทพเนรมิตการพิมพ์.

นิยม ดิวตานนท์. 2536. "มอเตอร์ไซด์ห้ามซิ่ง". มติชนสุดสัปดาห์. (26 พฤศจิกายน 2536) :

น. 25.

นิรนาม. 2534. "มอเตอร์ไซด์รับจ้างจะรับหรือจะจ้างให้พาไปตาย". นิกส์. (กรกฎาคม 2534) :

น. 33-36.

\_\_\_\_\_. 2535. "เปิดบัญชีดำ 14 วินแก๊งแก๊งกะซัดใหญ่ลั่นชอย". มติชนสุดสัปดาห์.

(13 พฤศจิกายน 2535) : น. 13-14.

\_\_\_\_\_. 2537. "เศรษฐกิจทั่วไป". สรุปข่าวธุรกิจ. (16-30 กันยายน 2537) : น. 17-22.

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2540 ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร :

โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล.

ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. 2539

กรมการขนส่งทางบก 55 ปี. กรุงเทพมหานคร : (ไม่ปรากฏที่พิมพ์)

วรรณนา พันธุ์สว่าง. 2539. พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจร

ในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย.

วิจิตร บุญยะโหดระ และคณะ. 2529. สสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ในกรุงเทพมหานคร. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ.

ศราวุฒิ พันธ์ขาว. 2524. จราจร : ปัญหาและการแก้ไข. กรุงเทพมหานคร. โรงพิมพ์เลี้ยง  
เที่ยงจงเจริญ.

ศิริชัย พงษ์วิชัย. 2539. การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์. กรุงเทพมหานคร :  
โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศิริวรรณ เสรีรัตน์. 2541. การวิจัยธุรกิจ. กรุงเทพมหานคร : บ. AN.การพิมพ์.

ศักดิ์ชัย ประโยชน์วินิจ. 2535. การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์  
รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

\_\_\_\_\_. 2536. "จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ ธุรกิจพันล้านกับมาตรการควบคุม"  
CHULALONGKORN REVIEW (กรกฎาคม-กันยายน 2536) : น. 54-67.

สมาคมนักเรียนทุนรัฐบาลไทย. 2541. วิสัยทัศน์ประเทศไทยด้านการจราจรและขนส่ง  
มุมมองของสมาคมนักเรียนทุนรัฐบาลไทย. กรุงเทพมหานคร : บ.รุ่งเรืองรัตน์พรินติ้ง  
จำกัด.

สุดารัตน์ เกตุราพันธ์. 2538. "พ.ร.บ. ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องการแก้ไขหรือต้องการ  
หาเสียง". สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์. (21-27 พฤษภาคม 2538) : น. 9.

**ภาคผนวก**

## การกำหนดช่วงคะแนนในการแปลความหมายคำนวณ

ผู้ศึกษาได้สร้างแบบสอบถามเพื่อวัดสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการ และทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยดัดแปลงมาจากมาตราวัดของลิเคอร์ท (Likert Scale) โดยการกำหนดช่วงคะแนนในการแปลความหมายคำนวณจาก

$$\text{ค่าพิสัย} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนอันตรภาคชั้น}} = \frac{5 - 1}{5} = 0.8$$

หลักเกณฑ์การแบ่งช่วงสาเหตุหรือสิ่งจูงใจ มีดังต่อไปนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการมากที่สุด
4.20 - 3.41	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการมาก
3.40 - 2.61	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการน้อย
1.80 - 1.00	หมายถึง ไม่เป็นสาเหตุหรือสิ่งจูงใจให้ใช้บริการ

หลักเกณฑ์การแบ่งช่วงทัศนคติ มีดังต่อไปนี้

ด้านความปลอดภัย

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยสูงมาก
4.20 - 3.41	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยสูง
3.40 - 2.61	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง ความไม่ปลอดภัยต่ำ
1.80 - 1.00	หมายถึง ปลอดภัย

ด้านคุณภาพของการบริการ

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพสูงมาก
4.20 - 3.41	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพสูง
3.40 - 2.61	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง ความไม่มีคุณภาพต่ำ
1.80 - 1.00	หมายถึง มีคุณภาพของการบริการ

ด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
5.00 - 4.21	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินสูงมาก
4.20 - 3.41	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินสูง
3.40 - 2.61	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินปานกลาง
2.60 - 1.81	หมายถึง ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินต่ำ
1.80 - 1.00	หมายถึง สภาพแวดล้อมที่ตั้งวินเหมาะสม

## แบบสอบถามปัญหาพิเศษ

### เรื่อง ทักษะคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร

แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ส่วนที่ 2 สาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- ส่วนที่ 3 ทักษะคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย / ลงในช่อง  หรือเติมข้อความในช่องว่าง

เฉพาะเจ้าหน้าที่

1. เพศ

1. ชาย  2. หญิง  1

2. อายุ

1. ต่ำกว่า 20 ปี  2. 20 - 29 ปี  2
3. 30 - 39 ปี  4. 40 - 49 ปี
5. 50 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

1. ประถมศึกษา  2. มัธยมศึกษาตอนต้น  3
3. มัธยมศึกษาตอนปลาย  4. อาชีวศึกษา
- 5.ปริญญาตรี  6. สูงกว่าปริญญาตรี

4. สถานภาพสมรส

1. โสด  2. สมรส  4
3. หย่า/แยกกันอยู่

## 5. อาชีพ

เฉพาะเจ้าหน้าที่

- |  |   |                            |
|--|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. นักเรียน นิสิตนักศึกษา         | <input type="checkbox"/> 2. ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ | <input type="checkbox"/> 5 |
| <input type="checkbox"/> 3. พนักงานบริษัท, ลูกจ้างในโรงงาน | <input type="checkbox"/> 4. อาชีพอิสระ, ธุรกิจส่วนตัว     |                            |
| <input type="checkbox"/> 5. แม่บ้าน                        | <input type="checkbox"/> 6. อื่น ๆ โปรดระบุ.....          |                            |

## 6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- |  |   |                            |
|--|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ต่ำกว่า 3,000 บาท        | <input type="checkbox"/> 2. 3,001 - 5,000 บาท   | <input type="checkbox"/> 6 |
| <input type="checkbox"/> 3. 5,001 - 8,000 บาท        | <input type="checkbox"/> 4. 8,001 - 12,000 บาท  |                            |
| <input type="checkbox"/> 5. 12,001 - 15,000 บาท      | <input type="checkbox"/> 6. 15,001 - 20,000 บาท |                            |
| <input type="checkbox"/> 7. มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป |   |                            |

## 7. ความถี่ที่ท่านใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

- |   |   |                            |
|---|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. มากกว่า 8 ครั้ง/สัปดาห์ | <input type="checkbox"/> 2. 5-8 ครั้ง/สัปดาห์ | <input type="checkbox"/> 7 |
| <input type="checkbox"/> 3. 1-4 ครั้ง/สัปดาห์       | <input type="checkbox"/> 4. 1-4 ครั้ง/เดือน   |                            |
| <input type="checkbox"/> 5. น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน  |   |                            |

คำชี้แจงตอนที่ 2-3 โปรดอ่านข้อความที่กำหนดให้แล้วใส่เครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สาเหตุหรือสิ่งจูงใจในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	เห็นด้วยมากที่สุด (5)	เห็นด้วยมาก (4)	เห็นด้วยปานกลาง (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	ไม่เห็นด้วย (1)
8. ท่านใช้บริการเนื่องจากสะดวกและรวดเร็ว					
9. ท่านใช้บริการเนื่องจากไม่มีรถประจำทาง					
10. ท่านใช้บริการเนื่องจากหมดเวลาเดินรถประจำทาง					
11. ท่านใช้บริการเนื่องจากต้องจอดรถประจำทางนาน					
12. ท่านใช้บริการเนื่องจากใช้เวลาในการเดินทางน้อย					
13. ท่านใช้บริการเนื่องจากสามารถไปทางลัดได้					
14. ท่านใช้บริการเนื่องจากการจราจรติดขัด					
15. ท่านใช้บริการเนื่องจากอัตราค่าโดยสารถูกเมื่อเปรียบเทียบกับรถรับจ้างอื่น					
16. ท่านใช้บริการเนื่องจากต้องการให้ถึงที่หมายทันเวลา					
17. ท่านใช้บริการเนื่องจากมีวินรถอยู่ใกล้บ้านหรือที่ทำงาน					

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพของการบริการ และด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	เห็นด้วยมากที่สุด (5)	เห็นด้วยมาก (4)	เห็นด้วยปานกลาง (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	ไม่เห็นด้วย (1)
<b>3.1 ทัศนคติด้านความปลอดภัย</b>					
18. ผู้ขับที่ขับรถด้วยความเร็ว					
19. ผู้ขับที่ขับรถด้วยความคึกคะนองนำหวาดเสียว					
20. ผู้ขับที่ขับรถด้วยความไม่ระมัดระวังและประมาท					
21. ผู้ขับที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร					
22. ผู้ขับที่ขับรถแซงคันอื่นในที่คับขัน					
23. ผู้ขับที่ขับรถแซงซ้าย, แซงขวา และกระชั้นชิดรถคันหน้า					
24. ผู้ขับที่ไม่ดูแลผู้โดยสารให้นั่งเรียบร้อยก่อนออกรถ					
<b>3.2 ทัศนคติด้านคุณภาพของการบริการ</b>					
25. ผู้ขับที่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร					
26. ผู้ขับที่มีมารยาทไม่เหมาะสม ก้าวร้าว					
27. ผู้ขับที่สวมเสื้อผ้าที่ไม่สะอาด					
28. รถที่ให้บริการไม่มีที่ยึดจับสำหรับผู้โดยสาร					
29. รถที่ให้บริการเป็นรถสูง ขึ้น-ลงไม่สะดวก					
30. รถที่ให้บริการเบาะที่นั่งผู้โดยสารเล็ก					
31. รถที่ให้บริการเก่า และมีเสียงดัง					

ทัศนคติของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง	เห็นด้วยมากที่สุด (5)	เห็นด้วยมาก (4)	เห็นด้วยปานกลาง (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	ไม่เห็นด้วย (1)
<b>3.3 ทัศนคติด้านสภาพแวดล้อมที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง</b>					
32. สถานที่ตั้งวินกีดขวางทางสัญจรของประชาชน					
33. สถานที่ตั้งวินกีดขวางทางจราจรของผู้ใช้รถบนท้องถนน					
34. สถานที่ตั้งวินไม่สะอาด และมีเศษขยะ					
35. สถานที่ตั้งวินส่งเสียงดังก่อความรำคาญแก่ผู้รอใช้บริการหรือผู้อยู่ใกล้เคียง					
36. สถานที่ตั้งวินจอดรถเกะกะไม่เป็นระเบียบ					

**สรุป** ทัศนคติของท่านเห็นว่าควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไปอีกหรือไม่

1. ควรมี

2. ไม่ควรมี

เนื่องจากอะไร.....  
 .....  
 .....  
 .....

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อผู้เขียน	นางสาวอุไร ประจักษ์
วัน เดือน ปีเกิด	3 มิถุนายน 2503
สถานที่เกิด	จังหวัดปทุมธานี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีเศรษฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง จบปีการศึกษา 2525
ประวัติการทำงาน	ทำงานในตำแหน่งนักวิชาการพัสดุ กองคลัง สำนักงานอธิการบดี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง