



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐภา วิณิชัยภาค
ผู้อำนวยการศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล”
โทรศัพท์มือถือ 081-648-8699

วันอาทิตย์ที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2560

ศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล” สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ โทรศัพท์ 02-727-3594-6 โทรสาร 02-727-3595
http://www.nidapoll.nida.ac.th http://www.twitter.com/nidapoll และ http://www.facebook.com/nidapoll
E-mail : nida_poll@nida.ac.th / nidapoll.nida@hotmail.co.th

“วิถีชีวิตคนไทยกับกฎหมายว่าด้วยรถกระบะ”

เรียน บรรณาธิการบริหาร / บรรณาธิการข่าว / หัวหน้าข่าว

ศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล” สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) เปิดเผยผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เรื่อง “วิถีชีวิตคนไทยกับกฎหมายว่าด้วยรถกระบะ” ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 18 – 21 เมษายน 2560 จากประชาชน ที่มีอายุ 18 ปี ขึ้นไปทั่วประเทศ กระจายทุกภูมิภาค ระดับการศึกษา และอาชีพทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น จำนวน 1,250 หน่วยตัวอย่าง เกี่ยวกับการห้ามนั่งในแค็บและการนั่งท้ายรถกระบะ การสำรวจใช้การสุ่มตัวอย่างด้วยความน่าจะเป็นจากบัญชีรายชื่อฐานข้อมูลตัวอย่างหลัก (Master Sample) ของ “นิด้าโพล” ด้วยวิธีแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยแบ่งชั้นภูมิตามภูมิภาค จากนั้นในแต่ละภูมิภาคสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) เก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ ร้อยละ 95.0 และมีค่า ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (Standard Error: S.E.) ไม่เกิน 1.4

จากการสำรวจเมื่อถามถึงพฤติกรรมการใช้รถกระบะของประชาชน (การใช้งาน/การเป็นเจ้าของ/การนั่งโดยสาร) พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 74.16 ระบุว่า ใช้รถกระบะ ขณะที่ ร้อยละ 25.84 ระบุว่า ไม่ได้ใช้รถกระบะ โดยในจำนวนผู้ที่ใช้รถกระบะนั้น ส่วนใหญ่ ร้อยละ 74.22 ระบุว่า ใช้รถกระบะมีแค็บ 2 ประตู รองลงมา ร้อยละ 29.02 ระบุว่า ใช้รถกระบะ 4 ประตู และร้อยละ 17.58 ระบุว่า ใช้รถกระบะไม่มีแค็บ

ด้านการรับรู้ของประชาชนก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า รถกระบะที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ป้ายสีขาว ตัวอักษรสีเขียว) และเดินทางบนถนนทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงระหว่างจังหวัด ทางหลวงระหว่างอำเภอ ทางหลวงชนบท และทางหลวง “ห้าม” นั่งท้ายกระบะ มีความคิดฐานใช้รถผิดประเภท ในภาพรวม พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 52.32 ระบุว่า ไม่ทราบมาก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 ขณะที่ ร้อยละ 47.68 ระบุว่า ทราบมาก่อนหน้านี้แล้ว เมื่อพิจารณาจำแนกตามกลุ่มผู้ใช้รถกระบะ พบว่า ผู้ที่ใช้รถกระบะ มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ทราบและทราบ ใกล้เคียงกัน โดยผู้ที่ใช้รถกระบะ ร้อยละ 50.81 ระบุว่าไม่ทราบ และร้อยละ 49.19 ระบุว่าทราบ ขณะที่ ผู้ที่ไม่ได้ใช้รถกระบะ มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ทราบสูงกว่าผู้ที่ทราบ โดย ร้อยละ 56.66 ระบุว่าไม่ทราบ และร้อยละ 43.34 ระบุว่าทราบ

ด้านการรับรู้ของประชาชนก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 ว่า รถกระบะมีแค็บ “ห้าม” นั่งในแค็บ เพราะส่วนที่เป็นแค็บไม่ได้ออกแบบให้เป็นที่นั่ง แต่ไว้สำหรับใส่สิ่งของ มีความคิดฐานใช้รถผิดประเภท ในภาพรวม พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 63.92 ระบุว่า ไม่ทราบมาก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 ขณะที่ ร้อยละ 36.08 ระบุว่า ทราบ เมื่อพิจารณาจำแนกตามกลุ่มผู้ใช้รถกระบะ พบว่า ทั้งผู้ที่ใช้และไม่ใช้รถกระบะ มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ทราบสูงกว่าผู้ที่ทราบ โดยผู้ที่ใช้รถกระบะ ร้อยละ 63.43 ระบุว่าไม่ทราบ และ ร้อยละ 36.57 ระบุว่าทราบ ขณะที่ ผู้ที่ไม่ได้ใช้รถกระบะ ร้อยละ 65.33 ระบุว่าไม่ทราบ และ ร้อยละ 34.67 ระบุว่าทราบ

สำหรับความคิดเห็นของประชาชน หากจะให้มีการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทย ในภาพรวม พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 83.36 ระบุว่า เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย รองลงมา ร้อยละ 13.84 ระบุว่า ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย และ ร้อยละ 2.80 ไม่ระบุ/ไม่แน่ใจ และเมื่อพิจารณาจำแนกตามกลุ่มผู้ใช้รถกระบะ พบว่า ทั้งผู้ที่ใช้และไม่ใช้รถกระบะ มีสัดส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยสูงกว่าผู้ที่ไม่เห็นด้วย โดยผู้ที่ใช้รถกระบะ ร้อยละ 87.70 ระบุว่าเห็นด้วย และร้อยละ 10.36 ไม่เห็นด้วย ขณะที่ผู้ที่ไม่ได้ใช้รถกระบะ ร้อยละ 70.90 ระบุว่า เห็นด้วย และร้อยละ 23.84 ไม่เห็นด้วย

เมื่อถามถึงเหตุผลของประชาชนที่เห็นด้วย กับการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และ การห้ามนั่งในแค็บ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 69.67 ระบุว่า บางครอบครัวเป็นครอบครัวใหญ่ มีสมาชิกในครอบครัวเยอะ รองลงมา ร้อยละ 57.68 ระบุว่า บางครอบครัวจำเป็นต้องใช้รถกระบะในการใช้งานแบบเอนกประสงค์ ทั้งโดยสาร ขนของ ร้อยละ 45.01 ระบุว่า บางคนมีงบประมาณจำกัดในการซื้อรถ ร้อยละ 10.94 ระบุว่า จะได้ช่วยชาติประหยัดพลังงานอีกทางหนึ่ง ร้อยละ 7.39 ระบุว่า เป็นการป้องกันการถูกตำรวจนอกธรรมาภิบาล หมายเรียก โดยไม่สุจริตใจ โดยใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือหากินกับประชาชน ร้อยละ 5.57 ระบุว่า ประชาชนไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ และร้อยละ 1.92 อื่น ๆ ได้แก่ กฎหมายล้าสมัย ควรเปลี่ยนให้เข้ากับสภาพสังคมและยุคสมัยที่เปลี่ยนไป เป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ เพราะการนั่งแค็บหรือท้ายกระบะไม่ใช่สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ควรแก้ไขปัญหาการขับรถประมาท เช่น เมาแล้วขับ หรือขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

สำหรับเหตุผลของประชาชนที่ไม่เห็นด้วย กับการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และ การห้ามนั่งในแค็บ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.73 ระบุว่า เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน รองลงมา ร้อยละ 39.77 ระบุว่า ประชาชนยังมีทางเลือกอื่น เช่น การติดตั้งคอก หรือราวกันเพิ่มเติม เพื่อให้ผู้ใช้โดยสารยึดเกาะ และมีผิดกฎหมาย ร้อยละ 19.30 ระบุว่า ควรปฏิบัติตามกฎหมาย เพราะกฎหมายมีมานานมากแล้ว แต่ที่ผ่านมาเป็นการผ่อนปรน คนไทยชอบทำอะไรตามใจตนเอง และร้อยละ 0.58 ระบุว่า ขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของผู้ขับขี่

ด้านความคิดเห็นของประชาชนที่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย ต่อแนวทางการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแคร่ พบว่า ประชาชนที่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย ส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.87 ระบุว่า ควรแก้ไขให้สามารถนั่งท้ายกระบะได้ แต่มีข้อจำกัด เช่น นั่งได้เฉพาะเส้นทางรอง จำกัดจำนวนคนที่นั่ง ใช้ความเร็วไม่เกินที่กำหนด หรือนั่งได้ในช่วงเทศกาล ร้อยละ 43.91 ระบุว่า ควรแก้ไขให้สามารถนั่งในแคร่ได้ แต่มีข้อจำกัด เช่น นั่งได้เฉพาะเส้นทางรอง จำกัดจำนวนคนที่นั่ง ใช้ความเร็วไม่เกินที่กำหนด หรือนั่งได้ในช่วงเทศกาล ร้อยละ 40.14 ระบุว่า ควรห้ามเฉพาะการนั่งขอบกระบะและฝ้ายท้ายกระบะ ร้อยละ 22.05 ระบุว่า ควรแก้ไขให้สามารถนั่งในแคร่ได้ แบบไม่มีข้อจำกัด ร้อยละ 20.12 ระบุว่า ควรแก้ไขให้รถกระบะ เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่สามารถนั่งท้ายรถกระบะได้ แบบไม่มีข้อจำกัด ร้อยละ 16.83 ระบุว่า ควรแก้ไขให้รถกระบะ เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่สามารถนั่งแคร่ได้ โดยติดตั้งเข็มขัดนิรภัยภายในแคร่ ร้อยละ 1.93 ระบุอื่น ๆ ได้แก่ ควรทบทวนข้อกำหนดและใช้หลักอื่น ๆ พิจารณาร่วมด้วย เช่น การค้ำแอลกอฮอล์ ความเร็วที่ใช้ พื้นที่/เส้นทาง รวมไปถึงกฎหมายว่าด้วยการผลิตและออกแบบรถกระบะ ให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน, และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่มาแล้วขับ หรือขับเร็ว

ท้ายที่สุด เมื่อถามถึงความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับข้อเสนอแนะหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการใช้รถกระบะกับวิถีชีวิตของคนไทย กรณีถ้าหากไม่มีการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแคร่ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 49.60 ระบุว่า ควรทำประชาพิจารณ์ รับฟังความเห็นจากประชาชน ผู้ใช้รถ เพื่อหาทางออกที่เหมาะสม รองลงมา ร้อยละ 22.32 ระบุว่า ยังไม่แน่ใจว่าจะมีทางออกหรือการเตรียมความพร้อมอย่างไร หากเริ่มมีการบังคับใช้จริง ร้อยละ 17.68 ระบุว่า ประชาชนผู้ใช้รถ ควรปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ไม่นั่งขอบท้ายกระบะ หรือในแคร่ หรือหากต้องขนคนขึ้นท้ายกระบะ ต้องขออนุญาตกับเจ้าพนักงานจราจรเป็นครั้ง ๆ หรือรายกรณีไป หรือ ติดตั้งคอก หรือราวกันเพิ่มเติม ซึ่งมีกฎหมายรองรับอยู่

นอกจากนี้ ร้อยละ 15.28 ระบุว่า ควรเร่งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าว ร้อยละ 12.80 ระบุว่า ควรมีการกำกับดูแลให้ทำตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น ผู้ขายรถยนต์ ต้องชี้แจงให้ผู้ซื้อรถยนต์ทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทรถยนต์ การใช้งานจำนวนผู้โดยสารที่สามารถบรรจุได้ ส่วนใดที่ผู้โดยสารนั่งได้หรือไม่ได้ รวมไปถึงอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยด้วย ร้อยละ 12.08 ระบุว่า ควรมีแผนหรือมาตรการในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถกระบะของประชาชน ให้ถูกต้องกฎหมายอย่างค่อยเป็นค่อยไป และร้อยละ 2.24 ระบุอื่น ๆ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐควรปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น เพื่อรองรับการให้บริการแก่ประชาชน, บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด, และควรมีการหารือกับผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อหาทางออกที่เหมาะสม

เมื่อพิจารณาลักษณะทั่วไปของตัวอย่าง พบว่า ตัวอย่างร้อยละ 8.80 มีภูมิลำเนาอยู่กรุงเทพฯ ตัวอย่างร้อยละ 25.36 มีภูมิลำเนาอยู่ปริมณฑล และภาคกลาง ร้อยละ 18.16 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคเหนือ ร้อยละ 33.52 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และร้อยละ 14.16 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคใต้ ตัวอย่าง ร้อยละ 58.56 เป็นเพศชาย และร้อยละ 41.44 เป็นเพศหญิง ตัวอย่างร้อยละ 6.00 มีอายุ 18 – 25 ปี ตัวอย่าง ร้อยละ 18.40 มีอายุ 26 – 35 ปี ร้อยละ 23.28 มีอายุ 36 – 45 ปี ร้อยละ 38.56 มีอายุ 46 – 59 ปี ร้อยละ 12.64 มีอายุ 60 ปีขึ้นไป และร้อยละ 1.12 ไม่ระบุอายุ ตัวอย่าง ร้อยละ 93.44 นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 3.60 นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 1.52 นับถือศาสนาคริสต์ /ฮินดู/ซิกข์/ยิว/ไม่นับถือศาสนาใด ๆ และร้อยละ 1.44 ไม่ระบุศาสนา

ตัวอย่าง ร้อยละ 22.88 ระบุว่าสถานภาพโสด ร้อยละ 71.36 สมรสแล้ว ร้อยละ 4.32 หม้าย หย่าร้าง แยกกันอยู่ และร้อยละ 1.44 ไม่ระบุสถานภาพการสมรส ตัวอย่างร้อยละ 25.76 จบการศึกษาประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ร้อยละ 31.60 จบการศึกษามัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า ร้อยละ 8.16 จบการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่า ร้อยละ 26.56 จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ร้อยละ 5.60 จบการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรีหรือเทียบเท่า และร้อยละ 2.32 ไม่ระบุการศึกษา ตัวอย่างร้อยละ 12.56 ประกอบอาชีพข้าราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 14.24 ประกอบอาชีพพนักงานเอกชน ร้อยละ 24.64 ประกอบอาชีพเจ้าของธุรกิจ/อาชีพอิสระ ร้อยละ 14.88 ประกอบอาชีพเกษตรกร/ประมง ร้อยละ 18.24 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป/ผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 11.20 เป็นพ่อบ้าน/แม่บ้าน/เกษียณอายุ/ว่างงาน ร้อยละ 1.84 เป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 0.16 เป็นพนักงานองค์กรอิสระที่ไม่แสวงหากำไร และร้อยละ 2.24 ไม่ระบุอาชีพ ตัวอย่างร้อยละ 12.08 ไม่มีรายได้ ร้อยละ 18.56 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่เกิน 10,000 บาท ร้อยละ 27.68 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท ร้อยละ 14.24 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท ร้อยละ 6.88 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท ร้อยละ 10.48 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป และร้อยละ 10.08 ไม่ระบุรายได้

1. ปัจจุบัน ท่านใช้รถกระบะอยู่หรือไม่ (การใช้งาน/การเป็นเจ้าของ/การนั่งโดยสาร)

พฤติกรรมการใช้รถกระบะของประชาชน (การใช้งาน/การเป็นเจ้าของ/การนั่งโดยสาร)	ร้อยละ
ใช้รถกระบะ	74.16
รถกระบะมีแคร่ 2 ประตู	74.22
รถกระบะ 4 ประตู	29.02
รถกระบะไม่มีแคร่	17.58
ไม่ได้ใช้รถกระบะ	25.84
รวม	100.00

2. ท่านทราบมาก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 หรือไม่ว่า รถกระบะที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ป้ายสีขาว ตัวอักษรสีเขียว) และเดินทางบนถนนทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงระหว่างจังหวัด ทางหลวงระหว่างอำเภอ ทางหลวงชนบท และทางหลวงตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 “ห้าม” นั่งท้ายกระบะ มีความผิดฐานใช้รถผิดประเภท

	พฤติกรรมการใช้รถกระบะ		รวม
	ใช่	ไม่ใช่	
การรับรู้ของประชาชนก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า รถกระบะที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ป้ายสีขาว ตัวอักษรสีเขียว) และเดินทางบนถนนทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงระหว่างจังหวัด ทางหลวงระหว่างอำเภอ ทางหลวงชนบท และทางหลวง “ห้าม” นั่งท้ายกระบะ มีความผิดฐานใช้รถผิดประเภท			
ไม่ทราบ	50.81	56.66	52.32
ทราบมาก่อนหน้านี้แล้ว	49.19	43.34	47.68
รวม	100.00	100.00	100.00

3. ท่านทราบมาก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 หรือไม่ว่า รถกระบะมีแค็บ “ห้าม” นั่งในแค็บ เพราะส่วนที่เป็นแค็บไม่ได้ออกแบบให้เป็นที่นั่ง แต่ไว้สำหรับใส่สิ่งของ มีความผิดฐานใช้รถผิดประเภท

	พฤติกรรมการใช้รถกระบะ		รวม
	ใช่	ไม่ใช่	
การรับรู้ของประชาชนก่อนหน้าการประกาศใช้ ม. 44 ว่า รถกระบะมีแค็บ “ห้าม” นั่งในแค็บ เพราะส่วนที่เป็นแค็บไม่ได้ออกแบบให้เป็นที่นั่ง แต่ไว้สำหรับใส่สิ่งของ มีความผิดฐานใช้รถผิดประเภท			
ไม่ทราบ	63.43	65.33	63.92
ทราบมาก่อนหน้านี้แล้ว	36.57	34.67	36.08
รวม	100.00	100.00	100.00

4. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ หากจะให้มีการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และ การห้ามนั่งในแค็บ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทย

ความคิดเห็นของประชาชน หากจะให้มีการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ	พฤติกรรมการใช้รถกระบะ		รวม
	ใช่	ไม่ใช่	
เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย	87.70	70.90	83.36
ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย	10.36	23.84	13.84
ไม่ระบุ/ไม่แน่ใจ	1.94	5.26	2.80
รวม	100.00	100.00	100.00

5. กรณีที่ท่านเห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย เพราะเหตุใดจึงควรการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และ การห้ามนั่งในแค็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้ที่เห็นด้วย n = 1,042)

เหตุผลของประชาชนที่เห็นด้วย กับการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ	ร้อยละ
บางครอบครัวเป็นครอบครัวใหญ่ มีสมาชิกในครอบครัวเยอะ	69.67
บางครอบครัวจำเป็นต้องใช้รถกระบะในการใช้งานแบบเอนกประสงค์ ทั้งโดยสาร ขนของ	57.68
บางคนมีงบประมาณจำกัดในการซื้อรถ	45.01
จะช่วยชาติประหยัดพลังงานอีกทางหนึ่ง	10.94
เป็นการป้องกันการถูกตำรวจนคริต ขมขู่ รีดไถ โดยใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือหากินกับประชาชน	7.39
ประชาชนไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ	5.57
อื่น ๆ ได้แก่ กฎหมายล้าสมัย ควรเปลี่ยนให้เข้ากับสภาพสังคมและยุคสมัยที่เปลี่ยนไป, เป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ เพราะการนั่งแค็บหรือท้ายกระบะไม่ใช่สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ควรแก้ไขปัญหาการจับรถประมาท เช่น เมาแล้วขับ หรือขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	1.92

6. กรณีที่ท่านไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย เพราะเหตุใดจึงควรการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้ที่เห็นด้วย n = 1,042)

เหตุผลของประชาชนที่ไม่เห็นด้วย กับการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ	ร้อยละ
เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน	56.73
ประชาชนยังมีทางเลือกอื่น เช่น การติดตั้งคอก หรือราวกันเพิ่มเติม เพื่อให้ผู้โดยสารยึดเกาะ และไม่ผิดกฎหมาย	39.77
ควรปฏิบัติตามกฎหมาย เพราะกฎหมายมีมานานมากแล้ว แต่ที่ผ่านมาเป็นการผ่อนปรน คนไทยชอบทำอะไรตามใจตนเอง	19.30
ขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของผู้ขับขี่	0.58

7. สำหรับผู้ที่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ ท่านคิดว่าควรมีแนวทางการแก้ไขกฎหมายอย่างไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้ที่เห็นด้วย n = 1,042)

ความคิดเห็นของประชาชนที่เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมาย ต่อแนวทางการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และการห้ามนั่งในแค็บ	ร้อยละ
ควรแก้ไขให้สามารถนั่งท้ายกระบะได้ แต่มีข้อจำกัด เช่น นั่งได้เฉพาะเส้นทางรอง จำกัดจำนวนคนที่นั่ง ใช้ความเร็วไม่เกินที่กำหนด หรือนั่งได้ในช่วงเทศกาล	56.87
ควรแก้ไขให้สามารถนั่งในแค็บได้ แต่มีข้อจำกัด เช่น นั่งได้เฉพาะเส้นทางรอง จำกัดจำนวนคนที่นั่ง ใช้ความเร็วไม่เกินที่กำหนด หรือนั่งได้ในช่วงเทศกาล	43.91
ควรห้ามเฉพาะการนั่งขอบกระบะและฝาท้ายกระบะ	40.14
ควรแก้ไขให้สามารถนั่งในแค็บได้ แบบไม่มีข้อจำกัด	22.05
ควรแก้ไขให้รถกระบะ เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่สามารถนั่งท้ายรถกระบะได้ แบบไม่มีข้อจำกัด	20.12
ควรแก้ไขให้รถกระบะ เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่สามารถนั่งแค็บได้ โดยติดตั้งเข็มขัดนิรภัยภายในแค็บ	16.83
อื่น ๆ ได้แก่ ควรทบทวนข้อกฎหมายและใช้หลักอื่น ๆ พิจารณาร่วมด้วย เช่น การดื่มแอลกอฮอล์ ความเร็วที่ใช้พื้นที่/เส้นทาง รวมไปถึงกฎหมายว่าด้วยการผลิตและออกแบบรถกระบะ ให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน, และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายกับผู้เมาแล้วขับ หรือขับเร็ว	1.93

8. สำหรับทางออก กรณีถ้าหากไม่มีการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และ การห้ามนั่งในแค็บ ท่านมีข้อเสนอแนะหรือมาตรการอย่างไร เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการใช้รถกระบะกับวิถีชีวิตของคนไทย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับข้อเสนอแนะหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการใช้รถกระบะกับวิถีชีวิตของคนไทย กรณีถ้าหากไม่มีการแก้ไขกฎหมาย กรณี การห้ามนั่งท้ายรถกระบะ และ การห้ามนั่งในแค็บ	ร้อยละ
ควรทำประชาพิจารณ์ รับฟังความเห็นจากประชาชน ผู้ใช้รถ เพื่อหาทางออกที่เหมาะสม	49.60
ยังไม่แน่ใจว่าจะมีทางออกหรือการเตรียมความพร้อมอย่างไร หากเริ่มมีการบังคับใช้จริงจัง	22.32
ประชาชนผู้ใช้รถ ควรปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ไม่นั่งขอบท้ายกระบะ หรือในแค็บ หรือหากต้องขนคนขึ้นท้ายกระบะ ต้องขออนุญาตกับเจ้าพนักงานจราจร เป็นครั้ง ๆ หรือรายกรณีไป หรือ ดัดตั้งคอก หรือราวกันเพิ่มเติม ซึ่งมีกฎหมายรองรับอยู่	17.68
ควรเร่งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าว	15.28
ควรมีการกำกับดูแลให้ทำตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น ผู้ขายรถยนต์ ต้องชี้แจงให้ผู้ซื้อรถยนต์ทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทรถยนต์ การใช้งาน จำนวนผู้โดยสารที่สามารถบรรจุได้ ส่วนใดที่ผู้โดยสารนั่งได้หรือไม่ได้ รวมไปถึงอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยด้วย	12.80
ควรมีแผนหรือมาตรการในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถกระบะของประชาชน ให้ถูกต้องตามกฎหมายอย่างค่อยเป็นค่อยไป	12.08
อื่น ๆ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐควรปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น เพื่อรองรับการให้บริการแก่ประชาชน, บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด, และควรมีการหารือกับผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อหาทางออกที่เหมาะสม	2.24

ลักษณะทั่วไปของตัวอย่าง

1. ตารางที่ 1 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาค	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพฯ	110	8.80
ปริมณฑลและภาคกลาง	317	25.36
ภาคเหนือ	227	18.16
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	419	33.52
ภาคใต้	177	14.16
รวม	1,250	100.00

2. ตารางที่ 2 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	732	58.56
หญิง	518	41.44
เพศทางเลือก	-	-
รวม	1,250	100.00

3. ตารางที่ 3 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18 – 25 ปี	75	6.00
26 – 35 ปี	230	18.40
36 – 45 ปี	291	23.28
46 – 59 ปี	482	38.56
60 ปีขึ้นไป	158	12.64
ไม่ระบุ	14	1.12
รวม	1,250	100.00

4. ตารางที่ 4 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามศาสนา

ศาสนา	จำนวน	ร้อยละ
พุทธ	1,168	93.44
อิสลาม	45	3.60
คริสต์/ฮินดู/ซิกข์/ยิว/ไม่นับถือศาสนาใด ๆ	19	1.52
ไม่ระบุ	18	1.44
รวม	1,250	100.00

5. ตารางที่ 5 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพการสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	286	22.88
สมรส	892	71.36
หม้าย หย่าร้าง แยกกันอยู่	54	4.32
ไม่ระบุ	18	1.44
รวม	1,250	100.00

ลักษณะทั่วไปของตัวอย่าง (ต่อ)

6. ตารางที่ 6 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	322	25.76
มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	395	31.60
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	102	8.16
ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	332	26.56
สูงกว่าปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	70	5.60
ไม่ระบุ	29	2.32
รวม	1,250	100.00

7. ตารางที่ 7 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพหลัก

อาชีพหลัก	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	157	12.56
พนักงานเอกชน	178	14.24
เจ้าของธุรกิจ/อาชีพอิสระ	308	24.64
เกษตรกร/ประมง	186	14.88
รับจ้างทั่วไป/ผู้ใช้แรงงาน	228	18.24
พ่อบ้าน/แม่บ้าน/เกษียณอายุ/ว่างงาน	140	11.20
นักเรียน/นักศึกษา	23	1.84
พนักงานองค์กรอิสระที่ไม่แสวงหากำไร	2	0.16
ไม่ระบุ	28	2.24
รวม	1,250	100.00

8. ตารางที่ 8 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	151	12.08
ไม่เกิน 10,000	232	18.56
10,001 – 20,000	346	27.68
20,001 – 30,000	178	14.24
30,001 – 40,000	86	6.88
มากกว่า 40,001 ขึ้นไป	131	10.48
ไม่ระบุ	126	10.08
รวม	1,250	100.00