

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง : ศึกษากรณีประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางแบบธรรมดาของ ขสมก. แบ่งการนำเสนอผลการวิจัยดังนี้

1. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแจงอัตราร้อยละ
2. ลักษณะและระดับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง
3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

1. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ตอบแบบสอบถามในการศึกษาครั้งนี้ ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางแบบธรรมดาของ ขสมก. จำนวน 288 คน ซึ่งมีลักษณะทั่วไปดังนี้

เพศของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาในครั้งนี้มีจำนวนเพศหญิงและเพศชายใกล้เคียงกัน คือ มีเพศชายร้อยละ 49.0 (141 คน) และมีเพศหญิงร้อยละ 51.0 (147 คน)

ระดับอายุของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับอายุของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีอายุระหว่าง 20 – 39 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 (136 คน) รองลงมาตามลำดับคือ อายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 24.0 (69 คน) อายุระหว่าง 40 - 59 ปี ร้อยละ 21.2 (61 คน) และอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีร้อยละ 7.6 (22 คน)

ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ามีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 17.7 (51 คน) รองลงมาตามลำดับคือ ระดับ ปวส. และกำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี มีสัดส่วนเท่ากัน คือ ร้อยละ 11.8 (34 คน) มีการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา

ร้อยละ 10.0 (29 คน) ระดับอนุปริญญา ร้อยละ 9.4 (27 คน) ระดับ ปวช. ร้อยละ 8.3 (24 คน) ไม่ได้เรียนหนังสือร้อยละ 8.0 (23 คน) มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 6.9 (20 คน) กำลังศึกษาในระดับที่สูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 4.9 (14 คน) มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 4.5 (13 คน) มัธยมศึกษาตอนปลายร้อยละ 2.8 (8 คน) กำลังศึกษาอยู่ในระดับ ปวช. ร้อยละ 2.4 (7 คน) และผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับ ปวส. มีร้อยละ 1.4 (4 คน)

สถานภาพสมรสของกลุ่มตัวอย่าง

พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีผู้เป็นโสด ในอัตราร้อยละ 41.7 (120 คน) และผู้ที่แต่งงานแล้ว ร้อยละ 33.0 (95 คน) เป็นหม้ายร้อยละ 10.1 (2.9 คน) มีผู้ที่อยู่ด้วยกันโดยไม่จดทะเบียนสมรสร้อยละ 8.0 (23 คน) ผู้ที่หย่าร้าง ร้อยละ 5.9 (17 คน) และน้อยที่สุดคือ แยกกันอยู่มีเพียงร้อยละ 1.4 (4 คน)

ศาสนาของกลุ่มตัวอย่างนับถือ

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 73.6 (212 คน) นับถือศาสนาพุทธและร้อยละ 20.5 (59 คน) นับถือศาสนาคริสต์ และร้อยละ 5.9 (17 คน) นับถือศาสนาอิสลาม

ภูมิลำเนาเดิมของกลุ่มตัวอย่าง

โดยส่วนใหญ่พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาในครั้งนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 56.6 (163 คน) และอยู่ต่างจังหวัด ร้อยละ 43.4 (125 คน)

ความคิดความเชื่อเกี่ยวกับบทบาทเพศตามแนวประเพณี

จากการนำคะแนนในความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณี มาจัดเป็น 3 ระดับดังที่กล่าวในบทที่ 3 พบว่า ผู้ตอบที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีต่ำมีจำนวนมากที่สุดคือ ร้อยละ 42.4 (122 คน)

การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของบิดา

พบว่าเมื่อจัดระดับเป็น 3 กลุ่ม ผู้ตอบที่รับรู้ว่าบิดาจะให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงสูง มีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 35.4 (102 คน) รองลงมาคือจะรับรู้ว่าบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับปานกลาง ร้อยละ 34.7 (100 คน) และรับรู้ว่าบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงระดับต่ำมีน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 29.9 (86 คน)

การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงของมารดา

พบว่า ผู้ตอบที่รับรู้ว่ามีมารดาจะให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงมีสัดส่วนมากที่สุด คือร้อยละ 39.2 (113 คน) รองลงมาคือ จะรับรู้ว่ามีมารดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 33.0 (95 คน) และ รับรู้ว่ามีมารดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 27.8 (80 คน) ตามลำดับ

การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงของเพื่อนสนิท

พบว่า ผู้ตอบส่วนใหญ่รับรู้ว่ามีเพื่อนสนิทจะให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับปานกลาง มีสัดส่วนสูงสุดคือร้อยละ 37.8 (109 คน) รองลงมาคือจะรับรู้ว่ามีเพื่อนสนิทให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 31.6 (91 คน) และรับรู้ว่ามีเพื่อนสนิทให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ มีสัดส่วนน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 30.6 (88 คน)

2. ลักษณะและระดับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง

เมื่อนำคะแนนการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงทุกกรณีของกลุ่มตัวอย่างแต่ละคนรวมกันปรากฏว่า ได้คะแนนต่ำสุด เป็น 14 และคะแนนสูงสุดเป็น 70 ค่าเฉลี่ย = 43.688 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเป็น 14.050 และได้แบ่งกลุ่มการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงเป็น 3 กลุ่ม ดังปรากฏในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 แสดงระดับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง	ช่วงคะแนน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ	14 – 33	78	27.1
ปานกลาง	34 – 49	98	34.0
สูง	50 – 70	112	38.9
รวม		288	100.0

จากตาราง เมื่อแบ่งกลุ่มตัวอย่างตามคะแนนการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มต่ำ กลุ่มปานกลาง และกลุ่มสูง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูง มีประมาณร้อยละ 39 ส่วนกลุ่มที่มีคะแนนการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับปานกลางมีร้อยละ 34 และกลุ่มที่มีคะแนนการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับต่ำมีประมาณร้อยละ 28 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูง และมีผู้ตอบสนองน้อยที่ยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับต่ำ

และจากการใช้แบบสอบถาม สอบถามความคิดเห็นจากประชาชนเกี่ยวกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง ผลปรากฏดังตารางที่ 7 ต่อไปนี้

ตารางที่ 7 แสดงลักษณะความคิดเห็นของการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง

ข้อความ	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
1.สังคมไทยแบ่งชัดเจนว่างานขับรถเมลล์เป็นหน้าที่ของผู้ชาย	7.3 (21)	22.9 (66)	31.6 (91)	25.0 (72)	13.2 (38)
2.ถึงเวลาแล้วที่ผู้หญิงควรเข้าสู่บทบาทของการเป็นพนักงานขับรถเมลล์เพื่อช่วยสร้างภาพลักษณ์ในด้านการให้บริการ	10.8 (31)	24.0 (69)	33.0 (95)	19.8 (57)	12.5 (36)
3.อารมณ์ของผู้หญิงมักจะแปรปรวนอยู่ตลอดเวลา ประกอบกับมีความอดทนอดกลั้นต่ำ หากต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมการจราจรบนท้องถนนดังเช่นในปัจจุบันจะทำให้พนักงานขับรถเมลล์หญิงทำงานผิดพลาดและเกิดอุบัติเหตุได้	12.8 (37)	18.8 (54)	28.5 (82)	30.2 (87)	9.7 (28)
4.พนักงานขับรถเมลล์หญิงสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ทุกช่วงเวลา	9.4 (27)	27.8 (80)	34.4 (99)	17.4 (50)	11.1 (32)
5.แม้ว่าผู้หญิงจะขับรถเมลล์ได้ แต่ก็คงจะทำได้ไม่ดีเท่ากับผู้ชาย	11.5 (33)	18.1 (52)	31.9 (92)	26.7 (77)	11.8 (34)
6.ในการโดยสารรถเมลล์แต่ละครั้ง ท่านจะรู้สึกปลอดภัยหากคนขับรถเมลล์เป็นผู้หญิง	13.5 (39)	26.0 (75)	32.6 (94)	20.1 (58)	7.6 (22)
7.ผู้หญิงมีความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจน้อยกว่าผู้ชายที่จะสามารถรับผิดชอบชีวิตของผู้โดยสาร	10.8 (31)	16.3 (47)	35.4 (102)	26.0 (75)	11.5 (33)

ตารางที่ 7(ต่อ) แสดงลักษณะความคิดเห็นของการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ข้อความ	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
8. เนื่องจากผู้ชายมีความสามารถในด้านการรับรู้ ระยะทางหรือรับรู้มิติได้ดีกว่าผู้หญิงผู้ชายจึงน่าจะ จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถเมล์ได้ดีกว่าผู้หญิง	6.3 (18)	20.8 (60)	34.0 (98)	27.8 (80)	11.1 (32)
9. ในปัจจุบันผู้หญิงและผู้ชายมีความเสมอภาค เท่าเทียมกัน ดังนั้นอาชีพคนขับรถเมล์จึงไม่ควร จำกัดเฉพาะเพศชายเท่านั้น	14.2 (41)	27.7 (80)	34.0 (98)	14.0 (40)	10.1 (29)
10. หากผู้หญิงไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องยนต์ ก็ ไม่ควรที่จะมาขับรถเมล์	8.0 (23)	22.6 (65)	31.9 (92)	26.0 (75)	11.5 (33)
11. เนื่องจากผู้หญิงต้องตั้งครรภ์และมีรอบเดือน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถเมล์	9.7 (28)	17.4 (50)	34.7 (100)	25.7 (74)	12.5 (36)
12. ด้วยคุณสมบัติของผู้หญิง เช่น ความสุภาพ นียมวล จึงน่าจะปฏิบัติหน้าที่ขับรถเมล์ได้ดีกว่า ผู้ชาย	9.0 (26)	29.2 (84)	34.7 (100)	21.5 (62)	5.6 (26)
13. ผู้ชายคุมสติได้ดีในยามคับขัน ฉะนั้นเวลา เกิดเหตุการณ์คับขันหรือเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถ เมล์ พชร. ชายจะสามารถควบคุมสถานการณ์ ได้ดีกว่า พชร. หญิง	8.0 (23)	18.1 (52)	34.7 (100)	30.9 (89)	8.3 (24)
14. หากมีโอกาสเลือกใช้บริการ จะเลือกขึ้นรถ เมล์ที่มีคนขับเป็นผู้หญิง	7.6 (22)	31.3 (90)	34.0 (98)	17.7 (51)	9.4 (27)

จากตารางที่ 7 อาจกล่าวได้ว่า การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง โดยประเมินจากประชาชนผู้ใช้บริการรถเมลล์นั้น พนักงานขับรถเมลล์หญิงเหล่านั้นได้รับการยอมรับในภาพรวมอยู่ในระดับสูง และจากสเกล 5 หน่วย ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างข้อความในรายละเอียดนอกเหนือไปจากการพิจารณาคะแนนโดยรวมซึ่งจากตารางจะพบว่า ในข้อความที่ว่า "ในปัจจุบันผู้หญิงและผู้ชายมีความเสมอภาคเท่าเทียมกัน ดังนั้นอาชีพขับรถเมลล์จึงไม่ควรจำกัดเฉพาะเพศชายเท่านั้น" เมื่อพิจารณาจากตารางอาจกล่าวได้ว่า มีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มเห็นด้วยกับข้อความข้างต้นนี้มากที่สุดกว่าทุกข้อความในกลุ่มเดียวกัน ถึง 121 คน คิดเป็นร้อยละ 41.9 ส่วนผู้ที่ไม่แน่ใจจำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 ในขณะที่มีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มไม่เห็นด้วยกับข้อความข้างต้นเพียง 69 คน คิดเป็นร้อยละ 24.1

ในขณะเดียวกัน การแสดงความคิดเห็นในข้อความที่ว่า "อารมณ์ของผู้หญิง มักจะแปรปรวนอยู่ตลอดเวลา ประกอบกับมีความอดทนอดกลั้นต่ำ หากต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมการจราจรบนท้องถนนดังเช่นในปัจจุบัน จะทำให้พนักงานขับรถเมลล์หญิงทำงาน ผิดพลาดและเกิดอุบัติเหตุได้" ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางอาจกล่าวได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าวมากที่สุดกว่าทุกข้อความในกลุ่มเดียวกันมีจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 39.9 ส่วนผู้ที่ไม่แน่ใจมีจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 ในขณะที่มีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มเห็นด้วยกับข้อความข้างต้นมีจำนวนถึง 91 คน คิดเป็นร้อยละ 31.6 ถึงแม้ว่าตัวเลขดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ามีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มไม่เห็นด้วยกับข้อความข้างต้นก็ตามแต่ก็มีอีกถึงร้อยละ 31.6 ที่มีแนวโน้มเห็นด้วยกับข้อความดังกล่าวข้างต้น จากความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างในข้อความดังกล่าวสามารถช่วยยืนยันได้ในระดับหนึ่งว่า ข้อความนี้มีความเป็นไปได้มากพอสมควรซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง ยังคงได้รับอิทธิพลจากความเชื่อค่านิยมทางวัฒนธรรมของความแตกต่างระหว่างสถานภาพและบทบาทระหว่างเพศ ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ มัลลิกา วัชราร (2516 : 15) ในผู้หญิงกับการพัฒนาประเทศว่า ในเกือบทุกสังคม โดยเฉพาะในสังคมไทย พบว่าได้แบ่งแยกกำหนดบทบาทในสถานภาพของความเป็นเพศชาย-หญิงอย่างชัดเจนจากการอบรมสั่งสอนในอดีต กล่าวคือเพศชายเป็นผู้นำ ผู้กล้าหาญ เป็นผู้เข้มแข็ง ตลอดจนเป็นผู้หาเลี้ยงครอบครัว ในขณะที่เพศหญิงเป็นเพศที่อ่อนแอ มีความรับผิดชอบในครอบครัวเท่านั้น ดังสุภาษิตคำพังเพยที่ว่า "ผู้ชายเป็นเสมือนช้างเท้าหน้า และผู้หญิงเป็นเสมือนช้างเท้าหลัง" และนอกจากนี้สนับสนุนแนวความคิด

คิดของ Rhoda K. Unger (1979 : 35) ที่กล่าวถึงพื้นฐานความเชื่อของบุคคลว่ามีความคาดหวังต่อบทบาทของผู้หญิงและผู้ชายแตกต่างกัน โดยเชื่อว่าเพศชายมีลักษณะเป็นตัวของตัวเอง มีความก้าวร้าวและไม่ใช้อารมณ์ในการตัดสินใจปัญหาต่าง ๆ มีลักษณะเป็นผู้นำ ในขณะที่เดียวกันจะมองว่าผู้หญิงมีลักษณะตรงกันข้าม โดยผู้หญิงจะขาดความเป็นตัวของตัวเอง มักใช้อารมณ์ในการตัดสินใจปัญหาต่าง ๆ พร้อมทั้งไม่มีลักษณะความเป็นผู้นำ

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานของการศึกษา ซึ่งเป็นการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตาม การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง กับตัวแปรอิสระ 10 ตัว คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ภูมิภาคเดิม ความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณี การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของบิดา การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของมารดา การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของเพื่อนสนิท การมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์ และประสบการณ์ขณะได้รับบริการจากพนักงานขับรถเมล์หญิง ผู้ศึกษาได้ใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ โดยใช้ตารางคูณข้าม (Cross Tabulation) และใช้สถิติค่าไคสแควร์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 การทดสอบไคสแควร์นี้มีข้อกำหนดว่าค่า Expected Frequency ในแต่ละช่อง cell ไม่ควรมีค่าต่ำกว่า 5 เกิน 1 ใน 5 ของช่อง cell ทั้งหมด (สมเพลิน เกษมรัตน์สันติ , 2530 : 27) ในการศึกษาครั้งนี้จึงไม่ละเมิดข้อกำหนดดังกล่าว

สมมติฐานที่ 1 ผู้หญิง มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง
อยู่ในระดับสูงกว่าผู้ชาย

ตารางที่ 8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	เพศ	
	ชาย	หญิง
ต่ำ	11.3 (16)	42.2 (62)
ปานกลาง	35.5(50)	32.6(48)
สูง	53.2 (75)	25.2(37)
รวม	100.0 (141)	100.0 (147)

$$X^2 = 39.95422 \quad \text{d.f.} = 2 \quad \text{Significant} = 0.0000$$

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $x^2 = 39.95422$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างเพศชายและกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 28 เปอร์เซ็นต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 25.2 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างเพศชายให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 53.2

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า ผู้ชายมีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าผู้หญิง ซึ่งแนวโน้มความสัมพันธ์นี้ตรงกันข้ามกับสมมติฐานที่ได้ตั้งไว้ว่า ผู้หญิงให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าผู้ชาย ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 2 บุคคลที่มีอายุน้อย มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีอายุมาก

ตารางที่ 9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	ระดับอายุ	
	อายุน้อย	อายุมาก
ต่ำ	33.2 (68)	12.0 (10)
ปานกลาง	30.2 (62)	43.4 (36)
สูง	36.6 (75)	44.6 (37)
รวม	100.0 (205)	100.0 (83)

$$X^2 = 13.69602 \quad \text{d.f.} = 2 \quad \text{Significant} = 0.0011$$

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $x^2 = 13.69602$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0011 จึงกล่าวได้ว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อย และกลุ่มตัวอย่างที่อายุมากแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงแตกต่างกัน 8 เปอร์เซ็นต์ ในทางการวิจัยถือว่ามีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่อายุน้อยให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงเพียงร้อยละ 36.6 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่อายุมากให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูง มีร้อยละ 44.6

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่มีอายุมากมีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีอายุน้อย ซึ่งแนวโน้มความสัมพันธ์นี้ตรงกันข้ามกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่อายุน้อยให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงกว่าผู้ที่ยุ่ มาก ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 2

สมมติฐานที่ 3 บุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงกว่า บุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำ

ตารางที่ 10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	ระดับการศึกษา		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	76.4 (55)	5.8 (6)	15.2(17)
ปานกลาง	13.9 (10)	64.4 (67)	18.7(21)
สูง	9.7 (7)	29.8 (31)	66.1(74)
รวม	100.0 (72)	100.0 (104)	100.0 (112)

$\chi^2 = 171.67004$ d.f. = 4 Significant = 0.0000

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $\chi^2 = 171.6700$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูง และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่ำแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 56.4 เปอร์เซนต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 66.1 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่ำให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีเพียงร้อยละ 9.7 เท่านั้น

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่มีการศึกษาสูงมีแนวโน้มให้ การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีการศึกษาต่ำ ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานที่ 3

สมมติฐานที่ 4 บุคคลที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มให้ การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีภูมิลำเนาเดิม อยู่ในต่างจังหวัด

ตารางที่ 11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลำเนาเดิมกับการยอมรับบทบาทของพนักงาน

ขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	ภูมิลำเนาเดิม	
	กรุงเทพมหานคร	ต่างจังหวัด
ต่ำ	28.2 (46)	25.6 (32)
ปานกลาง	26.4 (43)	44.0 (55)
สูง	45.4 (74)	30.4 (38)
รวม	100.0 (163)	100.0 (125)

$$X^2 = 10.72649 \quad d.f. = 2 \quad \text{Significant} = .0047$$

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลำเนาเดิมกับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิงด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $x^2 = 10.7264$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0047 จึงกล่าวได้ว่า ภูมิลำเนาเดิมมีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงาน ขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่มี ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในต่างจังหวัด และกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานครแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ใน

ระดับสูงแตกต่างกัน 15 เปอร์เซ็นต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในต่างจังหวัดให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 30.4 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานครให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 45.4

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในต่างจังหวัด ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานที่ 4

สมมติฐานที่ 5 บุคคลที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีอยู่ในระดับต่ำ มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีอยู่ในระดับสูง

ตารางที่ 12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมลล์หญิง	ระดับความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณี		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	15.6 (19)	26.9 (21)	43.2(38)
ปานกลาง	30.3 (37)	41.0 (32)	33.0(29)
สูง	54.1 (66)	32.1 (25)	23.8(21)
รวม	100.0 (122)	100.0 (78)	100.0 (88)

$X^2 = 29.33526$ d.f. = 4 Significant = 0.0000

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง ด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า

$\chi^2 = 29.33526$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า ความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีมีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีสูง และกลุ่มตัวอย่างที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีต่ำแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 30.3 เปอร์เซนต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีสูงให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 23.8 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีต่ำให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 54.1

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีต่ำ มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณีสูง ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 5

สมมติฐานที่ 6 บุคคลที่รับรู้ว่ามีบิดายอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่รับรู้ว่ามีบิดายอมรับพนักงานขับรถเมล์อยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของบิดากับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง	ระดับการยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของบิดา		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	40.07(35)	27.0(27)	15.7 (16)
ปานกลาง	34.9(30)	41.0(41)	26.5(27)
สูง	24.4(21)	32.0(32)	57.8 (59)
รวม	100.0 (86)	100.0 (100)	100.0 (102)

$$X^2 = 29.21063 \quad d.f. = 4 \quad \text{Significant} = 0.0000$$

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของบิดากับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง ด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $x^2 = 29.21063$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของบิดามีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่าบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ และกลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่าบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 33.4 เปอร์เซนต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่าบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 24.4 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่าบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 57.8

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่รับรู้ว่ามีบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีแนวโน้มไม่มีการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่รับรู้ว่ามีบิดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานที่ 6

สมมติฐานที่ 7 บุคคลที่รับรู้ว่ามีมารดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีแนวโน้มไม่มีการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่า บุคคลที่รับรู้ว่ามีมารดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 14 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของมารดา
กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	ระดับการยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของมารดา		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	38.9 (37)	30.0 (24)	15.0 (17)
ปานกลาง	36.8 (35)	40.0 (32)	27.4 (31)
สูง	24.3 (23)	30.0 (24)	57.6 (65)
รวม	100.0 (95)	100.0 (80)	100.0 (113)

$\chi^2 = 30.71674$ d.f. = 4 Significant = 0.0000

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของมารดา
กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง ด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $\chi^2 = 30.71674$
มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงของมารดามี
ความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่
รับรู้ว่ามีมารดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ และกลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามี

มารดาให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงแล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 33.3 เปอร์เซนต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่าการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 24.3 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่าการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 57.6

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่รับรู้ว่าการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่รับรู้ว่าการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานที่ 7

สมมติฐานที่ 8 บุคคลที่รับรู้ว่าเป็นสนิทยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่า บุคคลที่รับรู้ว่าเป็นสนิทยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 15 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงของเพื่อนสนิทกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง	ระดับการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงของเพื่อนสนิท		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	28.4(25)	27.5(30)	25.2(23)
ปานกลาง	36.4(32)	34.9(38)	30.8(28)
สูง	35.2(31)	37.6(41)	44.0(40)
รวม	100.0 (88)	100.0 (109)	100.0 (91)

$$X^2 = 1.57189 \quad d.f. = 4 \quad \text{Significant} = 0.8138$$

จากการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่รู้ว่าเพื่อนสนิทให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ และกลุ่มตัวอย่างที่รู้ว่าเพื่อนสนิทให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงแล้ว พบว่าทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 8.8 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ในทางการวิจัยถือว่ามีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่รู้ว่าเพื่อนสนิทให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับต่ำ ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 35.2 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่รู้ว่าเพื่อนสนิทให้การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีร้อยละ 44.0

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงของเพื่อนสนิทกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง ด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $\chi^2 = 1.57189$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.8138 จึงกล่าวได้ว่า การยอมรับพนักงานขับรถเมลล์หญิงของเพื่อนสนิทไม่มีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิง ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 8

สมมติฐานที่ 9 บุคคลที่มีญาติผู้หญิงประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมลล์ มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงในระดับสูงกว่า บุคคลที่ไม่เคยมีญาติผู้หญิงประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมลล์

ตารางที่ 16 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	การมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงาน ขับรถเมล์	
	มี	ไม่มี
ต่ำ	5.8 (6)	38.9 (72)
ปานกลาง	12.6 (13)	46.0 (85)
สูง	81.6 (84)	15.1 (85)
รวม	100.0 (103)	100.0 (185)

$$X^2 = 123.40056 \quad \text{d.f.} = 2 \quad \text{Significant} = 0.0000$$

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง ด้วยค่าไคสแควร์ พบว่า $x^2 = 123.40056$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า การมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์มีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่มีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์ และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์แล้ว พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 66.5 เปอร์เซ็นต์ เห็นได้ชัดว่า กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีญาติผู้หญิงประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์ ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 15.1 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีญาติผู้หญิงประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์ ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 81.6

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่มีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพ พนักงานขับรถเมล์ มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์ผู้หญิงอยู่ในระดับ สูงกว่าบุคคลที่ไม่เคยมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถเมล์ ดังนั้น จึงยอมรับ สมมติฐานที่ 9

สมมติฐานที่ 10 บุคคลที่มีประสบการณ์ที่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงาน ขับรถเมล์หญิง มีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิงอยู่ในระดับสูง กว่า บุคคลที่มีประสบการณ์ที่ไม่ดี ขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมล์หญิง

ตารางที่ 17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ขณะได้รับการบริการจากพนักงาน

ขับรถเมล์หญิงกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง

ระดับการยอมรับบทบาทของ พนักงานขับรถเมล์หญิง	ประสบการณ์ขณะได้รับการบริการจากพนักงาน ขับรถเมล์หญิง	
	ประสบการณ์ไม่ดี	ประสบการณ์ดี
ต่ำ	70.8(63)	7.5 (15)
ปานกลาง	11.2 (10)	44.2 (88)
สูง	18.0 (16)	48.3 (96)
รวม	100.0 (89)	100.0 (199)

$$X^2 = 124.98157$$

$$d.f. = 2$$

$$\text{Significant} = 0.0000$$

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ขณะได้รับการบริการจากพนักงาน ขับรถเมล์หญิงกับการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมล์หญิง ด้วยค่าไคแควร์ พบว่า $x^2 = 124.98157$ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.0000 จึงกล่าวได้ว่า ประสบการณ์ขณะได้รับการ บริการจากพนักงานขับรถเมล์หญิงมีความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทของพนักงาน ขับรถเมล์หญิง

เมื่อเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงของกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ที่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมลล์หญิง และกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ที่ไม่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมลล์หญิง พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีสัดส่วนของผู้ที่ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงแตกต่างกัน 30.3 เปอร์เซ็นต์ กล่าวคือ ในกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ที่ไม่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมลล์หญิง ให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงเพียงร้อยละ 18.0 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ที่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมลล์หญิงให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูง มีถึงร้อยละ 48.3

จากผลการศึกษาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า บุคคลที่มีประสบการณ์ที่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมลล์หญิงมีแนวโน้มให้การยอมรับบทบาทของพนักงานขับรถเมลล์หญิงอยู่ในระดับสูงกว่าบุคคลที่มีประสบการณ์ที่ไม่ดีขณะได้รับการบริการจากพนักงานขับรถเมลล์หญิง ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานที่ 10

จากสมมติฐานทั้งหมด 10 สมมติฐาน เมื่อทดสอบด้วยค่าไคสแควร์ที่ระดับ 0.05 พบว่ามี 7 สมมติฐานที่ยอมรับได้ มีเพียง 3 สมมติฐานที่ไม่สามารถยอมรับได้ ดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ตัวแปรอิสระ	ผลการทดสอบสมมติฐานด้วยค่า ไคสแควร์ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05
1. เพศ	ปฏิเสธสมมติฐาน
2. อายุ	ปฏิเสธสมมติฐาน.
3. ระดับการศึกษา	ยอมรับสมมติฐาน
4. ภูมิลำเนาเดิม	ยอมรับสมมติฐาน
5. ความคิดความเชื่อเกี่ยวกับบทบาททางเพศตามแนวประเพณี	ยอมรับสมมติฐาน
6. การยอมรับ พชร. หญิงของบิดา	ยอมรับสมมติฐาน
7. การยอมรับ พชร. หญิงของมารดา	ยอมรับสมมติฐาน
8. การยอมรับ พชร. หญิงของเพื่อนสนิท	ปฏิเสธสมมติฐาน
9. การมีญาติผู้หญิงที่ประกอบอาชีพขับรถเมล์	ยอมรับสมมติฐาน
10. ประสบการณ์ขณะได้รับบริการจาก พชร. หญิง	ยอมรับสมมติฐาน