

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขีรถยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจร กรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น. 5” ผลการเก็บข้อมูลเชิงสำรวจ (Survey Research) จากผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจรมาชำระค่าปรับตามใบสั่งในเขต บก.น. 5 สถานีตำรวจนครบาลละ 45 คน 9 สถานี รวมจำนวน 405 ชุด ผู้ศึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขีรถยนต์

ส่วนที่ 5 ทักษะของผู้ขับขีรถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 6 การทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 7 อภิปรายผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

ตารางที่ 4.1

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

สถานภาพทั่วไป	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ชาย	254	63.50
หญิง	146	36.50
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มประชากร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 254 คน คิดเป็นร้อยละ 63.50 และเพศหญิง จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.50

ตารางที่ 4.2

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

ช่วงอายุ	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 ปี	175	43.80
30-40 ปี	166	41.40
มากกว่า 50 ปี	59	14.80
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่ากลุ่มประชากร อายุส่วนใหญ่ต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.80 รองลงมาได้แก่ อายุระหว่าง 30-40 ปี จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 41.50 และอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.80

ตารางที่ 4.3

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ปริญญาตรี	245	61.10
อนุปริญญา	65	16.30
มัธยมศึกษาตอนต้น	39	9.80
มัธยมศึกษาตอนปลาย	31	7.80
ประถมศึกษา	20	5.00
สูงกว่าปริญญาตรี	-	-
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่าประชากรมี การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี จำนวน 245 คน คิดเป็นร้อยละ 61.30 รองลงมาได้แก่ อนุปริญญา จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.30

มัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.80 มัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.80 และประถมศึกษา จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00

ตารางที่ 4.4

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
แต่งงาน	249	62.20
โสด	151	37.80
ม่าย	-	-
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่าประชากรมีสถานภาพสมรส ส่วนใหญ่แต่งงาน จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.30 และโสด จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 37.80

ตารางที่ 4.5

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	171	42.80
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	96	24.00
รับจ้างทั่วไป	83	20.80
พนักงานบริษัทห้างร้านเอกชน	50	12.40
ประกอบวิชาชีพอิสระ	-	-
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่าประชากร มีอาชีพส่วนใหญ่ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 42.80 รองลงมาได้แก่ รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 24.00 รับจ้างทั่วไป จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 20.80 และพนักงานบริษัทห้างร้านเอกชน จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.50

ตารางที่ 4.6

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 12000 บาท	176	44.00
14001-16000 บาท	136	34.00
12000-14000 บาท	88	22.00
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.6 พบว่าประชากรมี รายได้ส่วนใหญ่ต่ำกว่า 12,000 บาท จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44.40 รองลงมาได้แก่ 14,001-16,000 บาท จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.00 และ 12,000-14,000 บาท จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 22.00

ตารางที่ 4.7

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
การทำประกันภัยรถยนต์

การทำประกันภัยรถยนต์	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ทำ	400	100.00
ไม่ทำ	-	-
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.7 พบว่าประชากรมีการทำประกันภัยรถยนต์ จำนวน 400 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00

ตารางที่ 4.8
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
ประสบการณ์ในการขับรถ

ประสบการณ์ในการขับรถ	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3 ปี	231	57.80
3-5 ปี	72	18.00
6-9 ปี	77	19.20
10 ปีขึ้นไป	20	5.00
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.8 พบว่าประชากรมีประสบการณ์ในการขับรถ ส่วนใหญ่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.80 รองลงมาได้แก่ 6-8 ปี จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.30 3-5 ปี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.00 และ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.9

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ด้าน พ.ร.บ. จราจร พ.ศ. 2522

ด้าน พ.ร.บ. จราจร พ.ศ. 2522	N = 400		
	ใช่	ไม่ใช่	คำตอบที่ถูกต้อง
1. สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง	400 (100.0)	-	ใช่
2. ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ	387 (96.80)	13 (3.20)	ใช่
3. ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น	381 (95.20)	19 (4.80)	ใช่
4. จักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้	373 (93.30)	27 (6.70)	ใช่
5. ใบสั่งที่เจ้าหน้าที่จราจรให้แก่ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจราจรหรือติดไว้ที่รถเป็นสีขาว	316 (79.00)	84 (21.00)	ใช่
6. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันกระพริบทั้งสองข้างที่ติดอยู่ท้ายรถ	283 (70.80)	117 (29.20)	ใช่
7. ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ ฯลฯ ได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่าง	275 (68.80)	125 (31.20)	ใช่
8. เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เครื่องหมาย “เส้นห้ามหยุดรถหรือจอดรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้หยุดรถทุกชนิดตรงแนวนั้นเป็นอันขาด	265 (66.20)	135 (33.80)	ใช่

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ด้าน พ.ร.บ. จราจร พ.ศ. 2522	N = 400		
	ใช่	ไม่ใช่	คำตอบที่ถูกต้อง
9. การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 20 เมตร	262 (65.50)	138 (34.50)	ใช่
10. ผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้องใช้เสียงสัญญาณเสียงแตรและให้สัญญาณในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	243 (60.80)	157 (39.20)	ใช่
11. สัญญาณไฟจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถในช่องเดินรถนั้น	188 (47.00)	212 (53.00)	ไม่ใช่
12. รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพฯ ไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 120 กิโลเมตร	217 (54.20)	183 (45.80)	ใช่
13. เคนรถที่แคบซึ่งไม่อาจยักรถสวนกันได้โดยปลอดภัยเมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าต้องหยุดให้ชิดขอบทางเดินทางด้านซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าผ่านไป	126 (31.50)	274 (68.50)	ไม่ใช่
14. ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายแม้ในกรณีทางเดินรถนั้นจัดแบ่งเป็นช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป	95 (4.80)	305 (76.20)	ไม่ใช่
15. เครื่องหมาย “ลูกศรเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ผู้ขับขี่รถในช่องเดินรถนั้นต้องขับรถเลี้ยวซ้าย หรือสามารถขับตรงไปห้ามขับเลี้ยวขวา	63 (15.80)	337 (84.20)	ไม่ใช่
รวม	3874 (64.56)	2126 (35.44)	

จากตารางที่ 4.9 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ด้าน พ.ร.บ. จราจร พ.ศ. 2522 พบว่า มีความรู้ความเข้าใจถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 64.56 และไม่มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 35.43 และเมื่อ แยกรายข้อ พบว่า

ในเวลาที่มิใช่แสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ ฯลฯ ได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่าง ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 275 คน คิดเป็นร้อยละ 68.80 และไม่ใช่ จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 31.30

ผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้องใช้เสียงสัญญาณเสียงแตรและให้สัญญาณในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 60.80 และไม่ใช่ จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 39.30

สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง ใช่ทุกคน จำนวน 400 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00

สัญญาณไฟจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถในช่องเดินรถนั้น ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 และใช่ จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 47.00

รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 373 คน คิดเป็นร้อยละ 93.30 และไม่ใช่ จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.80

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้อย่างปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าต้องหยุดให้ชิดขอบทางเดินทางด้านซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าผ่านไปได้ ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 272 คน คิดเป็นร้อยละ 68.50 และใช่ จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.50

เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันกระพริบทั้งสองข้างที่ติดอยู่ท้ายรถ ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 283 คน คิดเป็นร้อยละ 70.80 และไม่ใช่ จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.30

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 381 คน คิดเป็นร้อยละ 95.30 และไม่ใช่ จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.80

ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย แม้ในกรณีทางเดินรถนั้นจัดแบ่งเป็นช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 305 คน คิดเป็นร้อยละ 76.30 และใช่ จำนวน 95 คิดเป็นร้อยละ 23.80

การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 20 เมตร ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 262 คน คิดเป็นร้อยละ 65.50 และไม่ใช่ จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.50

รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพฯ ไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 120 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.30 และไม่ใช่ จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 45.80

ในขณะที่ขับหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 387 คน คิดเป็นร้อยละ 96.80 และไม่ใช่ จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.30

ใบสั่งที่เจ้าหน้าที่จราจรให้แก่ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจราจรหรือติดไว้ที่รถเป็นสีขาว ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 316 คน คิดเป็นร้อยละ 79.00 และไม่ใช่ จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.00

เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เครื่องหมาย “เส้นห้ามหยุดรถหรือจอดรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้หยุดรถทุกชนิดตรงแนวนั้นเป็นอันตราย ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 66.30 และไม่ใช่ จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 33.80

เครื่องหมาย “ลูกศรเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ผู้ขับรถในช่องเดินรถนั้นต้องขับรถเลี้ยวซ้าย หรือสามารถขับตรงไปห้ามขับเลี้ยวขวา ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 337 คน คิดเป็นร้อยละ 84.30 และใช่ จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.80

ตารางที่ 4.10

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ด้าน พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

ข้อความถาม	N = 400		
	ใช่	ไม่ใช่	คำตอบที่ถูกต้อง
1. ใบอนุญาตขับรถมี 11 ชนิด	71 (17.80)	329 (82.20)	ไม่ใช่
2. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราวมีอายุ 2 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ	190 (47.50)	210 (52.50)	ไม่ใช่
3. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีอายุ 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ	121 (30.20)	279 (69.80)	ไม่ใช่
4. ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์	367 (91.80)	33 (8.20)	ใช่
5. รถที่จดทะเบียนแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงสีของรถให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งให้นายทะเบียนภายใน 7 วันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง	367 (91.80)	33 (8.20)	ใช่
ด้าน พ.ร.บ. การขนส่ง			
6. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมี 3 ประเภท	222 (55.50)	178 (44.50)	ใช่
7. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้	295 (73.80)	105 (26.20)	ใช่
8. รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้อง	400 (100.00)	-	ใช่
9. รถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคลของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่นให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี	90 (22.50)	310 (77.50)	ไม่ใช่

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ข้อความคำถาม	N = 400		
	ใช่	ไม่ใช่	คำตอบที่ถูก
ด้าน พ.ร.บ. ล้อเลื่อน 2478			
11. ใบอนุญาตล้อเลื่อนมี 2 ชนิด คือ ใบอนุญาตล้อเลื่อนส่วนบุคคล ใบอนุญาตล้อเลื่อนรับจ้าง	197 (49.20)	203 (50.80)	ไม่ใช่
12. ล้อเลื่อน หมายถึงยานพาหนะ เช่น รถ เกวียนอันประกอบด้วยเพลาล้อซึ่งเคลื่อนไปด้วยกำลังคนหรือสัตว์	165 (41.20)	235 (58.80)	ไม่ใช่
13. เจ้าของหรือผู้ครอบครองล้อเลื่อนสามารถยอมให้บุคคลอื่นซึ่งไม่มีอนุญาตขับขี้อล้อเลื่อนขับขี้อล้อเลื่อน	74 (18.50)	326 (81.50)	ไม่ใช่
14. ใบอนุญาตขับขี้อแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ใบอนุญาตขับขี้อรถจักรยานสองล้อ ใบอนุญาตขับขี้อล้อเลื่อน ใบอนุญาตขับขี้อเกวียน	142 (35.50)	258 (64.50)	ไม่ใช่
15. ใบอนุญาตขับขี้อรถจักรยานสองล้อใช้ได้ทั่วราชอาณาจักรและใช้ได้ตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี้อโดยไม่ต้องต่ออายุใบอนุญาต	150 (37.50)	250 (62.50)	ไม่ใช่
รวม	3034 (50.56)	2966 (49.43)	

จากตารางที่ 4.10 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ด้าน พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 50.56 และไม่มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 49.43

ใบอนุญาตขับขี้อมี 11 ชนิด ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 329 คน คิดเป็นร้อยละ 82.30 และใช่ จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.80

ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราวมีอายุ 2 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตขับขี้อ ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.50 และใช่ จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.50

ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีอายุ 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตขับขี้อ ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 279 คน คิดเป็นร้อยละ 69.80 และใช่ จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.30

ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 367 คิดเป็นร้อยละ 91.80 และไม่ใช่ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.30

รถที่เคยจดทะเบียนแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงสีของรถให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งให้นายทะเบียนภายใน 7 วันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 367 คิดเป็นร้อยละ 91.80 และไม่ใช่ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.30

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมี 3 ประเภท ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 222 คน คิดเป็นร้อยละ 55.50 และไม่ใช่ จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 44.50

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้ ส่วนใหญ่ใช่ จำนวน 295 คน คิดเป็นร้อยละ 73.80 และไม่ใช่ จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.30

รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้อง ใ้ทุกคน จำนวน 400 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00

รถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคลของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่นให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 77.50 และใช่ จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.50

ผู้ที่นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศสามารถนำมาใช้ประกอบการขนส่งในประเทศไทยได้ ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.30 และใช่ จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 45.80

ใบอนุญาตล้อเลื่อนมี 2 ชนิด คือ ใบอนุญาตล้อเลื่อนส่วนบุคคล ใบอนุญาตล้อเลื่อนรับจ้าง ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 203 คน คิดเป็นร้อยละ 50.80 และใช่ จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.30

ล้อเลื่อน หมายถึงยานพาหนะ เช่น รถ เกวียนอันประกอบด้วยเพลาล้อซึ่งเคลื่อนไปด้วยกำลังคน หรือสัตว์ ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 235 คน คิดเป็นร้อยละ 58.80 และใช่ จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.30

เจ้าของหรือผู้ครอบครองล้อเลื่อนสามารถยืมให้บุคคลอื่นซึ่งไม่มีอนุญาตขับขี่ยล้อเลื่อน ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 326 คน คิดเป็นร้อยละ 81.50 และใช่ จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50

ใบอนุญาตขับขี่ยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ใบอนุญาตขับขี่ยรถจักรยานสองล้อ ใบอนุญาตขับขี่ยล้อเลื่อน ใบอนุญาตขับขี่ยเกวียน ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 258 คน คิดเป็นร้อยละ 64.50 และใช่ จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.50

ใบอนุญาตขับสี่ล้อจักรยานสองล้อใช้ได้ทั่วราชอาณาจักรและใช้ได้ตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาตขับซึ่งโดยไม่ต้องต่ออายุใบอนุญาต ส่วนใหญ่ไม่ใช่ จำนวน 250 คิดเป็นร้อยละ 62.50 และใช่ จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.11

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านเรียนขับรถ
หรือ หัดขับรถยนต์ด้วยวิธีใด

เรียนขับรถหรือหัดขับรถยนต์ด้วยวิธีใด	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
เพื่อน/บุคคลในครอบครัวสอนให้	224	56.60
เรียนด้วยตัวเอง	176	44.40
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.11 พบว่าประชากรส่วนใหญ่เรียนขับรถหรือหัดขับรถยนต์ด้วย เพื่อน/บุคคลในครอบครัวสอนให้ จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 56.60 และเรียนด้วยตนเอง จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44.40

ตารางที่ 4.12

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านเวลาในการหัดขับรถ

เวลาในการหัดขับรถ	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 2 ปี	257	64.20
2-3 ปี	66	16.50
4-5 ปี	77	19.30
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.12 พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีประสบการณ์เข้ารับรถยนต์มาแล้วเป็นระยะเวลา ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 53.80 รองลงมาได้แก่ 6-8 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 20.80 3-5 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50 9-11 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.80 และมากกว่า 11 ปี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.30

ตารางที่ 4.13

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร
ด้านประสบการณ์ขับรถ

ระยะเวลาประสบการณ์ขับรถ	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3 ปี	215	53.80
3-5 ปี	74	18.50
6-8 ปี	83	20.80
9-11 ปี	27	6.80
มากกว่า 11 ปี	1	0.10
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.13 พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับรถมาแล้วเป็นระยะเวลา ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 53.80 รองลงมาได้แก่ 6-8 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 20.80 3-5 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50 9-11 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.80 และมากกว่า 11 ปี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.30

ตารางที่ 4.14

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร
ด้านมีใบอนุญาตขับรถประเภทใด

มีใบอนุญาตขับรถประเภทใด	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
ใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว	250	62.40
ใบอนุญาตขับรถประเภททั่วไป	91	22.80
ใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ	59	14.80
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.14 พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับรถประเภทใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 รองลงมาได้แก่ ใบอนุญาตขับรถประเภททั่วไป จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.80 และใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.80

ตารางที่ 4.15

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร
ด้านระยะเวลาได้รับใบอนุญาตขับขี่

ระยะเวลาได้รับใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
1-2 ปี	339	84.80
3-4 ปี	14	3.40
มากกว่า 5 ปี	47	11.80
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.15 พบว่าประชากรส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ 1-2 ปี จำนวน 339 คน คิดเป็นร้อยละ 84.80 รองลงมาได้แก่ มากกว่า 5 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.80 และ 3-4 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.50

ตารางที่ 4.16

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านประสบการณ์
การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ

ประสบการณ์การดื่มสุราหรือเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ขณะขับรถ	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
เคย	66	16.50
ไม่เคย	334	83.50
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.16 พบว่าประชากรส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะ
ขับรถ จำนวน 334 คน คิดเป็นร้อยละ 83.50 และเคย จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.50

ตารางที่ 4.17

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร (ประสบการณ์
ถูกตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์)

ประสบการณ์ถูกตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ ขณะขับรถยนต์	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
เคย	66	16.50
ไม่เคย	334	83.50
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.17 พบว่าประชากรส่วนใหญ่ไม่เคยถูกตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับร
ยนต์ จำนวน 334 คน คิดเป็นร้อยละ 83.50 และเคย จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.50

ตารางที่ 4.18

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านประสบการณ์
ถูกจับกุมเพราะกระทำผิดกฎหมายจราจร

ประสบการณ์ถูกจับกุมเพราะ กระทำผิดกฎหมายจราจร	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
เคย	213	53.20
ไม่เคย	187	43.80
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.18 พบว่าประชากรส่วนใหญ่เคยถูกจับกุมเพราะกระทำผิดกฎหมายจราจร
จำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 53.30 และไม่เคย จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 43.80

ตารางที่ 4.19

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านประสบการณ์
ได้รับประสบการณ์ดีเหตุจากการขับรถยนต์

ประสบการณ์ได้รับประสบการณ์ดีเหตุ จากการขับรถยนต์	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
เคย	158	39.50
ไม่เคย	242	60.50
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.19 พบว่าประชากรส่วนใหญ่ไม่เคยประสบการณ์ดีเหตุจากการขับรถยนต์
จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 และเคย จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 39.50

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขีรถยนต์

ตารางที่ 4.20

ข้อมูลทั่วไปพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร
ของผู้ขับขีรถยนต์

ข้อมูลพฤติกรรมการกระทำผิด	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
1. จอดรถซ้อนคัน	28	7.00
2. จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	26	6.50
3. ขับรถบนทางเท้า	24	6.00
4. ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	23	5.80
5. ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	21	5.30
6. ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้ามกลับรถ	20	5.00
7. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	19	4.80
8. ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	19	4.80
9. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแย้ง	18	4.50
10. ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มีความเร็วต่ำกว่ารถอื่น ไม่ชิดซ้าย	18	4.50
11. จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัย ในที่ขับซ้าย	17	4.30
12. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	17	4.30
13. แขงรถในที่คับขัน	17	4.30
14. จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	16	4.00
15. จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	15	3.80
16. ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือ ป้าย)	14	3.50
17. ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่ บุคคลและทรัพย์สิน	12	3.00
18. ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	11	2.80

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ข้อมูลพฤติกรรมกระทำผิด	จำนวน (N = 400)	ร้อยละ
19. ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	11	2.80
20. หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	10	2.50
21. ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	9	2.30
22. ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	9	2.30
23. ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	8	2.00
24. จอดรถในเขตทางข้าม	7	1.80
25. ขับรถไม่มีใบอนุญาต	5	1.30
26. ชี้อรรถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	6	1.50
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.20 แสดงข้อมูลทั่วไปพฤติกรรมกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า จอดรถซ้อนคัน จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.50 ขับรถบนทางเท้า จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.00 ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.80 ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.30 ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้ามกลับรถ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8 ขับรถในเวลากลางวันไม่เปิดโคมไฟ จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.80 ขับรถจักรยานยนต์รถบรรทุก รถที่มีความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.30 แซงรถในที่คับขัน จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.30 จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัย ในที่ขับซ้าย จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.30 จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.80 ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย) จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.50 ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 ขับรถบางชนิดในเวลาห้ามจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.80 ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.80 หยุดรถบนเส้น

ทแยงสำหรับทางแยก จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50 ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.30 ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.3 ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 จอดรถในเขตทางข้าม จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.80 ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.50 และขับรถไม่มีใบอนุญาต จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.30

ตอนที่ 5 ทศนะของผู้ขับขีรถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้

กฎหมายจราจร และการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.21

ทศนะของผู้ขับขีรถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ทศนะของผู้ขับขีรถยนต์	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย มากที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็นด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	ไม่เห็น ด้วย (1)			
1. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า การเพิ่ม ค่าตอบแทนด้วย ร้อยละ 60 ของ ค่าปรับแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นแรงจูงใจให้มีการกวาดล้างจับ มากขึ้น	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
2. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพ รถติดโดยเฉพาะ ช่วงโมงเร่งด่วน ทำให้ผู้ใช้รถขาดวินัยจราจร	100 (100)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
3. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับ มาตรการอบรมทดสอบ ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร	100 (100)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
4. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรม ของผู้ใช้รถใน กรุงเทพฯ เห็นแก่ตัว	100 (100)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย มากที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็นด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	ไม่เห็น ด้วย (1)			
5. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถใน กรุงเทพฯ มีส่วนทำให้การจราจร ล่าช้าติดขัด	52 (108)	30 (120)	11 (44)	6 (24)	1 (4)	4.96	0.19	มาก ที่สุด
6. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถใน กรุงเทพฯ บางรายประมาทจนเกิด อุบัติเหตุ ทำให้การจราจร ติดขัด	52 (108)	30 (120)	11 (44)	6 (24)	1 (4)	4.96	0.19	มาก ที่สุด
7. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการ บันทึกคะแนนผู้กระทำความผิดกฎ จราจร	52 (108)	30 (120)	11 (44)	6 (24)	1 (4)	4.96	0.19	มาก ที่สุด
8. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรมัก ไม่บังคับใช้ กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ	98 (392)	2 (8)	-	-	-	4.93	0.25	มาก ที่สุด
9. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรบางคนระบายรถใน แต่ละพื้นที่ของสถานีตำรวจ แตกต่างกัน	84 (336)	10 (40)	6 (24)	-	-	4.93	0.25	มาก ที่สุด
10. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรมักจ้องจับกุมมาก กว่าการระบายรถให้คล่องตัว	72 (288)	22 (88)	3 (6)	2 (4)	1 (4)	4.92	0.27	มาก ที่สุด
11. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการ การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ กระทำความผิดกฎจราจร	65 (260)	20 (80)	6 (24)	6 (24)	1 (4)	4.91	0.28	มาก ที่สุด

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ทัศนะของผู้ขับขีรถยนต์	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย มากที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็นด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	ไม่เห็น ด้วย (1)			
12. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจัดช่องจราจรและเดินรถเปลี่ยนแปลงจนผู้ขับที่ลำบาก	70 (280)	19 (76)	7 (28)	3 (12)	1 (4)	4.89	0.31	มากที่สุด
13. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักเลือกปฏิบัติในการจับกุมผู้ขับที่ประมาทรถยนต์	69 (236)	20 (80)	5 (20)	6 (24)	-	4.88	0.45	มากที่สุด
14. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ ที่กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ ๆ แต่ยังไม่ถูกจับกุม	49 (196)	31 (124)	10 (40)	5 (20)	5 (20)	4.85	0.45	มากที่สุด
15. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ มักทำตนเป็นอภิสิทธิ์ชน ไม่เกรงกลัวต่อการถูกจับกุม เนื่องจากมีเส้นสายดี	49 (196)	30 (120)	11 (44)	5 (20)	5 (20)	4.84	0.48	มากที่สุด
16. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางครั้งใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผลในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร	65 (260)	22 (88)	10 (40)	3 (12)	-	4.84	0.48	มากที่สุด
17. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ ชอบขับรถคร่อมทาง หยุดในช่องทางจราจร เป็นต้น	63 (252)	15 (60)	4 (16)	12 (48)	6 (24)	4.80	0.51	มากที่สุด

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ทัศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย มากที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็นด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	ไม่เห็น ด้วย (1)			
18. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ผู้ใช้รถใน กรุงเทพฯ บางคน ไม่ชำนาญ เส้นทางและมักก่อให้เกิดอุบัติเหตุเสมอ	56 (224)	24 (96)	12 (48)	5 (20)	3 (12)	4.74	0.59	มากที่สุด
19. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรเข้มขันแข็งในการ จับกุมมากขึ้น เนื่องจาก มาตรการบังคับที่กระหน่ำ	55 (220)	26 (104)	9 (36)	3 (12)	3 (12)	4.65	0.48	มากที่สุด
20. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรม ของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ ไม่รู้จักพิจารณา	20 (80)	52 (208)	20 (80)	7 (28)	1 (4)	4.45	0.57	มาก
21. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กรณีขับรถ โดยประมาทหรือหวิดเสียอัน อาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ ทรัพย์สิน ปรับในอัตราไม่เกิน 1,000 บาทและยึด ใบอนุญาต 30 วัน	22 (88)	52 (208)	20 (80)	5 (20)	1 (4)	4.46	0.57	มาก
22. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรไม่ใช้ดุลพินิจใน การจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร	26 (104)	40 (160)	14 (56)	12 (48)	8 (32)	4.36	0.78	มาก
23. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถใน กรุงเทพฯ มักมีปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า เกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด	24 (96)	43 (172)	26 (104)	4 (16)	3 (12)	4.08	0.68	มาก

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย	เห็น	เห็นด้วย	เห็น	ไม่เห็น			
	มากที่สุด (5)	ด้วย มาก (4)	ปาน กลาง (3)	ด้วย น้อย (2)	ด้วย (1)			
24. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถ ในกรุงเทพฯ ยังคงยึดถนนเป็นที่ แข่งรถยามค่ำคืน	26 (104)	36 (144)	26 (104)	9 (32)	3 (12)	3.89	0.70	มาก
25. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรบางคนมีผล ประโยชน์ร่วมกับขบวนการ แข่งรถจักรยานยนต์	16 (64)	9 (28)	57 (280)	10 (40)	8 (32)	2.58	0.94	ปาน กลาง
26. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรบาง คนปล่อยปละ ละเลยให้รถผิดประเภทวิ่ง จอดอยู่ บนถนน	15 (60)	26 (104)	46 (18)	9 (32)	4 (12)	3.26	1.06	ปาน กลาง

ผลรวมเฉลี่ย $\bar{X} = 4.62$ และ S.D. = 0.25

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีต่อทัศนคติต่อทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร ภาพรวม พบว่า ทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร อยู่ในระดับมากที่สุด อยู่ใน ค่าเฉลี่ย 4.62 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.250 และเมื่อพิจารณารายชื่อ โดยเรียงคะแนนเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยปรากฏผลดังนี้

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการเพิ่มค่าตอบแทนด้วย ร้อยละ 60 ของค่าปรับแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นแรงจูงใจให้มีการกวดขันจับมากขึ้น พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าสภาพรถติดโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนทำให้ผู้ใช้รถขาดวินัยจราจร พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ เห็นแก่ตัว พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำผิดกฎจราจร พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ มีส่วนทำให้การจราจรล่าช้าติดขัด พบว่า กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 6.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ บางรายประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ ทำให้การจราจรติดขัด พบว่า กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 6.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการบันทึกคะแนนผู้กระทำผิดกฎจราจร พบว่า กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 6.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ พบว่า กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 98 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 2.00 เห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางคนระบายนรถในแต่ละพื้นที่ของสถานีตำรวจแตกต่างกัน พบว่า กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 98 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 2.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักจ้องจับกุมมากกว่าการระบายนรถให้คล่องตัว กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 72 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 22 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 3.0 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 2.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.92 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.27

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้กระทำผิดกฎจราจร กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 65 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 20 เห็นด้วย

ปานกลาง ร้อยละ 6.0 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 6.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.92 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.28

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจัดช่องจราจรและเดินรถเปลี่ยนแปลงจนผู้ขับขี้อึดอัด กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 70 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 19 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 7.0 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 3.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.89 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.31

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ ที่กระทำผิดกฎจราจรเสมอ ๆ แต่ยังไม่ถูกจับกุม กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 49 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 31 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 10. เห็นด้วยน้อยร้อยละ 5 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 5 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.85 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.45

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางครั้งใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผลในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 65 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 22 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 10 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 3 ไม่เห็นด้วย 0 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.84 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ มักทำตนเป็นอภิสิทธิ์ชน ไม่เกรงกลัวต่อการถูกจับกุม เนื่องจากมีเส้นสายดี กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 49 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 4 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 5 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.84 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ ชอบขับรถคร่อมทาง หยุดในช่องทางจราจร เป็นต้น กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 63 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 15 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 4 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 12 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 6 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.80 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.51

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ บางคนไม่ชำนาญเส้นทางและมักก่อให้เกิดอุบัติเหตุเสมอ กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 56 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 24 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 12 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 5 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 3 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.74 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.59

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขยันขันแข็งในการจับกุมมากขึ้น เนื่องจากมาตรการปรับที่คึกคะนอง กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 55 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 26 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 9 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 3 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 3 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.65 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48

ท่านเห็นด้วยหรือไม่กรณีข้อบกพร่องโดยประมาทหรือหุดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน ปรับในอัตราไม่เกิน 1,000 บาทและยึดใบอนุญาต 30 วัน กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 22 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 52 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 20 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 5 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.00 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เฉลี่ย 4.46 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.57

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ ไม่รู้กฎจราจร กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 20 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 52 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 20 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 7 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.52 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.57

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่ใช้ดุลพินิจในการจับกุมผู้กระทำความผิด กฎจราจร กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 26 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 40 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 14 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 12 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 8 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.36 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.78

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ มักมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 24 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 43 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 26 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 4 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 3 มีความเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดเฉลี่ย 4.08 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.68

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางคนปล่อยปละละเลยให้รถผิดประเภทวิ่ง จอดอยู่บนถนน กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 15 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 26 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 46 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 9 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 4 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 3.26 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางคนมีผลประโยชน์ร่วมกับขบวนการแข่งรถจักรยานยนต์ กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 16 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 9 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 57 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 10 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 8 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 2.52 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.27

ตารางที่ 4.22

ทัศนคติข้อเสนอแนะในการป้องกันการกระทำผิด

กฎหมายจราจรของผู้ขับขีรถยนต์

ข้อเสนอแนะ	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย มากที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็นด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	ไม่เห็น ด้วย (1)			
1. ควรอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรให้มีคุณธรรม จริยธรรม ในการปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้อง และยุติธรรม	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้อง ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้ กฎหมายอย่างประจักษ์มาเสมอ	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
3. ควรปรับปรุงวิธีการเก็บข้อมูล และตรวจสอบประวัติผู้กระทำ ผิดกฎหมายให้เป็นระบบ	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
4. ควรมีข้อมูลที่เป็นระบบและ สามารถตรวจสอบได้ง่ายจะทำให้ เกิดประสิทธิภาพในการบังคับ ใช้ กฎหมาย	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
5. เจ้าหน้าที่จราจรควรมีความ สุภาพในการจับกุม	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
6. ควรเพิ่มประสิทธิภาพในการจับ กุมผู้กระทำผิดทุกรายให้ได้	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด
7. การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงาน ในการปรับต้องมีหลักเกณฑ์ที่ แน่นอนเหมาะสม ไม่ลักลั่น	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มาก ที่สุด

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะ	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย	เห็น	เห็นด้วย	เห็น	ไม่เห็น			
	มากที่สุด (5)	ด้วย มาก (4)	ปาน กลาง (3)	ด้วย น้อย (2)	ด้วย (1)			
8. การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับต้องไม่เลือกปฏิบัติ	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มากที่สุด
9. ควรมีระบบในฐานข้อมูลร่วมกันระหว่างกรมขนส่งกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มากที่สุด
10. ควรติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับให้ มีประสิทธิภาพ	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มากที่สุด
11. ควรมีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ผู้กระทำความผิดกฎจราจรทุกราย	100 (400)	-	-	-	-	5.00	0.00	มากที่สุด
12. ควรมีระบบการชำระค่าปรับที่สะดวก เช่น ผ่าน ระบบ ATM, Internet, บัตรเครดิต	52 (208)	30 (120)	11 (44)	6 (24)	1 (4)	4.96	0.19	มากที่สุด
13. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรปฏิบัติในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรอย่างเสมอภาคกัน	52 (108)	30 (120)	11 (44)	6 (24)	1 (4)	4.96	0.19	มากที่สุด
14. ควรมีการนำมาตรการบริการสังคมมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดกฎจราจร	65 (260)	20 (80)	6 (24)	6 (24)	1 (4)	4.91	0.28	มากที่สุด

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะ	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย มากที่สุด (5)	เห็น ด้วย มาก (4)	เห็นด้วย ปาน กลาง (3)	เห็น ด้วย น้อย (2)	ไม่เห็น ด้วย (1)			
15. ควรมีระบบเทคโนโลยีที่สามารถตรวจจับกุมผู้กระทำความผิด กฎจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ	69 (236)	20 (80)	5 (20)	6 (24)	-	4.88	0.45	มากที่สุด
16. ควรมีระบบการผ่อนชำระค่าปรับได้โดยกำหนดเป็นงวด ๆ ละเท่าไรตามกำลังความสามารถของผู้ ชำระค่าปรับ	69 (276)	20 (80)	5 (20)	6 (24)	-	4.88	0.45	มากที่สุด
17. ควรมีการรณรงค์ด้านวินัยจราจรโดยการส่งเสริมให้ ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจร	49 (196)	30 (120)	11 (44)	5 (20)	5 (20)	4.84	0.48	มากที่สุด
18. ควรสร้างจิตสำนึก ค่านิยมในการเคารพกฎจราจร	56 (224)	24 (96)	12 (48)	5 (20)	3 (12)	4.74	0.59	มากที่สุด
19. ควรนำมาตรการยึด พักใช้ ตัดคะแนน เพิกถอนใบอนุญาตมาใช้อย่างจริงจัง	63 (252)	15 (60)	4 (16)	12 (48)	6 (24)	4.80	0.51	มากที่สุด
20. หากผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ 2522 ซ้ำหลายครั้ง ควรเพิ่มโทษปรับกรณีไม่ใช่ ความผิดร้ายแรง	39 (156)	27 (108)	28 (112)	5 (20)	1 (4)	4.54	0.50	มากที่สุด
21. ควรสร้างจิตสำนึก ค่านิยมในการเคารพกฎจราจร	56 (224)	24 (96)	12 (48)	5 (20)	3 (12)	4.74	0.59	มากที่สุด

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะ	ระดับความคิดเห็น (N = 400)					$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
	เห็นด้วย	เห็น	เห็นด้วย	เห็น	ไม่เห็น			
	มากที่สุด	ด้วยมาก	ปานกลาง	ด้วยน้อย	ด้วย			
	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)			
22. หากผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซ้ำหลายครั้ง กรณีเป็นการกระทำความผิดจรรยา ร้ายแรง ควรลงโทษจำคุก เพื่อให้เกรงกลัวไม่กระทำความผิดซ้ำอีก	24 (96)	30 (120)	36 (144)	8 (32)	2 (8)	3.63	1.33	มาก

ผลรวมเฉลี่ย $\bar{X} = 4.91$ และ S.D. = 0.07

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีต่อทัศนคติข้อเสนอแนะในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ ภาพรวม พบว่า ทัศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร อยู่ในระดับมากที่สุด อยู่ใน ค่าเฉลี่ย 4.91 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.07 และเมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงคะแนนเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยปรากฏผลดังนี้

ควรอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้มีคุณธรรม จริยธรรม ในการปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้องและยุติธรรม พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างประจำสม่ำเสมอ พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ควรปรับปรุงวิธีการเก็บข้อมูลและตรวจสอบประวัติผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรให้เป็นระบบ พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ควรมีข้อมูลที่เป็นระบบและสามารถตรวจสอบได้ง่ายจะทำให้เกิดประสิทธิภาพ พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

เจ้าหน้าที่จรรยาบรรณมีความสุภาพในการจับกุม พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ควรมีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ผู้กระทำผิดกฎจราจรทุกรายพบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00.

ควรเพิ่มประสิทธิภาพในการจับกุมผู้กระทำผิดทุกรายให้ได้ พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับต้องมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนเหมาะสม ไม่ลักลั่น พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับต้องไม่ เลือกปฏิบัติ พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ควรมีระบบในฐานข้อมูลร่วมกัน ระหว่างกรมขนส่งกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

ควรติดตามจับกุมผู้กระทำผิดที่ไม่ชำระค่าปรับให้ มีประสิทธิภาพ พบว่า กลุ่มประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 100 ค่าเฉลี่ย 5.00 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.00

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรปฏิบัติในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจรอย่างเสมอภาคกัน กลุ่มประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 6 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ควรมีระบบการชำระค่าปรับที่สะดวก เช่น ผ่าน ระบบ ATM, Internet, บัตรเครดิต ประชากร มีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อยร้อยละ 6 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางครั้งใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผลในการจับกุม ผู้กระทำผิดกฎจราจรประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก

ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อย ร้อยละ 6 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

ควรมีระบบเทคโนโลยีที่สามารถตรวจจับกุมผู้กระทำผิดกฏจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 69 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 20 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 5 เห็นด้วยน้อย ร้อยละ 6 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.88 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.45

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ผู้ใช้รถในกรุงเทพฯ มีส่วนทำให้การจราจรล่าช้าติดขัด ประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 69 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 20 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 5 เห็นด้วยน้อย ร้อยละ 6 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.88 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.45

ควรนำมาตรการยึด พักใช้ ตัดคะแนน เพิกถอนใบอนุญาตมาใช้อย่างจริงจัง ควรนำมาตรการยึด พักใช้ ตัดคะแนน เพิกถอนใบอนุญาตมาใช้อย่างจริงจัง ประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 30 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 11 เห็นด้วยน้อย ร้อยละ 6 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.96 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.19

หากผู้กระทำผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซ้ำหลายครั้ง ควรเพิ่มโทษปรับกรณีไม่ใช่ ความผิดร้ายแรง ประชากรมีความเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 39 เห็นด้วยมาก ร้อยละ 27 เห็นด้วยปานกลาง ร้อยละ 28 เห็นด้วยน้อย ร้อยละ 5 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1 มีความเห็นอยู่ในระดับปานกลางเฉลี่ย 4.54 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50

ส่วนที่ 6 ทดสอบสมมุติฐาน

ในการนำเสนอผลทดสอบสมมุติฐานปัจจัยด้านอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมาย จราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์สามารถแบ่งย่อยตามตัวแปร ดังนี้

ตารางที่ 4.23

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเรียนขับรถ
หรือหัดขับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิด
ของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร อย่างไร

พฤติกรรมการกระทำผิด	การเรียนรู้หรือหัดขับ (N = 400)		Ch Sq. (Sig.)
	เรียนด้วยตนเอง	เพื่อน/บุคคลใน ครอบครัวสอนให้	
ด้านการขับรถ			37.01 (0.10)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจ เกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	6	6	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	8	9	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	5	13	
- แซงรถในที่คับขัน	10	7	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	10	9	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มี ความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	8	10	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้าม กลับรถ	10	10	34.02 (0.07)
ด้านการจอดรถ			
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	13	10	
- ขับรถบนทางเท้า	12	12	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	6	13	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	7	4	

ตารางที่ 4.23 (ต่อ)

พฤติกรรมกรรมการกระทำผิด	การเรียนรู้หรือหัดขับ (N = 400)		Ch Sq. (Sig.)
	เรียนด้วยตนเอง	เพื่อน/บุคคลใน ครอบครัวสอนให้	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	7	14	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	6	8	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	4	11	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	16	10	
- จอดรถซ้อนคัน	10	18	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	7	9	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัย ในที่ขับซ้าย	4	13	
- จอดรถในเขตทางข้าม	4	3	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น			34.04 (0.08)
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	4	6	
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	1	4	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขึ้นหมดอายุ	1	8	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	2	6	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	2	7	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	5	1	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	8	3	
รวม	176	224	

จากตารางที่ 4.23 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านเรียนขับรถหรือหัดขับรถยนต์ด้วยวิธีใดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขีรถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า พฤติกรรมกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขีรถยนต์ตามกฎหมายจราจรทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ

การกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านเรียนขับรถหรือหัดขับรถยนต์ด้วยวิธีใด ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.24

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านใช้เวลาในการหัดขับรถนานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์ตามกฎหมายจราจรเท่าใด

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาในการหัดรถ (n = 400)			
	ต่ำกว่า 2 ปี	2-3 ปี	4-5 ปี	Chi Sq. (Sig)
ด้านการขับรถ				38.88 (0.91)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	8	3	1	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	14	1	2	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	12	2	4	
- แซงรถในที่คับขัน	11	2	4	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	11	4	4	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มีความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	12	0	6	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้ามกลับรถ	10	3	7	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	15	2	6	
- ขับรถบนทางเท้า	12	6	6	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	11	4	4	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	8	3	0	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	13	4	4	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	9	2	3	

ตารางที่ 4.24 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาในการหัดรถ (n = 400)			
	ต่ำกว่า 2 ปี	2-3 ปี	4-5 ปี	Chi Sq. (Sig)
ด้านการจอดรถ				39.25 (1.01)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	11	3	1	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	20	2	4	
- จอดรถซ้อนคัน	17	5	6	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	12	1	3	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัย ในที่ขับซ้าย	8	6	3	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น				37.75 (0.81)
- จอดรถในเขตทางข้าม	4	1	2	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	7	2	1	
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	4	0	1	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับชี้หมดอายุ	6	2	1	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	4	3	1	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	6	2	1	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	5	1	0	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	7	2	2	
รวม	257	66	77	

จากตารางที่ 4.24 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านใช้เวลาในการหัดขับรถนานเท่าใดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขีรถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านใช้เวลาในการหัดขับรถนานเท่าใดไม่มีความสัมพันธ์พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขีรถยนต์ทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น ตามกฎหมายจราจรกับ ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.25

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านประสบการณ์

ขับรถยนต์มาแล้วเป็นระยะเวลามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม

การกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์ตามกฎหมายจราจร

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาประสบการณ์การขับรถ					Chi Sq. (Sig)
	< 3 ปี	3-5 ปี	6-8 ปี	9-11 ปี	> 11 ปี	
การขับรถ						87.87 (0.92)
- ขับรถโดยประมาทหรือ หวาดเสียวอันอาจเกิด อันตรายแก่บุคคลและ ทรัพย์สิน	5	2	5	0	0	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ แดง	11	1	4	1	1	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ โดยขัดแจ้ง	7	4	6	1	1	
- แซงรถในที่คับขัน	6	5	4	2	2	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด	11	1	4	2	2	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถมอเตอร์ ทุกชนิดที่มีความเร็ว น้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	10	5	1	2	2	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย ห้าม เลี้ยว หรือห้ามกลับรถ	15	4	1	0	0	
- ขับรถในลักษณะกีดขวาง การจราจร	11	6	5	1	1	
- ขับรถบนทางเท้า	14	5	3	2	2	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่ เปิดโคมไฟ	14	3	2	0	0	

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาประสบการณ์การขับรถ					Chi Sq. (Sig)
	< 3 ปี	3-5 ปี	6-8 ปี	9-11 ปี	> 11 ปี	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	6	3	2	0	0	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	13	3	4	1	1	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	9	2	1	2	0	
การจอดรถ						86.77 (0.82)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	6	3	4	2	0	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	16	1	8	1	0	
- จอดรถซ้อนคัน	13	7	5	3	0	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	12	2	2	0	0	
- จอดรถในทางร่วมทางแยกในที่ปลอดภัยในที่ขับซ้าย	5	6	3	3	0	
- จอดรถในเขตทางข้าม	4	1	2	0	0	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	4	2	3	1	0	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น						86.67 (0.72)
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	2	0	3	0	0	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	5	0	3	1	0	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	2	2	3	1	0	

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาประสบการณ์การขับรถ					Chi Sq. (Sig)
	< 3 ปี	3-5 ปี	6-8 ปี	9-11 ปี	> 11 ปี	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	5	2	2	0	0	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	3	1	1	1	0	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	6	3	2	0	0	
รวม	215	74	83	27	1	

จากตารางที่ 4.25 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านประสบการณ์ขับรถยนต์มาแล้วเป็นระยะเวลา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านประสบการณ์ขับรถยนต์มาแล้วเป็นระยะเวลา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์ตามกฎหมายจราจรทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่นตามกฎหมายจราจรกับ ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.26

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านใบอนุญาต

ขับขี่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของ

ผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างไร

พฤติกรรมการกระทำผิด	ประเภทใบอนุญาตขับขี่ (n = 400)			Chi Sq. (Sig)
	ชั่วคราว	ทั่วไป	ตลอดชีพ	
การขับรถ				38.08 (0.55)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	7	3	2	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	11	3	3	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	8	6	4	
- แซงรถในที่คับขัน	8	7	2	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	13	2	4	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มีความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	10	6	2	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้ามกลับรถ	16	3	1	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	15	4	4	
- ขับรถบนทางเท้า	18	4	2	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	15	3	1	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	7	3	1	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	14	4	3	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	9	4	1	

ตารางที่ 4.26 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	ประเภทใบอนุญาตขับขี่ (n = 400)			Chi Sq. (Sig)
	ชั่วคราว	ทั่วไป	ตลอดชีพ	
การจอดรถ				34.18 (0.95)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	9	3	3	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	19	3	4	
- จอดรถซ้อนคัน	13	9	6	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	13	3	0	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัยในที่ขับขี่	8	5	4	
- จอดรถในเขตทางข้าม	4	2	1	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	6	2	2	30.99 (0.90)
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น				
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	3	1	1	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	5	1	3	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	4	2	2	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	6	2	1	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	3	2	1	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	6	4	1	
รวม	250	91	59	

จากตารางที่ 4.26 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทใด มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทใด ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น ตามกฎหมายจราจร ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.27

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านได้รับ
ใบอนุญาตขับขี่ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของ
ผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างไร

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาของการได้ใบขับขี่ (n = 400)			Chi Sq. (Sig)
	1-2 ปี	3-4 ปี	มากกว่า 4 ปี	
การขับรถ				39.55 (1.01)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอัน อาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	8	1	3	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	15	0	2	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	14	0	4	
- แซงรถในที่คับขัน	17	0	0	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	17	0	2	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มี ความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	16	1	1	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือ ห้ามกลับรถ	19	0	1	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	20	1	2	
- ขับรถบนทางเท้า	21	0	3	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดคอมไฟ	18	0	1	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	10	0	1	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	18	2	1	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	13	0	1	
การจอดรถ				30.08 (0.67)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	11	1	3	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	22	2	2	
- จอดรถซ้อนคัน	20	1	7	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	15	0	1	

ตารางที่ 4.27 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	ระยะเวลาของการได้ใบอนุญาต (n = 400)			Chi Sq. (Sig)
	1-2 ปี	3-4 ปี	มากกว่า 4 ปี	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ ปลอดภัยในที่ขับถ่าย	13	1	3	
- จอดรถในเขตทางข้าม	6	0	1	
การใช้รถและการกระทำผิดอื่น				34.18 (0.95)
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	8	1	1	
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	3	0	2	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตครบชีหมดอายุ	6	0	3	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือ ถูกยึด	6	1	1	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	8	0	1	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	5	1	0	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	10	1	0	
รวม	339	14	47	

จากตารางที่ 4.27 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถ และการกระทำผิดอื่น ตามกฎหมายจราจรที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.28

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านได้รับ
ใบอนุญาตขับขี่ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิด
ของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร

พฤติกรรมการกระทำผิด	การกระทำผิดกฎหมายจราจร		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
การขับรถ			25.45 (0.25)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจ เกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	3	9	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	2	15	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	6	12	
- แซงรถในที่คับขัน	3	14	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	3	16	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มี ความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	6	12	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้าม กลับรถ	1	19	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	3	20	
- ขับรถบนทางเท้า	3	21	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	1	18	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	1	10	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	2	19	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่อง หมายลูกศรหรือป้าย)	2	12	
การจอดรถ			25.25 (0.34)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	5	10	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	3	3	
- จอดรถซ้อนคัน	6	22	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	2	14	

ตารางที่ 4.28 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	การกระทำผิดกฎหมายจราจร		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัยใน ที่ขับซ้าย	3	14	
- จอดรถในเขตทางข้าม	0	7	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	3	7	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น			25.05 (0.44)
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	1	4	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	1	8	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	3	5	
- ใช้รถที่มีวันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	0	9	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	1	5	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	2	9	
รวม	66	334	

จากตารางที่ 4.28 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่ ทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น รถยนต์ตามกฎหมายจราจร ด้านท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่ ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.29

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านเคยถูก

ตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความ

สัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของ

ผู้ขับขี่ยานยนต์ตามกฎหมายจราจร

พฤติกรรมการกระทำผิด	เคยถูกตรวจจับปริมาณ แอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
การขับรถ			28.52 (0.64)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	3	9	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	2	15	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	6	12	
- แซงรถในที่คับขัน	3	14	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	3	16	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มีความเร็ว น้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	6	12	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้าม กลับรถ	1	19	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	3	20	
- ขับรถบนทางเท้า	3	21	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	1	18	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	1	10	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	2	19	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	2	12	

ตารางที่ 4.29 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	เคยถูกตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
การจอดรถ			25.25 (0.44)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	5	10	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	3	23	
- จอดรถซ้อนคัน	6	22	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	2	14	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัยในที่ขับซ้าย	3	14	
- จอดรถในเขตทางข้าม	0	7	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	3	7	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น			23.65 (0.32)
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	1	4	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตครบปีหมดอายุ	1	8	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	3	5	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	0	9	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	1	5	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	2	9	
รวม	66	334	

จากตารางที่ 4.29 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยถูกตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์หรือไม่ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยถูกตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์หรือไม่ ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์ตามกฎหมายจราจร ทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.30

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านเคยถูกจับกุม
เพราะผิดกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิด
ของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรหรือไม่

พฤติกรรมการกระทำผิด	เคยถูกจับกุมเพราะผิดกฎจราจร		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
การขับรถ			28.80 (0.27)
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจ เกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	8	4	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	5	12	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	12	6	
- แซงรถในที่คับขัน	8	9	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	11	8	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มี ความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	11	7	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้าม กลับรถ	10	10	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	16	7	
- ขับรถบนทางเท้า	14	10	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	7	12	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	8	3	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	9	12	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	9	5	
การจอดรถ			20.98 (0.45)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	10	5	
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	12	14	
- จอดรถซ้อนคัน	16	12	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	6	10	

ตารางที่ 4.30 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	เคยถูกจับกุมเพราะผิดกฎหมายจราจร		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ที่ปลอดภัยใน ที่ขับซ้าย	10	7	
- จอดรถในเขตทางข้าม	1	6	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	7	3	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น			28.80 (0.27)
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	3	2	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับชีหมดอายุ	3	6	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	6	2	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	3	6	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	3	3	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	5	6	
รวม	213	187	

จากตารางที่ 4.30 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยถูกจับกุมเพราะผิดกฎหมายจราจรหรือไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยถูกจับกุมเพราะผิดกฎหมายจราจรหรือไม่ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร ทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.31

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคย

ประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับ

พฤติกรรมกรรมการกระทำผิดของผู้ขับรถยนต์

ตามกฎหมายจราจรหรือไม่

พฤติกรรมกรรมการกระทำผิด	ประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
การขับรถ			
- ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน	5	7	47.62 (0.00)
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	4	13	
- ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยขัดแจ้ง	12	6	
- แซงรถในที่คับขัน	8	9	
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	12	7	
- ขับรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถที่มีความเร็วน้อยกว่ารถอื่นไม่ชิดซ้าย	12	6	
- ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้าม เลี้ยว หรือห้ามกลับรถ	10	10	
- ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	12	11	
- ขับรถบนทางเท้า	10	14	
- ขับรถในเวลากลางคืนไม่เปิดโคมไฟ	2	17	
- ขับรถบางชนิดในเวลาห้าม	4	7	
- ไม่หยุดให้ทางในทางข้าม	5	16	
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับการเดินรถ (เครื่องหมายลูกศรหรือป้าย)	7	7	
การจอดรถ			
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	5	10	65.04 (0.02)
- จอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายขาวแดง	6	20	
- จอดรถซ้อนคัน	13	15	

ตารางที่ 4.31 (ต่อ)

พฤติกรรมการกระทำผิด	ประสพอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์		Chi Sq. (Sig)
	เคย	ไม่เคย	
- จอดรถในที่หยุดรถประจำทาง	3	13	
- จอดรถในทางร่วมทางแยก ในที่ปลอดภัยในที่ ขับซ้าย	8	9	
- จอดรถในเขตทางข้าม	1	6	
- หยุดรถบนเส้นทแยงสำหรับทางแยก	5	5	
การใช้รถและกลุ่มการกระทำผิดอื่น			55.55 (0.04)
- ขับรถไม่มีใบอนุญาต	1	4	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	2	7	
- ขับรถเมื่อใบอนุญาตถูกเพิกถอนหรือถูกยึด	4	4	
- ใช้รถที่มีควันเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	0	9	
- ใช้รถที่มีเสียงดังก่อความเดือดร้อน	3	3	
- ตั้งวางสิ่งของกีดขวางการจราจร	4	7	
รวม	158	242	

จากตารางที่ 4.31 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยประสพอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์หรือไม่ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยประสพอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ตามกฎหมายจราจรทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ และการใช้รถและการกระทำผิดอื่น ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขีรถยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจร กรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น. 5” มีวัตถุประสงค์ 2 ประเด็น คือ

ผู้ศึกษาได้อภิปรายผลการศึกษาดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงความรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการของผู้ขับขีรถยนต์ตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ในการอภิปรายผลการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยจะใช้กรอบแนวคิดเป็นแนวทางหลักในการอภิปรายผลและใช้แนวคิดหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาสนับสนุนการศึกษาเพื่อสามารถตอบวัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้ ปรากฏผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ความรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

เมื่อพิจารณาจากปัจจัยส่วนบุคคลของประชากร เรื่อง อายุ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งของการเกิดพฤติกรรมที่เกิดการสั่งสมการเรียนรู้พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.80 มีการศึกษาสูงสุดในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 61.30 สถานภาพการสมรส โสด คิดเป็นร้อยละ 62.30 อาชีพ ขับรถรับจ้างคิดเป็นร้อยละ 42.80 เงินเดือน ต่ำกว่า 12,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.40 แสดงถึงการสั่งสมการเรียนรู้ด้านการบังคับใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับกฎหมายจราจรมาในระดับหนึ่งส่งผลให้ผลการวัดความรู้ความเข้าใจของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการบังคับส่วนใหญ่มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 64.56 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ด้าน พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 50.56 ทำอำนาจแห่งการตัดสินใจอยู่ในระดับดีต่อการป้องกันอุบัติเหตุ เช่นเดียวกับการศึกษาที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์มาก่อน คิดเป็นร้อยละ 60.50 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาแนวคิดและแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาทางสังคม (Social Cognitive Theory) ของ แบนดูรา ยังพบว่ามีปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะลักษณะที่เกิดขึ้นของพฤติกรรมการขับขีที่ปลอดภัยมีลักษณะคล้ายคลึงกับพฤติกรรมสุขภาพอย่างหนึ่งเนื่องจากการแสดงบริบทต่าง ๆ ที่ประกอบกันเป็นพฤติกรรม โดยบุคคลที่ผ่านการเรียนรู้และมีประสบการณ์ในชีวิตมากกว่าจะมีพฤติกรรมที่มี

ความยับยั้งชั่งใจในการตัดสินใจด้วยเหตุและผล จึงถือได้ว่าพฤติกรรมซ้ำที่ถูกต้องเกิดจากการเรียนรู้ของสังคมที่มีการส่งเสริมการเรียนรู้และการลอกเลียนแบบผ่านกระบวนการตัดสินใจแห่งการเกิดพฤติกรรม โดยกลุ่มตัวอย่างมีการเรียนรู้การขับรถ หรือ หัดขับรถด้วยเพื่อน/บุคคลในครอบครัว สอนให้ คิดเป็นร้อยละ 56.60 ใช้เวลาในการหัดขับรถนานต่ำกว่า 2 ปี คิดเป็นร้อยละ 64.30 ทำให้การชั่งน้ำหนักอรรถประโยชน์หรือความคุ้มค่าแห่งการกระทำระหว่างความปลอดภัยกับความเสี่ยง เพื่อที่จะแสดงพฤติกรรม โดยการกระทำจะเลือกรับผลที่บวกมากกว่าการกระทำที่ได้ผลลบ และปัจจัยเศรษฐกิจ และสังคม วัฒนธรรม จะเกี่ยวข้องกับการรับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้รับ มีความเชื่อแห่งอำนาจตัดสินใจในการขับขี่และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ส่งผลให้ความแตกต่างของพฤติกรรมของการขับขี่และการปฏิบัติตามกฎหมายต่างกัน

ปัจจัยด้านพฤติกรรมกรรมการขับรถ ความสำคัญของพฤติกรรมซึ่งเป็นเหตุผลแห่งการตัดสินใจในการกระทำผิดทั้งโดยตรงและโดยอ้อมในการขับขี่ที่ปลอดภัย เช่น ความระมัดระวัง การมีมารยาทในการขับขี่ ความพลั้งเผลอ ความสับสน การหลงลืม ความขาดสติจากสิ่งของมีเมาเช่น แอลกอฮอล์ พบกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ คิดเป็นร้อยละ 83.50 ส่งผลต่อจำนวนครั้งของการกระทำผิด และการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์มาก่อน คิดเป็นร้อยละ 60.50 สิ่งเหล่านี้เป็นลักษณะเฉพาะบุคคล ซึ่งแตกต่างกัน ซึ่งได้รับอิทธิพลจากแนวคิดและทฤษฎี โดมิโน ของ เบิร์ต และ เฮนริช (Bird and Heinrich, 1975 อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโหดระ, 2530, น. 27) ทฤษฎีความเยี่ยงแห่งการเกิดอุบัติเหตุ ของ Edward A. Suchman (1970, pp. 4-5) แนวคิด ของ Human Factors Analysis and Classification System ของ James Reason (1990) โดยมีหลายสถาบันในต่างประเทศศึกษาทำนองเดียวกันถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการกระทำผิดของกฎหมายจราจร ว่ามีปัจจัยต่าง ๆ อะไรบ้าง โดยอาศัยแนวคิดดังกล่าวทำการสืบสวนสอบสวนหาสาเหตุและบริบท เนื่องจากมนุษย์มีความผิดพลาดแห่งพฤติกรรมได้หลายขั้นตอนในการขับขี่ ทั้งตั้งใจและไม่ตั้งใจโดยเชื่อมโยงปัจจัยต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยพบว่าพฤติกรรมของการขับขี่ของมนุษย์เกิดขึ้นจากตัวผู้ขับขี่เองซึ่งเกิดจากเจตคติของผลที่ได้จากการปฏิบัติตามกฎหมาย ผลที่จะได้รับทั้งต่อตนเองและผู้อื่น ซึ่งมักพบว่าการรับรู้และเรียนรู้ที่เกิดขึ้นจากการถ่ายทอดแบบไม่มีแบบแผนตายตัวจะส่งผลเสียต่อการรับรู้และเรียนรู้มากกว่าการรับรู้อย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการวิจัยที่พบว่าผู้ขับขี่ที่กระทำผิดมักมีการเรียนรู้ส่วนใหญ่ในการขับขี่จากการสอนกันเองในเครือญาติ หรือเพื่อนฝูง ส่งผลต่อจำนวนครั้งของการกระทำผิด เช่นเดียวกับการศึกษาที่พบว่าเคยถูกจับกุมเพราะกระทำผิดกฎจราจรมาแล้ว คิดเป็นร้อยละ 53.30 การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อผู้กระทำผิดที่ไม่เท่าเทียมกันและไม่แน่นอนทำให้ไม่ส่งผลต่อการยับยั้งอาชญากรรม โดย

ส่วนใหญ่เรียนรู้ที่จะเอาตัวรอดแห่งความผิด โดยเฉพาะการเรียนรู้ที่เป็นข้อบังคับแห่งการออกไปอนุญาตข้อที่เป็นการเรียนรู้แห่งการได้มาซึ่งการแบบง่ายตายจึงไม่เป็นแรงจูงใจแห่งการเรียนรู้ที่มีตัววัดแห่งคุณภาพที่แท้จริงก่อนออกไปอนุญาต โดยเฉพาะปัจจัยการเรียนรู้เรื่องกฎหมายจราจรแห่งการข้อที่ ส่งผลให้ผู้ขับขี่มีความรู้เรื่องกฎหมายจราจรไม่ดีพอทำให้บางครั้งปฏิบัติผิดด้วยทกฎหมายโดยไม่รู้

พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร

จากผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ด้านท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร พบว่าด้านการขับขี่ ส่วนใหญ่มีการกระทำผิดในเรื่องการฝ่าไฟแดงอันเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเพราะการฝ่าไฟแดงมักเกิดจากการขาดสติในเวลาขับขี่ หรือการเร่งรีบจาก การแข่งขันของเวลา ทัดสนคติต่อการเร่งรีบ อีกทั้งการรับรู้ของโทษและอันตรายที่ได้รับก่อนการตัดสินใจในการกระทำผิด ซึ่งสิ่งเหล่านี้พอสรุปได้ว่าเป็นเหตุแห่งการเกิดพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรซึ่งเป็นองค์ประกอบแห่งการเกิดพฤติกรรมส่วนบุคคล อันได้แก่ การรับรู้ ทัดสนคติ ค่านิยม ภาวะรับการเรียนรู้ การรับรู้กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้เรื่องความรู้ความเข้าใจของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการบังคับใช้ มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 64.56 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ด้าน พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ คิดเป็นร้อยละ 50.56 แต่เหตุแห่งการรับรู้ไม่ส่งเสริมต่อพฤติกรรมที่ถูกต้องต่อการปฏิบัติตามกฎหมายอาจเกิดจากสิ่งเล้าที่เป็นตัวกระตุ้นของการรับรู้ก่อนแสดงพฤติกรรม โดยแต่ละบุคคลมีการรับรู้ต่อสิ่งกระตุ้นแตกต่างกันออกไปก่อให้เกิดพฤติกรรมที่แตกต่างกันโดยเฉพาะผู้ที่อ่อนวัยมีประสบการณ์น้อยมักจะไวต่อสิ่งเล้า สอดคล้องกับผลการศึกษาที่พบว่าส่วนใหญ่อายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.80 และสถานภาพการสมรส โสด คิดเป็นร้อยละ 62.30 ส่วนในเรื่องทัศนคติต่อบทกฎหมายกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติดีต่อกฎหมายและผู้บังคับใช้ได้แก่ตำรวจจราจร แต่เหตุที่ไม่สอดคล้องต่อการกระทำผิดเพราะเป้าหมายของการเดินทางที่เร่งรีบกับเวลาที่จำกัดกับสภาพการจราจรที่คับคั่ง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน และการกระทำผิดในฐานความผิดอื่น ๆ