

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “มาตรการจัดระเบียบจราจร ในทัศนะของผู้ขับรถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1” จากการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนผู้ใช้รถในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 จำนวนทั้งสิ้น 238 คน การเสนอผลการศึกษานี้ ผู้ศึกษาได้แบ่งการนำเสนอ ออกเป็น 5 ส่วน โดยนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการพรรณนา พร้อมทั้งการอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างกับมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนะของกลุ่มตัวอย่างต่อการให้บริการและการปฏิบัติตามการจัดระเบียบจราจรของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1

ส่วนที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ความสัมพันธ์ และการวิเคราะห์ความแปรปรวน ระหว่างตัวแปร

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 6 การอภิปรายผลการศึกษา

รายละเอียดของผลการศึกษาแต่ละส่วนดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา การประกอบอาชีพ รายได้ ประเภทใบอนุญาตขับขี่ ช่วงเวลาในการใช้ถนน ซึ่งข้อมูลทั่วไปปรากฏผลดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง เพศ อายุ และสถานภาพสมรส

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.20 เป็นเพศชาย ร้อยละ 11.80 เป็นเพศหญิง ด้านอายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 37.00 มีอายุเฉลี่ยอยู่ในช่วงระหว่าง 36-45 ปี รองลงมา ร้อยละ 23.90 มีอายุเฉลี่ยอยู่ในช่วงระหว่าง 26-35 ปี และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.40 ปี มีอายุเฉลี่ยอยู่

ในช่วงระหว่าง 60 ปี ขึ้นไป ด้านสถานภาพ พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 50.00 มีสถานภาพสมรส รองลงมา ร้อยละ 34.00 มีสถานภาพโสดและน้อยที่สุด ร้อยละ 2.90 มีสถานภาพหย่าร้าง (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
เพศ อายุ สถานภาพ

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>เพศ</u>		
ชาย	210	88.20
หญิง	28	11.80
<u>อายุ</u>		
15-25 ปี	29	12.20
26-35 ปี	57	24.00
36-45 ปี	88	37.00
46-55 ปี	52	21.80
56-65 ปี	11	4.60
66 ปีขึ้นไป	1	0.40
$\bar{X} = 38.95$, S.D. = 10.65, Min = 17 Max = 69		
<u>สถานภาพ</u>		
สมรส	119	50.00
โสด	81	34.00
อยู่ด้วยกัน	27	11.30
หม้าย	4	1.70
หย่าร้าง	7	3.00

ด้านการศึกษาและการประกอบอาชีพ

ด้านการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 29.00 มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. รองลงมา ร้อยละ 24.80 มีการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษา และน้อยที่สุด ร้อยละ 3.40 มีการศึกษาอยู่ในระดับ ปวส./อนุปริญญา ด้านการประกอบอาชีพพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 42.40 ประกอบอาชีพรับจ้าง รองลงมา ร้อยละ 19.30 ประกอบอาชีพค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว และน้อยที่สุด ร้อยละ 3.00 ไม่ได้ทำงาน (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
การศึกษาและการประกอบอาชีพ

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>การศึกษา</u>		
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	59	24.80
มัธยมศึกษาตอนต้น	52	21.80
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	69	29.00
ปวส./อนุปริญญา	8	3.40
ปริญญาตรีขึ้นไป	50	21.00
<u>การประกอบอาชีพ</u>		
รับจ้าง	101	42.43
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	46	19.32
ลูกจ้างเงินเดือนประจำ	39	16.38
รับราชการ	19	7.98
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	17	7.15
ไม่ได้ทำงาน	3	1.26
นักเรียน นิสิต นักศึกษา	7	2.96
อื่นๆ	6	2.52

ด้านรายได้ต่อเดือน ที่อยู่ปัจจุบัน และสถานที่ทำงาน

ด้านรายได้สุทธิต่อเดือน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 47.10 มีรายได้สุทธิต่อเดือน ประมาณระหว่าง 5,001-10,000 บาท รองลงมาร้อยละ 16.40 มีรายได้สุทธิต่อเดือนประมาณ มากกว่า 25,000 บาท และน้อยที่สุด ร้อยละ 3.80 มีรายได้สุทธิต่อเดือนประมาณระหว่าง 20,001 -25,000 บาท ด้านที่อยู่ปัจจุบัน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 89.10 มีที่อยู่ปัจจุบันอยู่ใน เขตกรุงเทพมหานคร และร้อยละ 10.90 มีที่อยู่อาศัยอยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร ด้านสถานที่ ทำงาน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.20 มีสถานที่ทำงานอยู่ในเขตป้อมปราบ และ ร้อยละ 11.80 อยู่นอกเขตป้อมปราบ (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้
ที่อยู่ปัจจุบัน และสถานที่ทำงาน

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>รายได้</u>		
ต่ำกว่า 5,000 บาท	20	8.40
5,001-10,000 บาท	112	47.00
10,001-15,000 บาท	39	16.40
15,001-20,000 บาท	23	9.70
20,001-25,000 บาท	9	3.80
มากกว่า 25,000 บาท	35	14.70
<u>ที่อยู่ปัจจุบัน</u>		
กรุงเทพมหานคร	210	89.10
นอกเขตกรุงเทพมหานคร	28	10.90
<u>สถานที่ทำงาน</u>		
เขตป้อมปราบ	210	88.20
นอกเขตป้อมปราบ	28	11.80

ด้านการมีใบอนุญาตขับขี่

ด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.80 มีใบอนุญาตขับขี่ และร้อยละ 9.20 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านใบอนุญาตขับขี่

การมีใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (N =238)	ร้อยละ
มี	216	90.80
ไม่มี	22	9.20
รวม	238	100.00

ด้านประเภทใบอนุญาตขับขี่

ด้านประเภทของใบอนุญาตขับขี่แต่ละชนิด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ หรือ 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.30 รองลงมามีใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ หรือ 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 42.00 มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์สาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 15.10 มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์/ชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 12.20 มีใบอนุญาตขี่ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล/ชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 6.70 มีใบอนุญาตขี่ประเภทรถยนต์ขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 3.80 มีใบอนุญาตขี่รถยนต์ประเภทรถยนต์สามล้อสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 3.40 และมีใบอนุญาตขี่ประเภทรถยนต์สาธารณะรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 2.50 (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
ประเภทของใบอนุญาตขับขี่

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่	การมีใบขับขี่		รวม
	มี	ไม่มี	
รถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ หรือ 5 ปี	43.30 (103)	56.7 (135)	100 (238)
รถจักรยานยนต์ตลอดชีพ หรือ 5 ปี	42.00 (100)	58.00 (138)	100 (238)
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	15.10 (36)	84.90 (202)	100 (238)
รถจักรยานยนต์/ชั่วคราว	12.20 (29)	87.80 (209)	100 (238)
รถยนต์ส่วนบุคคล/ชั่วคราว	6.70 (16)	93.3 (222)	100 (238)
รถยนต์ขนส่ง	3.80 (9)	96.2 (229)	100 (238)
รถยนต์สามล้อสาธารณะ	3.40 (8)	96.6 (230)	100 (238)
รถยนต์สาธารณะรับจ้าง	2.50 (6)	97.5 (232)	100 (238)

ด้านการใช้รถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลปทุมธานี 1

ด้านการใช้รถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลปทุมธานี 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการใช้รถบนถนนเจริญกรุงและถนนวรจักรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.50 รองลงมาถนนปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 38.70 ถนนหลวง คิดเป็นร้อยละ 35.70 และถนนกรุงเกษม คิดเป็นร้อยละ 35.30 (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
ถนนที่กลุ่มตัวอย่างใช้

ถนนที่กลุ่มตัวอย่างใช้	ถนน		รวม
	ใช้	ไม่ใช้	
ถนนเจริญกรุง	39.50 (94)	60.50 (144)	100 (238)
ถนนวรจักร	39.50 (94)	60.50 (144)	100 (238)
ถนนพลับพลาไชย	38.70 (92)	61.30 (146)	100 (238)
ถนนหลวง	35.70 (85)	64.30 (153)	100 (238)
ถนนกรุงเกษม	35.30 (84)	64.70 (154)	100 (238)

ด้านการใช้รถและช่วงเวลาในการใช้รถในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1

ด้านการใช้รถในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 80.70 มีการใช้รถในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 เป็นประจำและร้อยละ 19.30 ใช้รถในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ไม่เป็นประจำ สำหรับช่วงเวลาที่ใช้รถ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.90 ใช้รถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. มากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 17.60 ใช้รถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. และน้อยที่สุด ร้อยละ 6.70 ใช้รถในช่วงเวลา 12.00-15.00 น. (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
ความถี่ในการใช้รถ และช่วงเวลา

ความถี่และช่วงเวลาที่ใช้รถ	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ความถี่ในการใช้รถ</u>		
ประจำ	192	80.70
ไม่ประจำ	46	19.30
<u>ช่วงเวลาในการใช้ถนน</u>		
05.00 น.-09.00 น.	42	17.60
09.00 น.-12.00 น.	32	13.50
12.00 น.-15.00 น.	16	6.70
15.00 น.-18.00 น.	21	8.80
06.00 น.-18.00 น.	83	34.90
19.00 น. ขึ้นไป	44	18.50
รวม	238	100.00

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่

ด้านการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.50 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ และร้อยละ 45.50 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ สำหรับจำนวนครั้งที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.5 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ รองลงมา ร้อยละ 20.60 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 1 ครั้ง และร้อยละ 6.70 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 3 ครั้ง (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
การถูกยึดใบอนุญาตขับขี่

การถูกยึดใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
เคย	132	55.50
ไม่เคย	106	45.50
<u>จำนวนครั้ง</u>		
ไม่เคย	132	55.50
1 ครั้ง	49	20.60
2 ครั้ง	42	17.60
3 ครั้ง	15	6.30

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิด

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดจอดรถในเขตหวงห้าม พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 14.70 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดจอดรถในเขตห้ามจอดรถลงมา ร้อยละ 12.60 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.40 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถประมาทหรือหวาดเสียว (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการถูกยึด
ใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิด

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ในข้อหาฐานความผิดใน	จำนวน/ครั้ง	ร้อยละ
จอดรถในเขตห้ามจอด	35	14.70
ไม่สวมหมวกนิรภัย	30	12.60
ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	15	6.30
ขับรถในลักษณะที่ขวางการจราจร	6	2.50
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	5	2.10
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	4	1.70
ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร	2	0.80
ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว	1	0.40
ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือเมายาอื่น	-	-

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดจอดรถในเขตห้ามจอด

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดจอดรถในเขตห้ามจอด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 81.90 ไม่เคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหานี้ และ ร้อยละ 18.10 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ สำหรับความถี่ในการถูกยึดใบขับขี่ในข้อหาฐานความผิดจอดรถในเขตห้ามจอด พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 14.70 เคยถูกยึดใบขับขี่จำนวน 1 ครั้ง รองลงมา ร้อยละ 2.50 เคยถูกยึดใบขับขี่จำนวน 2 ครั้ง และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.40 เคยถูกยึดใบขับขี่ จำนวน 5 ครั้ง (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในข้อหา
ฐานความผิดจอดรถในเขตห้ามจอด

ความถี่ในแต่ละข้อหาฐานความผิด	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ข้อหาจอดรถในเขตห้ามจอด</u>		
เคย	43	18.10
ไม่เคย	195	81.90
<u>จำนวนครั้งที่ถูกยึดใบขับขี่</u>		
ไม่เคย	195	81.90
1 ครั้ง	35	14.70
2 ครั้ง	6	2.50
3 ครั้ง	1	0.40
5 ครั้ง	1	0.40

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 81.50 ไม่เคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหานี้ และร้อยละ 18.50 เคยถูกยึดใบขับขี่ สำหรับความถี่ในการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 12.60 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่จำนวน 1 ครั้ง รองลงมา ร้อยละ 4.60 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 2 ครั้ง และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.40 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 8 ครั้ง (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในข้อหา
ฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย

ความถี่ในแต่ละข้อหาฐานความผิด	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย</u>		
เคย	44	18.50
ไม่เคย	194	81.50
<u>จำนวนครั้งที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่</u>		
ไม่เคย	194	81.50
1 ครั้ง	30	12.60
2 ครั้ง	11	4.60
3 ครั้ง	2	0.80
8 ครั้ง	1	0.40

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจรพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.10 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ และร้อยละ 2.90 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ สำหรับความถี่ในการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 2.50 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่จำนวน 1 ครั้ง และ ร้อยละ 0.40 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 2 ครั้ง (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในข้อหา

ฐานความผิดซ้ำปรกติในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความถี่ในแต่ละข้อหาฐานความผิด	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ข้อหาซ้ำปรกติในลักษณะกีดขวางการจราจร</u>		
เคย	7	2.90
ไม่เคย	231	97.10
<u>จำนวนครั้งที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่</u>		
ไม่เคย	231	97.10
1 ครั้ง	6	2.50
2 ครั้ง	1	0.40

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ข้อหาฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ข้อหาฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.50 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ และ ร้อยละ 2.50 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ สำหรับความถี่ในการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 1.70 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 1 ครั้ง และร้อยละ 0.80 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 2 ครั้ง (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในข้อหา
ฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ความถี่ในแต่ละข้อหาฐานความผิด	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ข้อหาไม่คาดเข็มขัดนิรภัย</u>		
เคย	6	2.50
ไม่เคย	232	97.50
<u>จำนวนครั้งที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่</u>		
ไม่เคย	232	97.50
1 ครั้ง	4	1.70
2 ครั้ง	2	0.80

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิด

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 99.60 ไม่เคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหานี้ และร้อยละ 0.40 เคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหานี้

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 99.60 ไม่เคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหานี้ และร้อยละ 0.40 เคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหาความผิดขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว จำนวน 1 ครั้ง

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 100 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการถูกยึด
ใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิด

การถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิด	จำนวน(N = 238)	
	เคย	ไม่เคย
ข้อหาขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคน โดยสาร	0.40 (1)	99.60 (237)
ข้อหาขับรถประมาทหรือนำหวาดเสียว	0.40 (1)	99.60 (237)
ข้อหาฐานความผิดขับรถขณะเมาสุราหรือเมา อย่างอื่น	0.00 (0)	100 (238)

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 91.20 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ และร้อยละ 8.80 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ สำหรับความถี่ในการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 6.30 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 1 ครั้ง รองลงมา ร้อยละ 1.7 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 2 ครั้ง และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.40 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 3 ครั้ง และ จำนวน 10 ครั้ง (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในข้อหา
ฐานความผิดขับรถไม่ติดขอบทางด้านซ้าย

ความถี่ในแต่ละข้อหาฐานความผิด	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ข้อหาขับรถไม่ติดขอบด้านซ้าย</u>		
เคย	21	8.80
ไม่เคย	217	91.20
<u>จำนวนครั้งที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่</u>		
ไม่เคย	217	91.20
1 ครั้ง	15	6.30
2 ครั้ง	4	1.70
3 ครั้ง	1	0.40
10 ครั้ง	1	0.40

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

ด้านการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหาฐานความผิดขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.10 ไม่เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ และร้อยละ 2.10 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ สำหรับความถี่ในการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 2.1 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ในข้อหานี้ จำนวน 1 ครั้ง และร้อยละ 0.80 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 2 ครั้ง (ตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.16

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในข้อหา
ฐานความผิดซ้ำบรรณาผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

ความถี่ในแต่ละข้อหาฐานความผิด	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>ข้อหาซ้ำบรรณาผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง</u>		
เคย	7	2.90
ไม่เคย	231	97.10
<u>ซ้ำบรรณาผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง</u>		
ไม่เคย	231	97.10
1 ครั้ง	5	2.10
2 ครั้ง	2	0.80

สำหรับข้อหาอื่นๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเคยถูกยึดใบขับขี่ในข้อหาความผิดต่าง ๆ เช่น แต่งกายไม่สุภาพ ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน และบรรทุกของสูง

กรณีถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วโดนตัดคะแนน

กรณีถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วโดนตัดคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.40 ไม่เคยถูกตัดคะแนน และร้อยละ 7.60 เคยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วโดนตัดคะแนน ซึ่งการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วตัดคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 3.40 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วโดนตัดคะแนน 10 คะแนน รองลงมาร้อยละ 2.10 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วโดนตัดคะแนน 20 คะแนน และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.40 ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วโดนตัดคะแนน 30 คะแนน (ตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการยึด
ใบอนุญาตขับขี่แล้วตัดคะแนน

การยึดใบอนุญาตขับขี่แล้วตัดคะแนน	จำนวน (N = 238)	ร้อยละ
<u>กรณีที่ถูกยึดใบขับขี่แล้วตัดคะแนน</u>		
โดนตัดคะแนน	18	7.60
ไม่โดนตัดคะแนน	220	92.40
<u>คะแนนที่โดนตัด</u>		
ไม่โดนตัดคะแนน	220	92.40
ถูกตัด 10 คะแนน	8	3.40
ถูกตัด 20 คะแนน	5	2.10
ถูกตัด 30 คะแนน	1	0.40
ถูกตัด 40 คะแนน	4	1.70

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ของผู้ขับรถในพื้นที่

สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 กับมาตรการ

การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

ในส่วนนี้เป็นการเสนอข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างกับมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ได้แก่ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด ความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน ความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน ความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน และความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน ซึ่งปรากฏผลดังนี้

ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ฐานความผิด

ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า เรื่องการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีการตัดคะแนนสำหรับผู้ใช้รถที่กระทำความผิดมีทั้งหมด 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 81.50 ทราบว่ามีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีการตัดคะแนน สำหรับผู้ขับรถที่กระทำความผิดมีทั้งหมด 16 ข้อหาฐานความผิด และร้อยละ 18.50 ไม่ทราบว่ามี กฎหมายจราจรที่มีการตัดคะแนนสำหรับผู้ขับรถที่กระทำความผิดมีทั้งหมด 16 ข้อหาฐานความผิด

ด้านการใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแบ่งฐานความผิดในการตัดคะแนน ออกเป็น 4 ฐานความผิด คือ 10, 20, 30 และ 40 คะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 80.30 ทราบว่ากฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแบ่งฐานความผิดในการตัดคะแนนออกเป็น 4 ฐานความผิด คือ 10, 20, 30 และ 40 คะแนน และ ร้อยละ 19.70 ไม่ทราบ

ด้านการบันทึกตัดคะแนน จะถูกบันทึกคะแนนต่อเมื่อพนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบ ปรับหรือคดีถึงที่สุด พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 77.30 ทราบว่าจะถูกบันทึกคะแนนต่อเมื่อ พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบปรับหรือคดีถึงที่สุด และร้อยละ 22.70 ไม่ทราบ

ด้านผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดในข้อหาหนึ่งใน 16 ข้อหาฐานความผิด ผิดซ้ำ 2 ครั้ง ใน ข้อหาเดียวกันภายในกำหนด 1 ปี นับจากกระทำความผิดครั้งแรก จะต้องถูกเข้ารับการอบรม ทดสอบก่อนได้รับใบอนุญาตคืน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 73.10 ทราบว่าผู้ขับขี่ที่กระทำ ความผิดในข้อหาหนึ่งใน 16 ข้อหาฐานความผิดซ้ำ 2 ครั้ง ในข้อหาเดียวกันภายในกำหนด 1 ปี นับจากกระทำความผิดครั้งแรก จะต้องถูกเข้ารับการอบรมทดสอบก่อนได้รับใบอนุญาตคืน และ ร้อยละ 26.90 ไม่ทราบ

ด้านผู้ขับขี่จะถูกการพักใช้ใบอนุญาตเมื่อผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 61.80 ทราบว่าผู้ขับขี่จะถูกการพักใช้ใบอนุญาตเมื่อผู้ขับขี่ ถูกบันทึกคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน และร้อยละ 38.20 ไม่ทราบ

ด้านผู้ขับขี่จะถูกพักการใช้ใบอนุญาตซ้ำขึ้นแต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน 90 วัน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 57.10 ทราบว่าผู้ขับขี่จะถูกพักการใช้ใบอนุญาตซ้ำขึ้นแต่ละครั้งมีกำหนด ไม่เกิน 90 วัน และร้อยละ 42.90 ไม่ทราบ

ด้านการขับรถจอดไว้ในเขตห้ามจอดจะถูกออกใบสั่งจราจรแต่ไม่ถูกตัดคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 69.30 ทราบว่าการขับรถจอดไว้ในเขตห้ามจอดจะถูกออกใบสั่งจราจรแต่ ไม่ถูกตัดคะแนน และร้อยละ 30.70 ไม่ทราบ

ด้านผู้ขับรถขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดจะต้องถูกยึดใบอนุญาตซ้ำขึ้นและถูกตัดคะแนน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 66.80 ไม่ทราบว่าคุณสมบัติผู้ขับรถขับรถโดยไม่คาดเข็มขัด จะต้องถูกยึด ใบอนุญาตซ้ำขึ้นและถูกตัดคะแนน ร้อยละ 33.20 ทราบว่าคุณสมบัติผู้ขับรถขับรถโดยไม่คาดเข็มขัด จะต้อง ถูกยึดใบอนุญาตซ้ำขึ้นและถูกตัดคะแนน

ด้านการขับรถยนต์ทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควรผู้ขับต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แต่ไม่ถูกตัดคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 65.10 ไม่ทราบว่าการขับรถยนต์ทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควรผู้ขับต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แต่ไม่ถูกตัดคะแนน และร้อยละ 34.90 ทราบ

ด้านการขับรถแข่งด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แต่ไม่ถูกตัดคะแนน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 66.80 ไม่ทราบว่าการขับรถแข่งด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แต่ไม่ถูกตัดคะแนน และร้อยละ 33.20 ทราบ

ด้านการขับรถในที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่และถูกตัดคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 77.70 ไม่ทราบว่าการขับรถในที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่และถูกตัดคะแนน และร้อยละ 22.30 ทราบ

ด้านการขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่และถูกตัดคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 71.00 ทราบว่าการขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่นจะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่และถูกตัดคะแนน และร้อยละ 29.00 ไม่ทราบ (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม

ความรู้ทั่วไปใน 16 ข้อหาฐานความผิด

ความรู้ทั่วไปใน 16 ข้อหาฐานความผิด	คำตอบ	
	ตอบถูก	ตอบผิด
การบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่มีการตัดคะแนนสำหรับผู้ใช้รถที่กระทำ ความผิดมีทั้งหมด 16 ข้อหา ฐานความผิด	81.50 (194)	18.50 (44)
การบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหา ฐานความผิด แบ่งเป็นฐาน ความผิดในการตัดคะแนนออกเป็น 4 ฐานความผิด คือ 10, 20, 30 และ 40 คะแนน	80.30 (191)	19.70 (47)
การบันทึกตัดคะแนนจะถูกบันทึกคะแนนเมื่อพนักงานสอบสวน ได้เปรียบเทียบปรับหรือคดีถึงที่สุด	77.30 (184)	22.70 (54)
ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดในข้อหาหนึ่งใน 16 ข้อหาฐานความผิด ผิดซ้ำ 2 ครั้ง ในข้อเดียวกัน ภายในกำหนด 1 ปี นับจากกระทำความผิดครั้งแรก จะต้องถูกเข้ารับการอบรมทดสอบก่อนได้รับใบอนุญาตคืน	73.10 (174)	26.90 (64)

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

ความรู้ทั่วไปใน 16 ข้อหาฐานความผิด	คำตอบ	
	ตอบถูก	ตอบผิด
ผู้ขับขี่จะถูกพักการไว้ใบอนุญาตขับขี่แต่ละครั้ง เมื่อผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนรวมกันเกินกว่า 60 คะแนน	61.80 (147)	38.20 (91)
ผู้ขับขี่จะถูกพักการไว้ใบอนุญาตขับขี่แต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน 90 วัน	57.10 (136)	42.90 (102)
การขับรถจอดไว้ในเขตห้ามจอด ถูกออกใบสั่งจราจรแต่ไม่ถูกตัดคะแนน	69.30 (165)	30.70 (73)
ผู้ขับรถขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดจะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่และถูกตัดคะแนน	33.20 (79)	66.80 (159)
การขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควรผู้ขับต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แต่ไม่ถูกตัดคะแนน	34.90 (83)	65.10 (155)
การขับรถแข่งด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่แต่ไม่ถูกตัดคะแนน	33.20 (79)	66.80 (159)
การขับรถในที่ที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่และถูกตัดคะแนน	22.30 (53)	77.70 (185)
การขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ และถูกตัดคะแนน	71.00 (169)	29.00 (69)

ภาพรวมระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดมากที่สุด อยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 87.8 รองลงมา มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน อยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 75.6 และน้อยที่สุดมีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน อยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 17.6 สรุปกลุ่มตัวอย่างมีความรู้อยู่ในระดับต่ำ มีค่าเฉลี่ยรวมร้อยละ 79.4 (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19
ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างเรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร
16 ข้อหาฐานความผิด

ระดับความรู้รายด้านของ มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับความรู้	
	ต่ำ	สูง
ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด	12.2 (29)	87.8 (209)
ความผิดฐานบันทึก 10 คะแนน	34.5 (82)	65.5 (156)
ความผิดฐานบันทึก 20 คะแนน	41.6 (99)	58.4 (139)
ความรู้ความผิดฐานบันทึก 30 คะแนน	82.4 (196)	17.6 (42)
ความรู้ความผิดฐานบันทึก 40 คะแนน	24.4 (58)	75.6 (180)
รวม	20.6 (49)	79.4 (189)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อการให้บริการและ
การปฏิบัติตามการจัดระเบียบจราจรของตำรวจจราจร
สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1

ในส่วนนี้เป็นการเสนอข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ได้แก่ มาตรการการจัดระเบียบการจราจร การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง ความปลอดภัยของผู้ใช้รถ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด และการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ ซึ่งปรากฏผลดังนี้

ด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร

จากการศึกษาทัศนะของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เรื่องการบังคับใช้กฎหมายจราจรทำให้ผู้ขับรถมีวินัยในการขับรถมากขึ้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 40.80 เห็นด้วยมากกว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรทำให้ผู้ขับรถมีวินัยในการขับรถมากขึ้น รองลงมาร้อยละ 32.40 เห็นด้วยปานกลาง และร้อยละ 1.72 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อเรื่องบังคับใช้กฎหมายจราจรทำให้ผู้ขับรถมีวินัยในการขับรถมากขึ้น อยู่ในระดับมาก

เรื่องการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เป็นการแก้ไขปัญหาจราจรและทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ดี พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 37.80 เห็นด้วยปานกลางว่าการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เป็นการแก้ไขปัญหาจราจรและทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ดี รองลงมาร้อยละ 31.90 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 2.10 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อเรื่องการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรและทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ดี อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและทำให้อุบัติเหตุลดลง พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 34.90 เห็นด้วยปานกลางว่าการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและทำให้อุบัติเหตุลดลง รองลงมาร้อยละ 33.60 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 5.90 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.52 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อเรื่องการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและทำให้อุบัติเหตุลดลง อยู่ในระดับมาก

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร อยู่ในระดับมาก (ตาราง 4.20)

ตารางที่ 4.20

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

จำแนกตามทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร

ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบ จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านมาตรการการจัดระเบียบ จราจร</u>								
การบังคับใช้กฎหมายจราจร ทำให้ผู้ขับรถมีวินัยในการขับ รถมากขึ้น	23.10 (55)	40.80 (97)	32.40 (77)	2.10 (5)	1.72 (4)	3.81	0.87	มาก
การใช้มาตรการการจัด ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐาน ความผิดเป็นการแก้ไขปัญหา จราจรและทำให้การจราจร เคลื่อนตัวได้ดี	16.00 (38)	31.90 (76)	37.80 (90)	12.20 (29)	2.10 (5)	3.47	0.97	ปาน กลาง
การใช้มาตรการการจัด ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐาน ความผิด บ่อนกัณอุบัติเหตุและ ทำให้อุบัติเหตุลดลง	18.90 (45)	33.60 (80)	34.90 (83)	6.70 (16)	5.90 (14)	3.52	1.05	มาก
รวม						3.60	0.84	มาก

ด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

จากการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เรื่องความพึงพอใจในการได้รับการบริการจากตำรวจจราจร ของสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 45.00

มีความพึงพอใจในการได้รับการบริการจากตำรวจจราจรของสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 27.30 มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก และร้อยละ 6.30 มีความพึงพอใจน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.28 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อการได้รับการบริการจากตำรวจจราจร ของสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องการกระทำผิดครั้งแรก เจ้าหน้าที่ตำรวจจะว่ากล่าวตักเตือนก่อน ถ้ากระทำผิดซ้ำครั้งที่ 2 จึงจะทำการจับกุมและยึดใบอนุญาตขับขี่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 33.60 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 23.10 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 14.30 เห็นด้วยมากที่สุดและเห็นด้วยน้อยเท่ากัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.08 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อเรื่องการกระทำผิดครั้งแรก เจ้าหน้าที่ตำรวจจะว่ากล่าวตักเตือนก่อนถ้ากระทำผิดซ้ำครั้งที่ 2 จึงจะทำการจับกุมและยึดใบอนุญาตขับขี่ อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรให้คำแนะนำความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแก่ประชาชนผู้ใช้รถ พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 35.70 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรให้คำแนะนำความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแก่ประชาชนผู้ใช้รถ รองลงมา ร้อยละ 22.70 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 12.60 เห็นด้วยมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่ตำรวจจราจรให้คำแนะนำความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแก่ประชาชนผู้ใช้รถ อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรมีการประชาสัมพันธ์ติดประกาศในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดให้ประชาชนผู้ใช้รถได้ทราบ พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 33.60 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีการประชาสัมพันธ์ ติดประกาศ ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดให้ประชาชนผู้ใช้รถได้ทราบ รองลงมา ร้อยละ 18.50 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 14.30 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่ตำรวจจราจรมีการประชาสัมพันธ์ติดประกาศในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดให้ประชาชนผู้ใช้รถได้ทราบ อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรใช้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกทำให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 36.10 เห็นด้วยมากกว่าตำรวจจราจรใช้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกทำให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รองลงมา ร้อยละ 32.40 เห็นด้วยปานกลาง และร้อยละ 4.20 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

3.55 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรใช้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกทำให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อยู่ในระดับมาก

เรื่องตำรวจจราจรใช้คำพูดและกิริยาท่าทางอย่างสุภาพอย่างเป็นกันเองกับประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.70 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรใช้คำพูดและกิริยาท่าทางอย่างสุภาพอย่างเป็นกันเองกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน รองลงมาร้อยละ 22.70 เห็นด้วยมาก และน้อยร้อยละ 9.20 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่ตำรวจจราจรใช้คำพูดและกิริยาท่าทางอย่างสุภาพอย่างเป็นกันเองกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรมีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและจัดระเบียบจราจรอย่างถูกต้องและเข้มแข็ง พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 51.30 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและจัดระเบียบจราจรอย่างถูกต้องและเข้มแข็ง รองลงมา ร้อยละ 22.30 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 3.80 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.26 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและจัดระเบียบจราจรอย่างถูกต้องและเข้มแข็ง อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรมีการจัดการจราจรในการแก้ไขปัญหาการจราจร ในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ได้อย่างถูกต้องและการจราจรเคลื่อนตัวได้ดี พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 46.20 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีการจัดการจราจรในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ได้อย่างถูกต้องและการจราจรเคลื่อนตัวได้ดี รองลงมา ร้อยละ 32.80 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 5.90 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่ตำรวจจราจรมีการจัดการจราจรในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ได้อย่างถูกต้องและการจราจรเคลื่อนตัวได้ดี อยู่ในระดับปานกลาง

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.23 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร อยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ทัศนคติกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ จราจร</u>								
ท่านพึงพอใจในการได้รับการ บริการจากตำรวจจราจร ของ สถานีตำรวจนครบาลพลับ พลาไชย 1	11.80 (28)	27.30 (65)	45.00 (107)	9.70 (23)	6.30 (15)	3.28	1.00	ปาน กลาง
การกระทำความผิดครั้งแรก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะว่า กล่าวตักเตือนก่อน ถ้ากระทำ ความผิดซ้ำครั้งที่ 2 จึงจะทำการ จับกุม และยึดใบอนุญาตขับขี่	14.30 (34)	23.10 (55)	33.60 (80)	14.30 (34)	4.70 (35)	3.08	1.23	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรให้คำแนะนำ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด แก่ ประชาชนผู้ใช้รถ	12.60 (30)	22.70 (54)	35.70 (85)	15.10 (36)	13.90 (33)	3.05	1.20	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรมีการประชาสัมพันธ์ ติดประกาศ ในการบังคับใช้ กฎหมายจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดให้ ประชาชนผู้ใช้รถได้ทราบ	18.10 (43)	18.50 (44)	33.60 (80)	15.50 (37)	14.30 (34)	3.10	1.27	ปาน กลาง

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ทัศนะกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
ตำรวจจราจรใช้สัญญาณมือใน การอำนวยความสะดวกทำให้ ประชาชนได้รับความปลอดภัย ในการใช้รถ ใช้ถนน	18.50 (44)	36.10 (86)	32.40 (77)	8.80 (21)	4.20 (10)	3.55	1.02	มาก
ตำรวจจราจรใช้คำพูด และกิริยา ท่าทางอย่างสุภาพอย่างเป็น กันเองกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ ถนน	13.00 (31)	22.70 (54)	43.70 (104)	11.30 (27)	9.20 (22)	3.18	1.09	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรมีความพร้อมใน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและ จัดระเบียบจราจรอย่างถูกต้อง และเข้มแข็ง	10.90 (25)	26.50 (63)	48.30 (115)	9.70 (23)	4.60 (11)	3.29	0.94	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้ กฎหมาย และการจัดระเบียบ การจราจรในการให้บริการแก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่าง ทั่วถึง	11.30 (27)	22.30 (53)	51.30 (122)	11.30 (27)	3.80 (9)	3.26	0.93	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรมีการจัดการจราจร ในการแก้ไขปัญหาการจราจรใน เขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาล พลับพลาไชย 1 ได้อย่างถูกต้อง และการจราจรเคลื่อนตัวได้ดี	8.80 (21)	32.80 (78)	46.20 (110)	6.30 (15)	5.90 (14)	3.32	0.93	ปาน กลาง
รวม						3.23	0.77	ปาน กลาง

ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม

จากการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เรื่องตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจับกุมผู้ใช้รถอย่างยุติธรรมกับประชาชนทุกคน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 45.00 เห็นด้วยปานกลาง ว่าตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจับกุมผู้ใช้รถอย่างยุติธรรมกับประชาชนทุกคน รองลงมาร้อยละ 24.80 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 5.90 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.13 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจับกุมผู้ใช้รถอย่างยุติธรรมกับประชาชนทุกคน อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและยุติธรรมแก่ประชาชน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 50.00 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และยุติธรรมแก่ประชาชน รองลงมาร้อยละ 20.60 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 6.30 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.13 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและยุติธรรมแก่ประชาชน อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรให้การบริการแก่ประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียมกันและยุติธรรม พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 41.20 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรให้การบริการแก่ประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียมกันและยุติธรรม รองลงมาร้อยละ 27.30 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 7.60 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรให้การบริการแก่ประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียมกันและยุติธรรม อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรเปรียบเทียบปรับและบันทึกตักคะแนนแก่ผู้ใช้รถอย่างยุติธรรม พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 45.00 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีการเปรียบเทียบปรับและบันทึกตักคะแนนแก่ผู้ใช้รถอย่างยุติธรรม รองลงมาร้อยละ 26.90 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.60 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรมีการเปรียบเทียบปรับและบันทึกตักคะแนนแก่ผู้ใช้รถอย่างยุติธรรม อยู่ในระดับปานกลาง

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม อยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.22)

ตารางที่ 4.22

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม

ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบ จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วย ความยุติธรรม</u>								
ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้ กฎหมายจราจร ในการจับกุม ผู้ใช้รถ อย่างยุติธรรม กับ ประชาชนทุกคน	8.40 (20)	24.80 (59)	45.00 (107)	16.00 (38)	5.90 (14)	3.13	0.98	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และ ยุติธรรม แก่ประชาชน	9.70 (23)	20.60 (49)	50.00 (119)	13.40 (32)	6.30 (15)	3.13	0.98	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรให้การบริการแก่ ประชาชนทุกคนอย่างเท่า เทียมกัน และยุติธรรม	8.00 (19)	27.30 (65)	41.20 (98)	16.00 (38)	7.60 (18)	3.12	1.02	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรมีการ เปรียบเทียบปรับ และบันทึก ตัดคะแนนแก่ผู้ใช้รถ อย่าง ยุติธรรม	8.80 (21)	26.90 (64)	45.00 (107)	14.70 (35)	4.60 (11)	3.20	0.95	ปาน กลาง
รวม						3.24	0.74	ปาน กลาง

ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง

จากการศึกษาทัศนะของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีบริการในการอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 42.90 เห็นด้วยปานกลางว่าการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีบริการในการอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง รองลงมาร้อยละ 32.40 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.20 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.27 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรที่มีบริการในการอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรที่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อย่างต่อเนื่อง พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 43.30 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรที่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง รองลงมา ร้อยละ 34.50 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 3.80 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรที่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการจับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง อยู่ในระดับมาก

เรื่องตำรวจจราจรปฏิบัติงานในการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่อง พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 47.10 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรปฏิบัติงานในการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่อง รองลงมา ร้อยละ 30.70 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.20 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าตำรวจจราจรปฏิบัติงานในการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่อง อยู่ในระดับปานกลาง

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง อยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.23)

ตารางที่ 4.23

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง

ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบ จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง</u>								
การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ จราจรที่มีการบริการในการ อำนวยความสะดวกจราจรอย่าง ต่อเนื่อง	8.00 (19)	32.40 (77)	42.90 (102)	12.60 (30)	4.20 (10)	3.27	0.93	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรที่มีการบังคับใช้ กฎหมายจราจรในการจับกุม ผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมาย จราจรอย่างต่อเนื่อง	11.80 (28)	34.50 (82)	43.30 (103)	6.70 (16)	3.80 (9)	3.43	0.92	มาก
ตำรวจจราจรปฏิบัติงานใน การแก้ไขปัญหาการจราจร อย่างต่อเนื่อง	11.80 (28)	30.70 (73)	47.00 (112)	6.30 (15)	4.20 (10)	3.39	0.92	ปาน กลาง
รวม						3.24	0.74	ปาน กลาง

ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ

จากการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เรื่องการบังคับใช้กฎหมายการจัดระเบียบจราจรทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.30 เห็นด้วยมากว่าการบังคับใช้กฎหมาย การจัดระเบียบจราจรทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัย

รองลงมา ร้อยละ 34.50 เห็นด้วยปานกลาง และร้อยละ 2.50 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมายการจัดระเบียบจราจรทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัย อยู่ในระดับมาก

เรื่องตำรวจจราจรมีความพร้อมและรวดเร็วในการให้ความช่วยเหลือประชาชนกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนถนน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 43.30 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีความพร้อม และรวดเร็วในการให้ความช่วยเหลือประชาชนกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนถนน รองลงมาร้อยละ 29.40 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.60 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องตำรวจจราจรมีความพร้อมและรวดเร็วในการให้ความช่วยเหลือประชาชนกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนถนน อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องตำรวจจราจรมีการบริการให้ความช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถในกรณีที่มีปัญหาตลอดเวลา พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 39.10 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีการบริการให้ความช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถในกรณีที่มีปัญหาตลอดเวลา รองลงมาร้อยละ 32.80 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.20 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.28 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็น เรื่องตำรวจจราจรมีการบริการให้ความช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถในกรณีที่มีปัญหาตลอดเวลา อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องการจัดระเบียบการจราจรทำให้ได้รับความสะดวกสบายในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 40.30 เห็นด้วยปานกลางว่าการจัดระเบียบการจราจรทำให้ได้รับความสะดวกสบายในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น รองลงมาร้อยละ 38.20 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 3.40 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.53 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องการจัดระเบียบการจราจรทำให้ได้รับความสะดวกสบายในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น อยู่ในระดับมาก

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการความปลอดภัยของผู้ใช้รถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการความปลอดภัยของผู้ใช้รถ อยู่ในระดับมาก (ตารางที่ 4.24)

ตารางที่ 4.24

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ

ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบ จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ</u>								
การบังคับใช้กฎหมาย การจัด ระเบียบจราจร ทำให้ ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน ได้รับความ ปลอดภัย	16.80 (40)	43.30 (103)	34.50 (82)	2.90 (7)	2.50 (6)	3.68	0.87	มาก
ตำรวจจราจรมีความพร้อม และรวดเร็วในการให้ความ ช่วยเหลือประชาชนกรณีที่เกิด อุบัติเหตุบนถนน	11.80 (28)	29.40 (70)	43.30 (103)	10.90 (26)	4.60 (11)	3.32	0.97	ปาน กลาง
ตำรวจจราจรมีการบริการให้ ความช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้ รถ ในกรณีที่มีปัญหา ตลอดเวลา	9.20 (22)	32.80 (78)	39.10 (93)	14.70 (35)	4.20 (10)	3.28	0.96	ปาน กลาง
การจัดระเบียบการจราจร ทำ ให้ท่านได้รับความสะดวก สบายในการใช้รถ ใช้ถนน มากขึ้น	13.40 (32)	38.20 (91)	40.30 (96)	4.60 (11)	3.40 (8)	3.53	0.90	มาก
รวม						3.45	0.75	มาก

ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด

จากการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เรื่องตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.70 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาร้อยละ 33.60 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 5.00 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อยู่ในระดับมาก

เรื่องตำรวจจราจรมีการจัดระเบียบจราจรและอำนวยความสะดวกจราจรอย่างเคร่งครัด พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 41.20 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรมีการจัดระเบียบจราจร และอำนวยความสะดวกจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาร้อยละ 35.70 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 2.90 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อยู่ในระดับมาก

เรื่องการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดเหมาะกับการใช้แก่ผู้ขับขี่รถในประเทศไทยเพราะชอบกฎหมายและตำรวจจราจรที่เคร่งครัดและลงโทษหนัก พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 43.30 เห็นด้วยปานกลางว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดเหมาะกับการใช้แก่ผู้ขับขี่รถในประเทศไทย รองลงมาร้อยละ 31.90 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 2.50 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดเหมาะกับการใช้แก่ผู้ขับขี่รถในประเทศไทยเพราะชอบกฎหมายและตำรวจจราจรที่เคร่งครัดและลงโทษหนัก อยู่ในระดับมาก

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด อยู่ในระดับมาก (ตารางที่ 4.25)

ตารางที่ 4.25

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด

ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่าง เคร่งครัด</u>								
ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้ กฎหมายจราจร ในการกวดขัน จับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด	11.80 (28)	33.60 (80)	43.70 (104)	5.90 (14)	5.00 (12)	3.41	0.94	มาก
ตำรวจจราจรมีการจัดระเบียบ จราจร และอำนวยความสะดวก อย่างเคร่งครัด	11.80 (28)	35.70 (85)	41.24 (98)	8.40 (20)	2.90 (7)	3.45	0.91	มาก
การบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เหมาะกับ การใช้แก่ผู้ขับขี่รถในประเทศ ไทย เพราะผู้ขับขี่ชอบกฎหมาย และตำรวจจราจรที่เคร่งครัด และลงโทษหนัก	13.90 (33)	31.90 (76)	43.30 (103)	8.40 (20)	2.50 (6)	3.46	0.92	มาก
รวม						3.44	0.76	มาก

ด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ

จากการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหา
ฐานความผิด ด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เรื่องตำรวจจราจรไม่กวดขันจับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจร
อย่างจริงจังพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 47.50 เห็นด้วยปานกลางว่าตำรวจจราจรไม่กวดขันจับกุม

ผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง รองลงมาร้อยละ 22.30 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.60 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.15 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องตำรวจจราจรไม่กวดขันจับกุม ผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง อยู่ในระดับปานกลาง

เรื่องหลังจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ยังมีผู้ขับรถกระทำ ความผิดกฎระเบียบจราจรกันเพิ่มขึ้น พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 44.50 เห็นด้วยปานกลางว่า หลังจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดยังมีผู้ขับรถกระทำ ความผิดกฎระเบียบจราจรกันเพิ่มขึ้น รองลงมาร้อยละ 23.50 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 4.60 เห็นด้วย น้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.17 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องหลังจากการบังคับใช้ กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดยังมีผู้กระทำความผิดกฎระเบียบจราจรกันเพิ่มขึ้น อยู่ใน ระดับปานกลาง

เรื่องกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ควรให้เพิ่มข้อหาในการตัดบันทึกคะแนน ขึ้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 40.80 เห็นด้วยปานกลางว่ากฎหมายจราจร 16 ข้อหา ฐานความผิดควรให้เพิ่มข้อหาในการตัดบันทึกคะแนนขึ้น รองลงมาร้อยละ 26.90 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 7.60 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็น เรื่องกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ควรให้เพิ่มข้อหาในการตัดบันทึกคะแนนขึ้น อยู่ใน ระดับปานกลาง

เรื่องผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ควรให้มีการเปรียบเทียบ ปรับและตัดคะแนนเพิ่มขึ้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.50 เห็นด้วยปานกลางว่าผู้ขับรถที่ฝ่าฝืน กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดควรให้มีการเปรียบเทียบปรับและตัดคะแนนเพิ่มขึ้น รองลงมาร้อยละ 27.70 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 7.10 เห็นด้วยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเรื่องผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ควรให้มีการเปรียบเทียบปรับและตัดคะแนนเพิ่มขึ้น อยู่ในระดับปานกลาง

สรุปโดยรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความ คิดเห็นด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ อยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.26)

ตารางที่ 4.26

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานกลุ่มตัวอย่าง

จำแนกตามทัศนนะด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ

ทัศนนะของกลุ่มตัวอย่างต่อ มาตรการการจัดระเบียบ จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	ระดับการเห็นด้วย					\bar{X}	S.D.	การ แปลผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
<u>ด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ</u>								
ตำรวจจราจร ไม่กวดขัน จับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืน กฎจราจร อย่างจริงจัง	9.20 (22)	22.30 (53)	47.50 (113)	16.40 (39)	4.60 (11)	3.39	1.13	ปาน กลาง
หลังจากมีการบังคับใช้ กฎหมายจราจร 16 ข้อหา ฐานความผิด ยังมีผู้ขับรถ กระทำความผิด กฎระเบียบ จราจรกันเพิ่มขึ้น	10.10 (24)	23.50 (56)	44.50 (106)	17.20 (41)	4.60 (11)	3.24	1.06	ปาน กลาง
กฎหมายจราจร 16 ข้อหา ฐานความผิด ควรให้เพิ่ม ข้อหาในการตัดบ้นที่ก คะแนนขึ้น	12.60 (30)	26.90 (64)	40.80 (97)	12.20 (29)	7.60 (18)	3.17	0.98	ปาน กลาง
ผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมาย จราจร 16 ข้อหาฐาน ความผิดให้เปรียบเทียบปรับ และตัดคะแนนเพิ่มขึ้น	18.90 (45)	27.70 (66)	34.50 (82)	11.80 (28)	7.10 (17)	3.15	0.96	ปาน กลาง
รวม						3.24	0.86	ปาน กลาง

ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

สรุปทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 3.60 มีความคิดเห็นในด้านมาตรการจัดระเบียบการจราจรอยู่ในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 3.45 มีความคิดเห็นในด้านความปลอดภัยของผู้ขับรถ อยู่ในระดับมาก และร้อยละ 3.23 มีความคิดเห็นด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร อยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.32 (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.27

ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร
16 ข้อหาฐานความผิด

ภาพรวมทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	\bar{X}	S.D	การ แปลผล
มาตรการจัดระเบียบการจราจร	3.60	0.84	มาก
ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ	3.45	0.75	มาก
การปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด	3.44	0.76	มาก
การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม	3.24	0.74	ปานกลาง
การปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง	3.24	0.74	ปานกลาง
การฝ่าฝืนข้อบังคับ	3.24	0.86	ปานกลาง
การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร	3.23	0.77	ปานกลาง
รวม	3.32	0.61	ปานกลาง

ส่วนที่ 4 การทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปร

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ผู้ศึกษาได้กำหนดข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา การประกอบอาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประเภทของใบขับขี่ และช่วงเวลาการใช้ถนน มาเปรียบเทียบกับระดับความรู้เกี่ยวกับมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดและทัศนคติของผู้ขับรถต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16

ข้อหาฐานความผิด การศึกษาโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า t-test และ F-test ค่าไคสแควร์ (Chi-Square) มาทำการทดสอบสมมุติฐาน โดยนำตัวแปรต้นซึ่งเป็นข้อมูลทั่วไป มาเปรียบเทียบกับความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม ผลการศึกษาปรากฏรายละเอียด ดังนี้

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ทั่วไป 16 ข้อหาฐานความผิด

ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ทั่วไป 16 ข้อหาฐานความผิด โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10.5 ที่มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำ เป็นเพศชาย และร้อยละ 1.7 เป็นเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 77.7 ที่มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูง เป็นเพศชาย และร้อยละ 10.1 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.28)

ตารางที่ 4.28

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศกับ
ระดับความรู้ทั่วไป 16 ข้อหาฐานความผิด

เพศ	ระดับความรู้ทั่วไป 16 ข้อหา ฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ชาย	10.5 (25)	77.7 (185)	88.2 (210)
หญิง	1.7 (4)	10.1 (24)	11.8 (28)
รวม	12.2 (29)	87.8 (209)	100.0 (238)

2. ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนพบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 30.3 ที่มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำเป็นเพศชาย และร้อยละ 4.2 เป็นเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 57.9 ที่มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงเป็นเพศชายและร้อยละ 7.6 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.29)

ตารางที่ 4.29

ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิด
บันทึก 10 คะแนน

เพศ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ชาย	30.3 (72)	57.9 (138)	88.2 (210)
หญิง	4.2 (10)	7.6 (18)	11.8 (28)
รวม	34.5 (82)	65.5 (156)	100.0 (238)

$X_2 = 0.02233$ $df = 1$ $Sig = 0.8812$

3. ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนพบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 36.1 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำเป็นเพศชาย และร้อยละ 5.5 เป็นเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 52.1 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูงเป็นเพศชาย และร้อยละ 6.3 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.30
ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

เพศ	ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ชาย	36.1 (86)	52.1 (124)	88.2 (210)
หญิง	5.5 (13)	6.3 (15)	11.8 (28)
รวม	41.6 (99)	58.4 (139)	100 (238)

$X_2 = 0.12121$ $df = 1$ $Sig = 0.7277$

4. ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน โดย
กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 71.8 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำเป็นเพศชาย และ
ร้อยละ 10.6 เป็นเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 16.4 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนใน
ระดับสูงเป็นเพศชาย และร้อยละ 1.2 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.31)

ตารางที่ 4.31

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศกับ

ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

เพศ	ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ชาย	71.8 (171)	16.4 (39)	88.2 (210)
หญิง	10.6 (25)	1.2 (3)	11.8 (28)
รวม	82.4 (196)	17.6 (42)	100 (238)

5. ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 21.0 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำเป็นเพศชาย และร้อยละ 3.4 เป็นเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 67.2 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูงเป็นเพศชาย และร้อยละ 8.4 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.32)

ตารางที่ 4.32
ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 40 คະแนน

เพศ	ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คະแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ชาย	21.0 (50)	67.2 (160)	88.2 (210)
หญิง	3.4 (8)	8.4 (20)	11.8 (28)
รวม	24.4 (58)	75.6 (180)	100 (238)

$$X_2 = 0.10050 \quad df = 1 \quad \text{Sig} = 0.7512$$

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 18.5 มีความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำ เป็นเพศชาย และร้อยละ 2.1 เป็นเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.7 มีความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงเป็นเพศชาย และร้อยละ 9.7 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.33)

ตารางที่ 4.33
ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

เพศ	ระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบ จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ชาย	18.5 (44)	69.7 (166)	88.2 (210)
หญิง	2.1 (5)	9.7 (23)	11.8 (28)
รวม	20.6 (49)	79.4 (189)	100 (238)

$X_2 = 0.01735$ $df = 1$ $Sig = 0.8952$

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด
การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 8.4 มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำอายุระหว่าง 15-45 ปี และร้อยละ 3.8 มีอายุ 46 ขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 64.7 มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงอายุระหว่าง 15-45 ปี และร้อยละ 23.1 อายุ 46 ปีขึ้นไป (ตารางที่ 4.34)

ตารางที่ 4.34
ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ทั่วไป
เกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

อายุ	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
15 – 45 ปี	8.4 (20)	64.7 (154)	73.1 (174)
46 ปี ขึ้นไป	3.8 (9)	23.1 (55)	26.9 (64)
รวม	12.2 (29)	87.8 (209)	100.0 (238)

$X_2 = .09834$ $df = 1$ $Sig = .7538$

2. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 25.2 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำอายุระหว่าง 15-45 ปี และร้อยละ 9.3 มีอายุ 46 ปี ขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 47.9 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูง อายุระหว่าง 15-45 ปี และร้อยละ 17.6 อายุ 46 ปี ขึ้นไป (ตารางที่ 4.35)

ตารางที่ 4.35
ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

อายุ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
15 – 45 ปี	25.2 (60)	47.9 (114)	73.1 (174)
46 ปี ขึ้นไป	9.3 (22)	17.6 (42)	26.9 (64)
รวม	34.5 (82)	65.5 (156)	100.0 (238)

$X_2 = .00024$ $df = 1$ $Sig = .9876$

3. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 30.7 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำอายุระหว่าง 15-45 ปี และ ร้อยละ 10.9 มีอายุ 46 ปี ขึ้นไป กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 42.4 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูง อายุระหว่าง 15-45 ปี และ ร้อยละ 16.0 อายุ 46 ปี ขึ้นไป (ตารางที่ 4.36)

ตารางที่ 4.36
ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

อายุ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
15 - 45 ปี	30.7 (73)	42.4 (101)	73.1 (174)
46 ปี ขึ้นไป	10.9 (26)	16.0 (38)	26.9 (64)
รวม	41.6 (99)	58.4 (139)	100.0 (238)

$X_2 = .00131$ $df = 1$ $Sig = .9712$

4. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 58.0 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำอายุระหว่าง 15 - 45 ปี และ ร้อยละ 24.4 มีอายุ 46 ปี ขึ้นไป กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 15.1 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูง อายุระหว่าง 15 - 45 ปี และ ร้อยละ 2.5 อายุ 46 ปี ขึ้นไป (ตารางที่ 4.37)

ตารางที่ 4.37
ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

อายุ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
15 - 45 ปี	58.04 (138)	15.1 (36)	73.1 (174)
46 ปี ขึ้นไป	24.4 (58)	2.5 (6)	26.9 (64)
รวม	82.4 (196)	17.6 (42)	100.0 (238)

$$X_2 = 3.37998 \quad df = 1 \quad Sig = .0660$$

5. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 18.5 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำอายุระหว่าง 15 - 45 ปี และร้อยละ 5.9 มีอายุ 46 ปี ขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 54.6 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูง อายุระหว่าง 15 - 45 ปี และร้อยละ 21.0 อายุ 46 ปี ขึ้นไป (ตารางที่ 4.38)

ตารางที่ 4.38

ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้ฐานความผิด

บันทึก 40 คะแนน

อายุ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 40 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
15 - 45 ปี	18.5 (44)	54.6 (130)	73.1 (174)
46 ปี ขึ้นไป	5.9 (14)	21.0 (50)	26.9 (64)
รวม	24.4 (58)	75.6 (180)	100.0 (238)

$$X_2 = .13945 \quad df = 1 \quad Sig = .7088$$

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

การทดสอบภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 14.7 มีความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำอายุระหว่าง 15-45 ปี และร้อยละ 5.9 มีอายุ 46 ปี ขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.4 มีความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงอายุระหว่าง 15 - 45 ปี และร้อยละ 21.0 อายุ 46 ปี ขึ้นไป (ตารางที่ 4.39)

ตารางที่ 4.39
ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

อายุ	ระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัด ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
15 – 45 ปี	14.7 (35)	58.4 (139)	73.1 (174)
46 ปี ขึ้นไป	5.9 (14)	21.0 (50)	26.9 (64)
รวม	20.6 (49)	79.4 (189)	100.0 (238)

$$X_2 = .01368 \quad df = 1 \quad Sig = .9069$$

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัด
ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐาน
ความผิด

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ
16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย
กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 6.1 มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมีสถานภาพ
โสด และร้อยละ 5.7 มีสถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.7 มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16
ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 37.5 มีสถานภาพโสด (ตารางที่
4.40)

ตารางที่ 4.40
ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ทั่วไป
เกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
โสด	6.1 (13)	37.5 (79)	43.6 (92)
สมรส	5.7 (12)	50.7 (107)	56.4 (119)
รวม	11.8 (25)	88.2 (186)	100.0 (211)

$$X_2 = .47211 \quad df = 1 \quad Sig = .4920$$

2. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 16.6 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 15.2 มีสถานภาพโสด กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 39.8 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 28.4 มีสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.41)

ตารางที่ 4.41
ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
โสด	15.2 (32)	28.4 (60)	43.6 (92)
สมรส	16.6 (35)	39.8 (84)	56.4 (119)
รวม	31.8 (67)	68.2 (144)	100.0 (211)

$X_2 = .46506$ df = 1 Sig = .4953

3. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 21.4 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 19.4 มีสถานภาพโสด กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 35.0 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูงมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 24.2 มีสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.42)

ตารางที่ 4.42

ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
โสด	19.4 (41)	24.2 (51)	43.6 (92)
สมรส	21.4 (45)	35.0 (74)	56.4 (119)
รวม	40.8 (86)	59.2 (125)	100.0 (211)

$X_2 = .71950$ $df = 1$ $Sig = .3963$

4. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 44.6 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 37.4 มีสถานภาพโสด กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 11.8 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูงมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 6.2 มีสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.43)

ตารางที่ 4.43
ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
โสด	37.4 (79)	6.2 (13)	43.6 (92)
สมรส	44.6 (94)	11.8 (25)	56.4 (119)
รวม	82.0 (173)	18.0 (38)	100.0 (211)

$$X_2 = 1.22913 \quad df = 1 \quad \text{Sig} = .2676$$

5. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 12.3 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 11.9 มีสถานภาพโสด กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 44.1 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูงมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 31.7 มีสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.44)

ตารางที่ 4.44
ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 40 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
โสด	11.9 (25)	31.7 (67)	43.6 (92)
สมรส	12.3 (26)	44.1 (93)	56.4 (119)
รวม	24.2 (51)	75.8 (160)	100.0 (211)

$X_2 = .53852$ $df = 1$ $Sig = .4630$

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้ของเรื่อง
มาตรการการจ้ดระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหาฐานความผิด

สรุปภาพรวมการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้
ของเรื่องมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่าง
มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10.4 มีความรู้ของเรื่องมาตรการการจ้ด
ระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมีสถานภาพโสด และร้อยละ 9.5 มีสถานภาพ
สมรส กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 46.9 มีความรู้ของเรื่องมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหา
ฐานความผิดในระดับสูงมีสถานภาพสมรส และร้อยละ 33.2 มีสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.45)

ตารางที่ 4.45

ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัด ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
โสด	10.4 (22)	33.2 (70)	43.6 (92)
สมรส	9.5 (20)	46.9 (99)	56.4 (119)
รวม	19.9 (42)	80.1 (169)	100.0 (211)

$$X_2 = 1.22799 \quad df = 1 \quad \text{Sig} = .2678$$

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบ
จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด
การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16
ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย
กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 7.2 มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมีการศึกษา
ประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 2.5 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย -
ปวส. และระดับปริญญาตรีขึ้นไปเท่ากัน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 39.4 มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ
16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และ
ร้อยละ 29.9 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. (ตารางที่ 4.46)

ตารางที่ 4.46
ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ทั่วไป
เกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

การศึกษา	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ประถมศึกษา-มัธยมศึกษาตอนต้น	7.2 (17)	39.4 (94)	46.6 (111)
มัธยมศึกษาตอนปลาย-ปวส.	2.5 (6)	29.9 (71)	32.4 (77)
ปริญญาตรีขึ้นไป	2.5 (6)	18.5 (44)	21.0 (50)
รวม	12.2 (29)	87.8 (209)	100.0 (238)

$$X_2 = 2.40672 \quad df = 2 \quad Sig = .3002$$

2. ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 18.1 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำมีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 8.8 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 28.5 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงมีการศึกษาระดับประถมศึกษา-มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 23.6 มีการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. (ตารางที่ 4.47)

ตารางที่ 4.47
ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การศึกษา	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ประถมศึกษา-มัธยมศึกษาตอนต้น	18.1 (43)	28.5 (68)	46.6 (111)
มัธยมศึกษาตอนปลาย-ปวส.	8.8 (21)	23.6 (56)	32.4 (77)
ปริญญาตรีขึ้นไป	7.6 (18)	13.4 (32)	21.0 (50)
รวม	34.5 (82)	65.5 (156)	100.0 (238)

$$X_2 = 2.71366 \quad df = 2 \quad Sig = .2575$$

3. ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 18.9 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำมีการศึกษาระดับประถมศึกษา-มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 11.8 มีการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย-ปวส. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 27.7 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูงมีการศึกษาประถมศึกษา-มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 20.6 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย-ปวส. (ตารางที่ 4.48)

ตารางที่ 4.48
ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การศึกษา	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น	18.9 (45)	27.7 (66)	46.6 (111)
มัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส.	11.8 (28)	20.6 (49)	32.4 (77)
ปริญญาตรีขึ้นไป	10.9 (26)	10.1 (24)	21.0 (50)
รวม	41.6 (99)	58.4 (139)	100.0 (238)

$$X_2 = 3.14643 \quad df = 2 \quad Sig = .2074$$

4. ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 38.7 มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำมีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 26.1 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 7.9 มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูงมีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 6.3 มีการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. (ตารางที่ 4.49)

ตารางที่ 4.49
ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

การศึกษา	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น	38.7 (92)	7.9 (19)	46.6 (111)
มัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส.	26.1 (62)	6.3 (15)	32.4 (77)
ปริญญาตรีขึ้นไป	17.6 (42)	3.4 (8)	21.0 (50)
รวม	82.4 (196)	17.6 (42)	100.0 (238)

$$X_2 = .29289 \quad df = 2 \quad Sig = .8638$$

5. ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 12.2 มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำมีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 7.2 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.4 มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูงมีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 25.2 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส. (ตารางที่ 4.50)

ตารางที่ 4.50
ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 40 คະแนน

การศึกษา	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 40 คະแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ประถมศึกษา – มัธยมศึกษาตอนต้น	12.2 (29)	34.4 (82)	46.6 (111)
มัธยมศึกษาตอนปลาย – ปวส.	7.2 (17)	25.2 (60)	32.4 (77)
ปริญญาตรีขึ้นไป	5.0 (12)	16.0 (38)	21.0 (50)
รวม	24.4 (58)	75.6 (180)	100.0 (238)

$X^2 = .40893$ $df = 2$ $Sig = .8151$

6. ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจ้ด
ระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหาฐานความผิด

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจ้ด
ระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 11.8 ที่มีระดับความรู้เรื่องมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยาจร 16
ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำ มีการศึกษาระดับประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ
4.6 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย-ปวส. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.8 ที่มีระดับความรู้
เรื่องมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยาจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีการศึกษาระดับ
ประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 27.8 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย-
ปวส. (ตารางที่ 4.51)

ตารางที่ 4.51

ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

การศึกษา	ระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัด ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น	11.8 (28)	34.8 (83)	46.6 (111)
มัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวส.	4.6 (11)	27.8 (66)	32.4 (77)
ปริญญาตรีขึ้นไป	4.2 (10)	16.8 (40)	21.0 (50)
รวม	20.6 (49)	79.4 (189)	100.0 (238)

$$X_2 = 3.34112 \quad df = 2 \quad \text{Sig} = .1881$$

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัด
ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพอาชีพกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16
ข้อหาฐานความผิด

ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหา
ฐานความผิด โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 6.1 มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับ
ต่ำประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 3.9 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างร้อยละ
54.3 มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงประกอบอาชีพรับจ้าง และ
ร้อยละ 15.9 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว (ตารางที่ 4.52)

ตารางที่ 4.52

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพ
กับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

การประกอบอาชีพ	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	1.7 (4)	13.8 (32)	15.5 (36)
รับจ้าง	6.1 (14)	54.3 (126)	60.4 (140)
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	3.9 (9)	15.9 (37)	19.8 (46)
ไม่ได้ทำงาน	0.4 (1)	3.9 (9)	4.3 (10)
รวม	12.1 (28)	87.9 (204)	100.0 (232)

2. ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10
คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10
คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 20.3 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำ
ประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 6.4 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างร้อยละ
40.1 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ
13.4 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว (ตารางที่ 4.53)

ตารางที่ 4.53

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพ
กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การประกอบอาชีพ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รับราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	5.6 (13)	9.9 (23)	15.5 (36)
รับจ้าง	20.3 (47)	40.1 (93)	60.4 (140)
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	6.4 (15)	13.4 (31)	19.8 (46)
ไม่ได้ทำงาน	1.3 (3)	3.0 (7)	4.3 (10)
รวม	33.6 (78)	66.4 (154)	100.0 (232)

3. ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 22.4 ที่มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 9.9 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 38.0 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูงประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 9.9 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว (ตารางที่ 4.54)

ตารางที่ 4.54

จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพ
กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การประกอบอาชีพ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รับราชการ /พนักงานรัฐวิสาหกิจ	7.8 (18)	7.7 (18)	15.5 (36)
รับจ้าง	22.4 (52)	38.0 (88)	60.4 (140)
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	9.9 (23)	9.9 (23)	19.8 (46)
ไม่ได้ทำงาน	1.3 (3)	3.0 (7)	4.3 (10)
รวม	41.4 (96)	58.6 (136)	100.0 (232)

4. ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.0 ที่มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำ ประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 16.8 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10.4 ที่มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูง ประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 3.4 ประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ (ตารางที่ 4.55)

ตารางที่ 4.55

จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพ
กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

การประกอบอาชีพ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	12.1 (28)	3.4 (8)	15.5 (36)
รับจ้าง	50.0 (116)	10.4 (24)	60.4 (140)
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	16.8 (39)	3.0 (7)	19.8 (46)
ไม่ได้ทำงาน	4.3 (10)	0 (0)	4.3 (10)
รวม	83.2 (193)	16.8 (39)	100.0 (232)

5. ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 13.0 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำ ประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 6.0 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 47.4 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูงประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 13.8 ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว (ตารางที่ 4.56)

ตารางที่ 4.56

จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพ
กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

การประกอบอาชีพ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 40 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	5.2 (12)	10.3 (24)	15.5 (36)
รับจ้าง	13.0 (30)	47.4 (110)	60.4 (140)
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	6.0 (14)	13.8 (32)	19.8 (46)
ไม่ได้ทำงาน	0.4 (1)	3.9 (9)	4.3 (10)
รวม	24.6 (57)	75.4 (175)	100.0 (232)

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้มาตรฐานการ 16
ข้อหาฐานความผิด

ความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพกับระดับความรู้มาตรฐานการการจัดระเบียบ
จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 11.7 ที่มีระดับความรู้ในมาตรฐานการจัด
ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดระดับต่ำประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 4.7 ประกอบ
อาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 48.7 ที่มีระดับความรู้เรื่องมาตรฐานการจัด
ระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 15.1 ประกอบ
อาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว (ตารางที่ 4.57)

ตารางที่ 4.57

จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประกอบอาชีพ
กับระดับความรู้มาตรฐานการการจัดระเบียบจรรยา
16 ข้อหาฐานความผิด

การประกอบอาชีพ	ระดับความรู้มาตรฐานการการจัด ระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.5 (8)	12.0 (28)	15.5 (36)
รับจ้าง	11.7 (27)	48.7 (113)	60.4 (140)
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	4.7 (11)	15.1 (35)	19.8 (46)
ไม่ได้ทำงาน	0.8 (2)	3.5 (8)	4.3 (10)
รวม	20.7 (48)	79.3 (184)	100.0 (232)

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้เรื่องมาตรฐานการการจัด
ระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐาน
ความผิด

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16
ข้อหาฐานความผิด พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย
กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 5.9 ที่มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมีรายได้
ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 3.4 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท กลุ่มตัวอย่าง

ร้อยละ 49.6 ที่มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 22.6 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท (ตารางที่ 4.58)

ตารางที่ 4.58

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ทั่วไป
เกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

รายได้ต่อเดือน	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ไม่เกิน 10,000 บาท	5.9 (14)	49.6 (118)	55.5 (132)
10,001 – 20,000 บาท	3.4 (8)	22.6 (54)	26.0 (62)
ตั้งแต่ 20,001 บาท ขึ้นไป	2.9 (7)	15.6 (37)	18.5 (44)
รวม	12.2 (29)	87.8 (209)	100.0 (238)

$X^2 = .90774$ $df = 2$ $Sig = .6352$

2. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 19.0 ที่มีความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 8.8 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 36.5 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 17.2 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท (ตารางที่ 4.59)

ตารางที่ 4.59
ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

รายได้ต่อเดือน	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ไม่เกิน 10,000 บาท	19.0 (45)	36.5 (87)	55.5 (132)
10,001 – 20,000 บาท	8.8 (21)	17.2 (41)	26.0 (62)
ตั้งแต่ 20,001 บาท ขึ้นไป	6.7 (16)	11.8 (28)	18.5 (44)
รวม	34.5 (82)	65.5 (156)	100.0 (238)

$X_2 = .08809$ $df = 2$ $Sig = .9569$

3. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 21.0 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 10.9 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.5 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูง มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 15.1 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท (ตารางที่ 4.60)

ตารางที่ 4.60
ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

รายได้ต่อเดือน	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ไม่เกิน 10,000 บาท	21.0 (50)	34.5 (82)	55.5 (132)
10,001 – 20,000 บาท	10.9 (26)	15.1 (36)	26.0 (62)
ตั้งแต่ 20,001 บาท ขึ้นไป	9.7 (23)	8.8 (21)	18.5 (44)
รวม	41.6 (99)	58.4 (139)	100.0 (238)

$$X_2 = 2.81831 \quad df = 2 \quad Sig = .2444$$

4. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30
คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 45.8 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 20.6 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 9.7 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูงมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 5.4 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท (ตารางที่ 4.61)

ตารางที่ 4.61
ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

รายได้ต่อเดือน	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ไม่เกิน 10,000 บาท	45.8 (109)	9.7 (23)	55.5 (132)
10,001 – 20,000 บาท	20.6 (49)	5.4 (13)	26.0 (62)
ตั้งแต่ 20,001 บาท ขึ้นไป	16.0 (38)	2.5 (6)	18.5 (44)
รวม	82.4 (196)	17.6 (42)	100.0 (238)

$X_2 = .96195$ $df = 2$ $Sig = .6182$

5. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40
คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 12.2 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 7.1 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.3 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูงมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 18.9 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท (ตารางที่ 4.62)

ตารางที่ 4.62
ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 40 คະแนน

รายได้ต่อเดือน	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 40 คະแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
ไม่เกิน 10,000 บาท	12.2 (29)	43.3 (103)	55.5 (132)
10,001 – 20,000 บาท	7.1 (17)	18.9 (45)	26.0 (62)
ตั้งแต่ 20,001 บาท ขึ้นไป	5.1 (12)	13.4 (32)	18.5 (44)
รวม	24.4 (58)	75.6 (180)	100.0 (238)

$X_2 = .92657$ $df = 2$ $Sig = .6292$

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10.9 ที่มีระดับความรู้ฐานเรื่องมาตรการการจัดระเบียบ
จราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และร้อยละ 5.5 มี
รายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 44.6 ที่มีระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท และ
ร้อยละ 20.5 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท (ตารางที่ 4.63)

ตารางที่ 4.63

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับระดับความรู้เรื่อง
มาตรการการจ้ดระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิด

รายได้ต่อเดือน	ระดับความรู้มาตรการ16 ข้อหา ฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
ไม่เกิน 10,000 บาท	10.9 (26)	44.6 (106)	55.5 (132)
10,001 – 20,000 บาท	5.5 (13)	20.5 (49)	26.0 (62)
ตั้งแต่ 20,001 บาท ขึ้นไป	4.2 (10)	14.3 (34)	18.5 (44)
รวม	20.6 (49)	79.4 (189)	100.0 (238)

$$X_2 = .19273 \quad df = 2 \quad Sig = .9081$$

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจ้ด
ระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่ระดับความรู้ทั่วไป 16 ข้อหาฐานความผิด
การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ
16 ข้อหาฐานความผิด พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย
กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10.0 ที่มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมี
ใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 2.8 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ
64.4 ที่มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์
และร้อยละ 22.8 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 4.64)

ตารางที่ 4.64

ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ทั่วไป
เกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

ประเภทของใบขับขี่	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ มาตรการ 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
รถจักรยานยนต์	2.8 (6)	22.8 (48)	25.6 (54)
รถยนต์	10.0 (21)	64.4 (136)	74.4 (157)
รวม	12.8 (27)	87.2 (184)	100.0 (211)

$$X_2 = 0.03748 \quad df = 1 \quad \text{Sig} = 0.8465$$

2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 26.1 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 7.6 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 48.3 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 18.0 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 4.65)

ตารางที่ 4.65
ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

ประเภทของใบขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รถจักรยานยนต์	7.6 (16)	18.0 (38)	25.6 (54)
รถยนต์	26.1 (55)	48.3 (102)	74.4 (157)
รวม	33.7 (71)	66.3 (140)	100.0 (211)

$$X_2 = 0.31111 \quad df = 1 \quad Sig = 0.5770$$

3. ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 30.8 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 12.3 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.6 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูงมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 13.3 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 4.66)

ตารางที่ 4.66
ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

ประเภทของใบขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 20 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รถจักรยานยนต์	12.3 (26)	13.3 (28)	25.6 (54)
รถยนต์	30.8 (65)	43.6 (92)	74.4 (157)
รวม	43.1 (91)	56.9 (120)	100.0 (211)

$$X_2 = 0.49599 \quad df = 1 \quad Sig = 0.4813$$

4. ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 62.1 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 18.5 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 12.3 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูงมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 7.1 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 4.67)

ตารางที่ 4.67

ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

ประเภทของใบขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รถจักรยานยนต์	18.5 (39)	7.1 (15)	25.6 (54)
รถยนต์	62.1 (131)	12.3 (26)	74.4 (157)
รวม	80.6 (170)	19.4 (41)	100.0 (211)

$$X_2 = 2.55260 \quad df = 1 \quad Sig = 0.1101$$

5. ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 16.1 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 7.6 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.3 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูงมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 18.0 มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 4.68)

ตารางที่ 4.68

ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

ประเภทของใบขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 40 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
รถจักรยานยนต์	7.6 (16)	18.0 (38)	25.6 (54)
รถยนต์	16.1 (34)	58.3 (123)	74.4 (157)
รวม	23.7 (50)	76.3 (161)	100.0 (211)

$$X_2 = 1.00625 \quad df = 1 \quad Sig = 0.3158$$

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้เรื่อง
มาตรการการจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้เรื่อง
มาตรการการจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมี
นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 16.1 ที่มีระดับความรู้เรื่องมาตรการการ
จราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 4.3
มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.3 ที่มีระดับความรู้เรื่องมาตรการ
การจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงมีใบขับขี่ประเภทรถยนต์ และร้อยละ 21.3
มีใบขับขี่ประเภทรถจักรยานยนต์ (ตารางที่ 4.69)

ตารางที่ 4.69

ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับระดับความรู้เรื่อง
มาตรการการจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

ประเภทของใบขับขี่	ระดับความรู้เรื่องมาตรการการจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
รถจักรยานยนต์	4.3 (9)	21.3 (45)	25.6 (54)
รถยนต์	16.1 (34)	58.3 (123)	74.4 (157)
รวม	20.4 (43)	79.6 (168)	100.0 (211)

$$X_2 = 0.34730 \quad df = 1 \quad Sig = 0.5556$$

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้เรื่องมาตรการการจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

1. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด

ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิด โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 3.8 ที่มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำขับรถในช่วงเวลา 06.00 – 18.00 น. และร้อยละ 3.3 ขับขี่รถในช่วงเวลา 09.00 – 12.00 น. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 35.0 ที่มีระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงขับรถในช่วงเวลา 06.00 – 18.00 น. และร้อยละ 16.8 ขับขี่รถในช่วงเวลา 05.00 – 09.00 น. (ตารางที่ 4.70)

ตารางที่ 4.70
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลา
ในการขับขี่กับระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ
16 ข้อหาฐานความผิด

ช่วงเวลาในการขับขี่	ระดับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ มาตรการ 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
05.00 – 09.00 น.	2.8 (6)	16.8 (36)	19.6 (42)
09.00 – 12.00 น.	3.3 (7)	11.7 (25)	15.0 (32)
12.00 – 15.00 น.	0.9 (2)	6.6 (14)	7.5 (16)
15.00 – 18.00 น.	0.9 (2)	8.9 (19)	9.8 (21)
06.00 – 18.00 น.	3.8 (8)	35.0 (75)	38.8 (83)
19.00 ขึ้นไป	0.9 (2)	8.4 (18)	9.3 (20)
รวม	12.6 (27)	87.4 (187)	100.0 (214)

2. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 11.2 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับต่ำขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 8.9 ขับขี่รถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. กลุ่มตัวอย่าง

ร้อยละ 27.6 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนนในระดับสูงซ้ำชีรถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 10.7 ซ้ำชีรถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. (ตารางที่ 4.71)

ตารางที่ 4.71

ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาในการซ้ำชีรถกับระดับความรู้
ฐานความผิดบันทึก 10 คะแนน

ช่วงเวลาในการซ้ำชีรถ	ระดับความรู้ฐานความผิด บันทึก 10 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
05.00 – 09.00 น.	8.9 (19)	10.7 (23)	19.6 (42)
09.00 – 12.00 น.	6.6 (14)	8.4 (18)	15.0 (32)
12.00 – 15.00 น.	2.8 (6)	4.7 (10)	7.5 (16)
15.00 – 18.00 น.	3.3 (7)	6.5 (14)	9.8 (21)
06.00 – 18.00 น.	11.2 (24)	27.6 (59)	38.8 (83)
19.00 ขึ้นไป	2.3 (5)	7.0 (15)	9.3 (20)
รวม	35.1 (75)	64.9 (139)	100.0 (214)

$X_2 = 5.30787$ df = 5 Sig = 0.3795

3. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 16.0 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับต่ำ ขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00-18.00น. และร้อยละ 10.7 ขับขี่รถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 22.8 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนนในระดับสูง ขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 8.9 ขับขี่รถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. (ตารางที่ 4.72)

ตารางที่ 4.72

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลาในการขับขี่
กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน

ช่วงเวลาในการขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 20 คะแนน		รวม
	น้อย	มาก	
05.00 – 09.00 น.	10.7 (23)	8.9 (19)	19.6 (42)
09.00 – 12.00 น.	7.0 (15)	8.0 (17)	15.0 (32)
12.00 – 15.00 น.	1.4 (3)	6.1 (13)	7.5 (16)
15.00 – 18.00 น.	3.7 (8)	6.1 (13)	9.8 (21)
06.00 – 18.00 น.	16.0 (34)	22.8 (49)	38.8 (83)
19.00 ขึ้นไป	3.7 (8)	5.6 (12)	9.3 (20)
รวม	42.5 (91)	57.5 (123)	100.0 (214)

4. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 29.9 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับต่ำ ขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 17.3 ขับขี่รถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 8.9 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนนในระดับสูง ขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 2.8 ขับขี่รถในช่วงเวลา 09.00-12.00 น. (ตารางที่ 4.73)

ตารางที่ 4.73

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลาในการขับขี่
กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน

ช่วงเวลาในการขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 30 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
05.00 – 09.00 น.	17.3 (37)	2.3 (5)	19.6 (42)
09.00 – 12.00 น.	12.2 (26)	2.8 (6)	15.0 (32)
12.00 – 15.00 น.	6.6 (14)	0.9 (2)	7.5 (16)
15.00 – 18.00 น.	7.9 (17)	1.9 (4)	9.8 (21)
06.00 – 18.00 น.	29.9 (64)	8.9 (19)	38.8 (83)
19.00 ขึ้นไป	7.4 (16)	1.9 (4)	9.3 (20)
รวม	81.3 (174)	18.7 (40)	100.0 (214)

5. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 8.4 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับต่ำ ขับขี่รถในเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 6.1 ขับขี่รถในเวลา 09.00-12.00 น. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 30.4 ที่มีระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนนในระดับสูง ขับขี่รถในเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 14.9 ขับขี่รถในเวลา 05.00-09.00 น. (ตารางที่ 4.74)

ตารางที่ 4.74

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลาในการขับขี่
กับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน

ช่วงเวลาในการขับขี่	ระดับความรู้ฐานความผิดบันทึก 40 คะแนน		รวม
	ต่ำ	สูง	
05.00 – 09.00 น.	4.7 (10)	14.9 (32)	19.6 (42)
09.00 – 12.00 น.	6.1 (13)	8.9 (19)	15.0 (32)
12.00 – 15.00 น.	1.4 (3)	6.1 (13)	7.5 (16)
15.00 – 18.00 น.	2.8 (6)	7.0 (15)	9.8 (21)
06.00 – 18.00 น.	8.4 (18)	30.4 (65)	38.8 (83)
19.00 ขึ้นไป	1.8 (4)	7.5 (16)	9.3 (20)
รวม	25.2 (54)	74.8 (160)	100.0 (214)

6. สรุปภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาการขับขี่กับระดับความรู้มาตรฐานการกวดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาของการขับขี่กับระดับความรู้มาตรฐานการกวดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด โดยกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 6.5 ที่มีระดับความรู้มาตรฐานการกวดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับต่ำขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00 – 18.00 น. และร้อยละ 5.2 ขับขี่รถในช่วงเวลา 09.00-12.00 น. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 32.3 ที่มีระดับความรู้มาตรฐานการกวดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดในระดับสูงขับขี่รถในช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และร้อยละ 15.4 ขับขี่รถในช่วงเวลา 05.00-09.00 น. (ตารางที่ 4.75)

ตารางที่ 4.75

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลา
ในการขับขี่กับระดับความรู้มาตรฐานการกวดระเบียบ
จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

ช่วงเวลาในการขับขี่	ระดับความรู้มาตรฐานการกวดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด		รวม
	ต่ำ	สูง	
05.00 – 09.00 น.	4.2 (9)	15.4 (33)	19.6 (42)
09.00 – 12.00 น.	5.2 (11)	9.8 (21)	15.0 (32)
12.00 – 15.00 น.	1.4 (3)	6.1 (13)	7.5 (16)
15.00 – 18.00 น.	1.9 (4)	7.9 (17)	9.8 (21)
06.00 – 18.00 น.	6.5 (14)	32.3 (69)	38.8 (83)
19.00 ขึ้นไป	1.4 (3)	7.9 (17)	9.3 (20)
รวม	20.6 (44)	79.4 (170)	100.0 (214)

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างเพศของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบ
จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.709$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจรไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.476$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.679$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.679$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.424$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.041^*$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดที่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.643$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับไม่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.448$) แสดงว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.76)

ตารางที่ 4.76

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างเพศกับทัศนคติ

ของผู้ขับรถต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร

16 ข้อหาฐานความผิด

เพศ	มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด	\bar{X}	S.D.	t	P
ชาย	ด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร	3.612	0.865	0.38	0.709
หญิง		3.559	0.679		
ชาย	ด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร	3.249	0.794	0.72	0.476
หญิง		3.158	0.636		
ชาย	ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม	3.250	0.767	0.42	0.679
หญิง		3.199	0.589		
ชาย	ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง	3.250	0.767	0.42	0.679
หญิง		3.199	0.589		
ชาย	ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ	3.469	0.787	0.81	0.424
หญิง		3.383	0.479		
ชาย	ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด	3.468	0.789	2.10	0.041*
หญิง		3.238	0.504		
ชาย	ด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ	3.232	0.867	-0.47	0.643
หญิง		3.312	0.852		

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างอายุของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบ
จราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.082$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจรไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.183$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.649$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.649$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.334$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.902$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.005^*$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.112$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.827$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจรไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.409$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.536$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.536$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.297$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.992$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.027^*$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ แตกต่าง

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติต่อมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.554$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยา 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษากับทัศนคติด้านมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยา เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.817$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านมาตรการการจ้ดระเบียบจรรยาไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษากับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.912$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษากับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.678$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.678$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.670$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.515$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.036^*$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.675$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.468$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจรไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.620$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.408$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.408$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.472$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.106$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.003^*$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.632$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติของต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.221$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจรไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.653$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.619$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.619$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.169$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.562$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

0.05 ($P = 0.298$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่ไม่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ต่อเดือนกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.514$) แสดงว่ารายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านมาตรการการจัดระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.012^*$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจรแตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.842$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.222$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.222$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติ 0.05 ($P = 0.931$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.488$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับเมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.377$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่ไม่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติต่อมาตรการการจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย t-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.742$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติต่อมาตรการการจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ดังนี้

1. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านมาตรการการจราจรระเบียบจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.766$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจราจรระเบียบจราจรไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.061$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.247$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่อง เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.247$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความต่อเนื่องไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.092$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.106$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดไม่แตกต่างกัน

7. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.906$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่ไม่แตกต่างกัน

8. ภาพรวมการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างช่วงเวลาในการใช้รถกับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อทำการทดสอบด้วย F-test พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.061$) แสดงว่าช่วงเวลาในการใช้รถที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.77)

ตารางที่ 4.77

การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างข้อมูลทั่วไปกับทัศนะ

ของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร

16 ข้อหาฐานความผิด

ข้อมูลทั่วไป	ทัศนะต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด							รวม
	ด้าน มาตรการ การจัด ระเบียบ จราจร	ด้านการ ปฏิบัติ หน้าที่ ของ จราจร	ด้านการ ปฏิบัติ หน้าที่ ด้วยความ ยุติธรรม	ด้านการ ปฏิบัติ หน้าที่ด้วย ความ ต่อเนื่อง	ด้าน ความ ปลอดภัย ของ ผู้ใช้รถ	ด้านการ ปฏิบัติ หน้าที่ด้วย ความ เคร่งครัด	ด้านการ ฝ่าฝืน ข้อบังคับ	
อายุ	F=1.978 P=0.082	F=1.524 P=0.183	F=0.665 P=0.649	F = 0.665 P=0.649	F=1.151 P=0.334	F=0.317 P=0.902	F=4.592 P=0.005*	F=1.807 P=0.112
สถานภาพ สมรส	F=0.374 P=0.827	F=0.997 P=0.409	F=0.784 P=0.536	F=0.784 P=0.536	F=1.234 P=0.297	F=0.065 P=0.992	F=2.786 P=0.027*	F=0.756 P=0.554
การศึกษา	F=0.387 P=0.817	F=0.245 P=0.912	F=0.597 P=0.678	F=0.579 P=0.678	F=0.589 P=0.670	F=0.817 P=0.515	F=2.605 P=0.036*	F=0.582 P=0.675
อาชีพ	F=0.950 P=0.468	F=0.761 P=0.620	F=1.033 P=0.408	F=1.033 P=0.408	F=0.945 P=0.472	F=1.715 P=0.106	F=3.175 P=0.003*	F=0.746 P=0.632
รายได้	F=1.410 P=0.221	F=0.661 P=0.653	F=0.705 P=0.619	F=0.705 P=0.619	F=1.569 P=0.169	F=0.783 P=0.562	F=2.528 P=0.298	F=0.851 P=0.514
ประเภท ใบขับขี่	t=-2.57 P=0.12*	t=-0.20 P=0.842	t=1.23 P=0.222	t=1.23 P=0.222	t=-0.09 P=0.931	t=-0.70 P=0.488	t=-0.89 P=0.377	t=-0.33 P=0.742
ช่วงเวลา การขับขี่	F=0.512 P=0.766	F=2.145 P=0.061	F=2.623 P=0.247	F=2.623 P=0.247	F=1.916 P=0.092	F=1.838 P=0.106	F=0.311 P=0.906	F=2.145 P=0.061

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติของต่อมาตรการการ
จัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ที่พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังนี้

1. การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างอายุกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

การวิเคราะห์ความแปรปรวนและการทดสอบมีนัยสัมพันธ์โดยหาค่า F-test เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 46-55 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.514 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 15-25 ปี มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 2.767 และเมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ($P = 0.005^*$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ ที่แตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่วิชีเชฟเฟ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ ระหว่าง 36-45 ปี และ อายุระหว่าง 46-55 ปี มีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับในระดับที่สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 15-25 ปี (ตารางที่ 4.78-ตารางที่ 4.80)

ตารางที่ 4.78

จำนวน ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของอายุ
กับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

อายุ	N	\bar{X}	S.D.
15 – 25 ปี	29	2.767	0.949
26 – 35 ปี	57	3.000	0.858
36 – 45 ปี	88	3.397	0.865
46 – 55 ปี	52	3.514	0.704
56 – 65 ปี	11	3.227	0.627
66 ปี ขึ้นไป	1	3.000	-
รวม	238	3.241	0.863

ตารางที่ 4.79

การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง
อายุกับทัศนะด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	M.S.	F	P
ระหว่างกลุ่ม	5	15.928	3.185	4.592	0.005*
ภายในกลุ่ม	232	160.929	0.693		
รวม	237	176.858			

ตารางที่ 4.80

การเปรียบเทียบรายคู่ของอายุกับทัศนะด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ

อายุ	\bar{X}	15-25 ปี	26-35 ปี	66ปีขึ้นไป	56-65 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี
		2.767	3.000	3.000	3.227	3.397	3.514
15-25 ปี	2.767	-	-	-	-	-	-
26-35 ปี	3.000	0.233	-	-	-	-	-
66 ปีขึ้นไป	3.000	0.233	-	-	-	-	-
56-65 ปี	3.227	0.460	0.227	0.227	-	-	-
36-45 ปี	3.397	0.630*	0.397	0.397	0.170	-	-
46-55 ปี	3.514	0.747*	0.514	0.514	0.287	0.117	-

2. การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนะต่อด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ

การวิเคราะห์ความแปรปรวนและการทดสอบมีนัยสัมพัทธ์โดยหาค่า F-test เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนะต่อด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสสมรส มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.418 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสหม้าย มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 2.812 และเมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนะต่อด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ($P = 0.027^*$) แสดงว่าสถานภาพสมรส

ที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ ที่แตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่วิธีเซฟเฟ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส มีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับในระดับที่สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.81-ตารางที่ 4.83)

ตารางที่ 4.81

จำนวน ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของสถานภาพสมรส
กับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

สถานภาพสมรส	N	\bar{X}	S.D.
โสด	81	3.037	0.993
สมรส	119	3.418	0.716
หม้าย	4	2.812	0.898
หย่าร้าง	7	3.214	1.035
อยู่ด้วยกัน	27	3.148	0.885
รวม	238	3.241	0.863

ตารางที่ 4.82

การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง
สถานภาพสมรสกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	M.S.	F	P
ระหว่างกลุ่ม	4	8.072	2.018	2.786	0.027*
ภายในกลุ่ม	233	168.785	0.724		
รวม	237	176.858			

ตารางที่ 4.83
การเปรียบเทียบรายคู่ของสถานภาพสมรสกับทัศน
ด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ

อายุ	\bar{X}	หม้าย	โสด	อยู่ด้วยกัน	หย่าร้าง	สมรส
		2.812	3.037	3.148	3.214	3.418
หม้าย	2.812	-	-	-	-	-
โสด	3.037	0.225	-	-	-	-
อยู่ด้วยกัน	3.148	0.336	0.111	-	-	-
หย่าร้าง	3.214	0.402	0.177	0.066	-	-
สมรส	3.418	0.606	0.381*	0.270	0.204	-

3. การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างการศึกษากับทัศนต่อการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ

การวิเคราะห์ความแปรปรวนและการทดสอบมีนัยสัมพันธ์โดยหาค่า F-test เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษากับทัศนต่อการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.956 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษา มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 3.228 และเมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษากับทัศนด้านการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P = 0.036^*$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนต่อการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับที่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.84 และตารางที่ 4.85)

ตารางที่ 4.84
จำนวน ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการศึกษา
กับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ

การศึกษา	N	\bar{X}	S.D.
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	59	3.228	0.713
มัธยมศึกษาตอนต้น	52	3.956	0.909
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	69	3.279	0.943
ปวส./อนุปริญญา	8	3.656	0.778
ปริญญาตรีขึ้นไป	50	3.435	0.817
รวม	238	3.241	0.863

ตารางที่ 4.85
การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง
การศึกษากับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	M.S.	F	P
ระหว่างกลุ่ม	4	7.571	1.892	2.605	0.036*
ภายในกลุ่ม	233	169.286	0.726		
รวม	237	138.232			

4. การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

การวิเคราะห์ความแปรปรวนและการทดสอบมีนัยสัมพัทธ์โดยหาค่า F-test เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.867 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพนักเรียน นิสิต นักศึกษา มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 2.714 และเมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

($P = 0.003^*$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.86 และตารางที่ 4.87)

ตารางที่ 4.86

จำนวน ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประกอบอาชีพ
กับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

การประกอบอาชีพ	N	\bar{X}	S.D.
รับราชการ	19	3.710	0.751
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	17	3.867	0.673
รับจ้าง	101	3.133	0.851
ถูกจ้างเงินเดือนประจำ	39	3.064	0.764
ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	46	3.244	0.884
นักเรียน นิสิต นักศึกษา	7	2.714	1.211
ไม่ได้ทำงาน	3	3.500	0.433
อื่น ๆ	6	3.416	0.983
รวม	238	3.241	0.863

ตารางที่ 4.87

การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง
การประกอบอาชีพกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	M.S.	F	P
ระหว่างกลุ่ม	7	15.577	2.225	3.173	0.003*
ภายในกลุ่ม	230	161.280	0.701		
รวม	237	176.858			

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง

จากแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย ผู้ศึกษาได้ใช้คำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ขับรถได้แสดงความคิดเห็นโดยอิสระ ซึ่งสามารถสรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

ด้านวิศวกรรม

กลุ่มตัวอย่างได้เสนอแนะให้มีป้ายเตือนก่อนถึง เขตก่อสร้างเพื่อให้ผู้ขับรถใช้ความระมัดระวังยิ่งขึ้น

กลุ่มตัวอย่างเสนอว่าตำรวจจราจรควรจัดระเบียบการจราจร เกี่ยวกับสถานที่จอดรถ ถนนสายหลักและถนนสายรอง บนทางเท้าและบนสะพานรอยข้ามถนน รวมถึงการจอดรถในเขตห้ามจอดให้มีระเบียบมากกว่านี้ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

กลุ่มตัวอย่างได้เสนอให้ตำรวจจราจรมีการผ่อนผัน อนุโลม ในบางข้อหา และให้มีการเข้มงวดกวดขันถนนสายหลัก และที่มีการจราจรหนาแน่น ส่วนในกรณีที่เป็นถนนสายรองควรว่ากล่าวตักเตือนในกรณีที่ทำผิด นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างยังต้องการให้ตำรวจจราจร ปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ใช้คำพูดที่สุภาพเรียบร้อยและมีมนุษยสัมพันธ์ในการประนีประนอมกับผู้ขับรถมากกว่าที่จะทำการจับกุมออกไปสั่งให้ผู้ขับรถ และให้พิจารณาถึงสาเหตุของการกระทำความผิดจากผู้ขับรถก่อน แล้วแจ้งข้อกล่าวหาตามความผิดจริง และขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม เคร่งครัด และมีความเมตตาต่อทุกคน

ด้านการอบรมให้ความรู้

กลุ่มตัวอย่างเสนอให้ตำรวจจราจรประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้เพื่อให้ทราบถึงมาตรการการจราจรระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด รวมทั้งการชี้แจงข้อหาความผิด ก่อนจะทำการจับกุม และออกไปสั่ง

ส่วนที่ 6 อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “มาตรการการจัดระเบียบจราจรในทัศนะของผู้ขับรถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1” โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ในเรื่องความรู้และทัศนะของผู้ขับรถในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 กับมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ผลการศึกษาสามารถอภิปรายตามวัตถุประสงค์และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้ดังนี้

ความรู้ของกลุ่มตัวอย่างกับมาตรการในการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับความรู้เกี่ยวกับมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด ในภาพรวมมีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง โดยกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่มีการตัดคะแนนสำหรับผู้ขับรถที่กระทำความผิดมีทั้งหมด 16 ข้อหาฐานความผิด มีความรู้ระดับมากที่สุด รองลงมาคือมีความรู้เรื่องการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดว่าแบ่งเป็นฐานความผิดในการตัดคะแนนออกเป็น 4 ฐานความผิด คือ 10, 20, 30 และ 40 คะแนน สำหรับเรื่องการตัดคะแนนในแต่ละข้อหา พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับต่ำ แสดงให้เห็นว่าในการใช้มาตรการในการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด กลุ่มตัวอย่างยังขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ทั้งเรื่องข้อหาความผิดที่จะถูกตัดคะแนน ในแต่ละข้อหาถูกตัดกี่คะแนน และการถูกพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ ส่งผลทำให้ กลุ่มตัวอย่างยังคงกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ของสถาบันพระปกเกล้า (2548, น. 36) โดยนำมาตรการ 3 E (Education Enforcement Engineering) มาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ ในเรื่องการอบรมให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร (Education) พบว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจังเพียงอย่างเดียว ไม่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุทางท้องถนนได้ จำเป็นจะต้องเสริมด้วยมาตรการทางวิศวกรรมและบริการทางด้านต่างๆ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการให้ความรู้แก่ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ใช้ถนนให้ทราบถึงกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องและที่จำเป็นแก่การขับขี่ให้ปลอดภัย รวมถึงการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้ถนนชี้ให้เห็นถึงอันตรายและผลกระทบที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และสุดท้ายคือ ความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้ถนนให้เห็นถึงความสำคัญและความร่วมมือในการ

เคารพกฎหมายจราจรจะสามารถช่วยให้ลดอุบัติเหตุ และอัตราการสูญเสียบนท้องถนนได้มากยิ่งขึ้นและจากการวิจัยของถวิลวดี บุรีกุล (2549) ที่พบว่า ปัจจัยที่ทำให้การดำเนินนโยบายบรรลุผล คือปัจจัยด้านนโยบาย การกำหนดให้การป้องกันอุบัติเหตุเป็นวาระแห่งชาติ การกำหนดยุทธศาสตร์ 3E การจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกบนท้องถนน ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอในทุกพื้นที่โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ ปัจจัยด้านวิศวกรรม โดยการประสานงานกันระหว่างส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นในการร่วมแบ่งปันทรัพยากรทุกด้านและปัจจัยสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้เข้าใจและมีความรู้เรื่องการจราจรโดยให้สถานศึกษามีส่วนช่วยในการสร้างความรู้และการรณรงค์ โดยการประชาสัมพันธ์ที่เน้นถึงเนื้อหาและวิธีการนำเสนอข้อกำหนดจราจรและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจราจรรวมทั้งการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชน

สำหรับข้อหาที่กลุ่มตัวอย่างกระทำผิดและถูกยึดใบอนุญาตขับขี่มาก คือข้อหาจอดรถในเขตห้ามจอด รองลงมาคือการไม่สวมหมวกนิรภัย และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ตามลำดับสอดคล้องกับการศึกษาของสถาบันพระปกเกล้า (2548, น. 36) เรื่องการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่พบว่า ในเรื่องประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) การกระทำผิดส่วนใหญ่ที่พบมาก คือการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ รองลงมาเป็นการไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ตามลำดับ โดยพบว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถยนต์มีพฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกำหนด ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าว จะมีอัตราการด้อยลงในช่วงเทศกาลที่มีการรณรงค์และกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด

จากการศึกษาภาพรวมเรื่องความรู้ของกลุ่มตัวอย่างกับมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดต่ำ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และยังคงเป็นปัญหาที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้ถึงแม้จะได้กำหนดมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแล้วก็ตาม เพราะประชาชนผู้ใช้รถยังไม่เข้าใจในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว รวมถึงข้อหาความผิดที่จะต้องถูกตัดคะแนน และในแต่ละข้อหาถูกตัดกี่คะแนน การถูกยึดใบอนุญาตกระทำผิดซ้ำครั้งที่ 2 รวมทั้งขั้นตอนการถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ดังนั้นเพื่อให้มาตรการดังกล่าว มีผลในการปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรการการจัดการจราจรมากขึ้น จะต้องมีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมีความรู้มีความเข้าใจ และมองเห็นถึงความสำคัญขอ

การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อเป็นการช่วยแก้ปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุ ใน กรุงเทพมหานคร

ด้านทัศนะของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

จากการศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจรจะทำให้ผู้ขับรถมีระเบียบวินัยมากขึ้น และยังเป็น การป้องกันอุบัติเหตุและทำให้อุบัติเหตุลดลง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเห็นด้วยระดับ มาก สำหรับด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในการ ได้รับการบริการจากตำรวจจราจรอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ขับรถพึงพอใจมากในเรื่องที่ตำรวจ จราจรใช้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกจราจรทำให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ ถนน ซึ่งในการใช้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกการจราจรนั้น เป็นสัญญาณที่ผู้ขับรถ สามารถเห็นได้ชัดและช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนได้เป็นอย่างดี

ด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรม พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เห็นว่าตำรวจ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมอยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างยังไม่ได้ได้รับความ ยุติธรรม จากตำรวจเท่าที่ควร รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต การให้บริการ และการเปรียบเทียบปรับ ตำรวจจราจรยังต้องปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ในส่วนนี้ใหม่ เพื่อให้ ประชาชนได้รับความยุติธรรม และเท่าเทียมกัน โดยไม่เลือกปฏิบัติ

ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง พบว่ากลุ่มตัวอย่าง เห็นว่าตำรวจจราจรมีการ บังคับใช้กฎหมายจราจร ในการจับกุมผู้ขับรถ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อย่างต่อเนื่องอยู่ในระดับ มาก ในขณะที่ กลุ่มตัวอย่างกลับเห็นว่าตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาจราจรและ การอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนยังไม่มากเท่าที่ควร แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมองว่าตำรวจ จราจรเน้นการตั้งด่านเพื่อจับกุมผู้ขับรถ มากกว่าที่จะเน้นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนอย่าง แท้จริง นั่นหมายถึงผู้ขับรถจะได้รับการอำนวยความสะดวกในการใช้ถนนน้อยกว่าการตั้งด่านจับกุม

ด้านความปลอดภัย พบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยมาก ว่าการบังคับใช้กฎหมายและการ จัดระเบียบการจราจร จะสามารถทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน ได้รับความปลอดภัยและ ได้รับ ความสะดวก สบายในการใช้รถ ใช้ถนน มากขึ้น แต่ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรเรื่อง ความปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ายังอยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่าถึงแม้จะมีการบังคับ ใช้กฎหมายและมีมาตรการการจัดระเบียบจราจรมาแล้วก็ตาม แต่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจ จราจรยังใช้มาตรการการจัดระเบียบจราจรในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวด กวดขันเท่าที่ควร

ด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยมาก ว่าตำรวจจราจร มีการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ทั้งในเรื่องการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิด การจัดระเบียบจราจร และการนำมาตรการการจัดระเบียบจราจรมาใช้

ด้านการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยระดับปานกลาง ว่าผู้ขับรถยังมีการฝ่าฝืนกระทำความผิด กฎหมายจราจรกันมากขึ้น หลังจากมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดแล้วก็ตาม แสดงให้เห็นว่าผู้ขับรถยังขาดระเบียบวินัย และไม่เคารพกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดเท่าที่ควร

และจากการศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสัมพัทธ์ทางสถิติที่ 0.05 ($P = 0.041^*$) แสดงว่าเพศที่ต่างกันมีทัศนคติต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัดที่แตกต่างกันแตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเภทของใบขับขี่กับทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจร พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสัมพัทธ์ทางสถิติที่ 0.05 ($P = 0.012^*$) แสดงว่าประเภทของใบขับขี่ที่ต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการการจัดระเบียบจราจรที่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสัมพัทธ์ทางสถิติที่ 0.05 ($P = 0.005^*$) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.027^*$) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการศึกษากับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.036^*$) แสดงว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประกอบอาชีพกับทัศนคติด้านการฝ่าฝืนข้อบังคับ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($P = 0.003^*$) แสดงว่าการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันมีทัศนคติต่อการฝ่าฝืนข้อบังคับที่แตกต่างกัน