

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา



โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค
สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2555

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นำโครงงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต



คณะกรรมการสอบโครงงาน

(ศ. ดร.สุขสันต์ หอพิบูลสุข)

ประธานกรรมการ

(ผศ. ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์)

กรรมการ (อาจารย์ที่ปรึกษาโครงงาน)

(ผศ. ดร.วชรภูมิ เบญจโอฬาร)

กรรมการ

(รศ. ร.อ. ดร.กนต์ธร ชำนิประศาสน์)

คณบดีสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์

นัชรัมย์ ชูหิรัญญ์วัฒน์: ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา (FACTORS AFFECT THE BEHAVIOR OF MOTORCYCLE RIDERS ON COMPLYING TRAFFIC REGULATIONS: NAKHON RATCHASIMA CITY MUNICIPALITY)
อาจารย์ที่ปรึกษา: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อวิรุทธ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา โดยปัจจัยที่นำมาศึกษา ประกอบด้วยปัจจัยด้านเพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้กฎหมายจราจร ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการกระตุ้นจิตสำนึก การรับรู้และการเรียนรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย

ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรปฏิบัติค่อนข้างดี ซึ่งสามารถเปรียบเทียบตามปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้ 1) แยกตามเพศ พบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าเพศชายในด้านความเร็ว ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา (เมาแล้วขับ) 2) แยกตามอายุพบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26 – 40 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่นๆ กลุ่มอายุ 26 ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟรถดีกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ และกลุ่มอายุ 41 ปี ขึ้นไป มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านเมาสุรา ดีกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 41 ปี 3) แยกตามประสบการณ์การขับขี่ พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป ในด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟรถ 4) แยกตามการศึกษา พบว่ากลุ่มที่มีการศึกษาต่ำกว่า ม.6 มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านการพกใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษา ตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป 5) แยกตามการรับรู้กฎหมายจราจรอย่างปลอดภัย พบว่าผู้ที่เคยอบรมกฎหมายจราจรอย่างปลอดภัยจะมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม

จากผลการวิจัยดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่าประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรปฏิบัติค่อนข้างดี แต่

ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริม รณรงค์ให้ความรู้ด้านมาตรการ 3ม. 1ข. 1ร. เพิ่มขึ้น เนื่องจากผล
การศึกษาบ่งชี้ว่าผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจรจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่า
ผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจร



สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ปีการศึกษา 2555

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

NADCHARAD CHOOHIRUNWAD:FACTORS AFFECT THE BEHAVIOR
OF MOTORCYCLE RIDERS ON COMPLYING TRAFFIC REGULATION:
NAKHON RATCHASIMA CITY MUNICIPALITY. DVISOR: ASST.PROF.
AVIRUT CHINKULKIJNIWAT, Ph.D.

The objectives of this project are to determine the behavior of the motorcycle riders under traffic regulations and to determine factors affects the behavior of motorcycle riders on complying traffic regulation in the municipality of Nakhon Ratchasima. The studied factors are gender, age , education level, motorcycle riding experience, and safe driving recognition. Results from this study show that the performance of motorcycle riders under traffic regulation is in good level. Details each factor are as follows. Regarding to gender, it is found that the performances of female is better than those of male in 3 fields: speed, using handy phone, and drunk driving. Regarding to age, it is found that the performances of people between 26-40 years old is better than those of others in all fields. Regarding to driving experience, it is found that the performances of 1 year or less experience is worse than those of the others in 3 fields: motorcycle safety, driving license, speed, driving with helmet, and motorcycle lighting signal. Regarding to educational level, it is found that the performance of the secondary education or less is worse than that of the others in driving license field. Regarding to safe driving recognition, it is found that the performances of people who have perceived traffic regulations are better than those of people who have never perceived traffic regulations in all fields. Even the results show that the performance of motorcycle riders under traffic regulation is in good level, any activities to educate motorcycle riders on safe driving will enhance the overall performances of motorcycle riders.

School of Civil Engineering
Academic Year 2012

Student's Signature _____
Advisor's Signature _____

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาโครงการครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีโดยได้รับความเมตตากรุณาอย่างยิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ควบคุมดูแล เกี่ยวกับการทำงาน โครงการวิจัย จึงขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์ ซึ่งเป็นหนึ่งของการโครงการวิจัยเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.สุขสันต์ หอพิบูลสุข ที่ให้คำแนะนำและตรวจสอบ ข้อบกพร่องของระบบการเรียนการสอนและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงาน ก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีสุรนารีทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น และประสบการณ์ต่างๆ ซึ่งเป็น ผลให้การศึกษาโครงการนี้สำเร็จลงด้วย

ขอขอบพระคุณประธานชุมชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมาทุกๆเขต เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมา เทศบาลนครนครราชสีมา ที่ได้ให้ข้อมูลต่างๆในการ วิเคราะห์ข้อมูลที่สมบูรณ์และเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการศึกษาวิจัย



นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญรูปภาพ	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	1
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	3
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร.....	3
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้.....	10
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับทัศนคติ.....	11
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการปฏิบัติ.....	13
2.5 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน.....	15
2.6 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ (Domino theory).....	16
2.7 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22
2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	24
3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	25
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	25
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	26
3.3 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ.....	29
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	29

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	30
4 ผลการวิจัย.....	31
4.1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	31
4.2 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนคร นครราชสีมา.....	37
4.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	44
4.3.1 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แยกตามเพศ.....	44
4.3.2 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แยกตามอายุ.....	44
4.3.3 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แยกตามการศึกษา.....	48
4.3.4 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	51
4.3.5 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แยกตามการรับรู้กฎหมายความปลอดภัย.....	55
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	57
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	57
5.1.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง.....	57
5.1.2 ลักษณะของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร.....	58
5.1.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร.....	58
5.2 อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	59
5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	59
5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ.....	59
เอกสารอ้างอิง.....	61
ภาคผนวก	63
ประวัติผู้เขียน.....	68

สารบัญญัตินำ

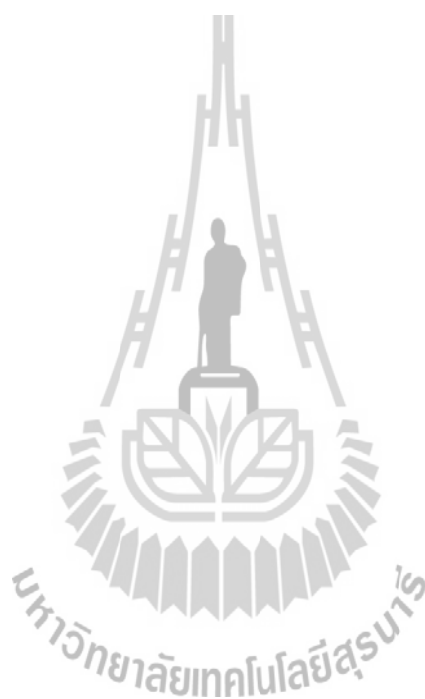
ตารางที่		หน้า
4.1	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	32
4.2	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	33
4.3	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามด้านประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	35
4.4	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการรับรู้ (ข้อมูลข่าวสาร มาตรการการบังคับใช้กฎหมาย/ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ) ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	37
4.5	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย.....	38
4.6	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านใบอนุญาตขับขี.....	39
4.7	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านความรวดเร็ว	39
4.8	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านหมวกนิรภัย.....	40
4.9	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านสัญญาณไฟ	41

4.10	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับ ของ ผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ด้านโทรศัพท์มือถือ.....	41
4.11	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับ ของ ผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ด้านเมสสุรา	42
4.12	ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ และการจัดอันดับ ของ ผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ในแต่ละด้าน.....	43
4.13	การเปรียบเทียบเพศกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร.....	44
4.14	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนANOVA ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดกัย แยกตามอายุ.....	45
4.15	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดกัยแยกตามอายุ.....	45
4.16	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน ANOVA ด้านการพกพาใบอนุญาตขับขี่ แยกตามอายุ....	45
4.17	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการพกพาใบอนุญาตขับขี่ แยกตามอายุ.....	45
4.18	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน ANOVA ด้านความเร็ว แยกตามอายุ.....	46
4.19	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสวมหมวกนิรภัย แยกตามอายุ.....	46
4.20	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านสวมหมวกนิรภัย แยกตามอายุ.....	46
4.21	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามอายุ.....	46
4.22	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามอายุ.....	47
4.23	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามอายุ.....	47
4.24	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัยยะ) ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามอายุ.....	48
4.25	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านเมสสุรา แยกตามอายุ.....	48
4.26	ผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัยยะ) ด้านเมสสุรา แยกตามอายุ.....	48
4.27	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดกัย แยกตามช่วงการศึกษา.....	49

4.28	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านพวกใบอนุญาตขับขี่ แยกตามช่วงการศึกษา.....	49
4.29	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการพวกใบขับขี่ แยก ตามการช่วงศึกษา.....	49
4.30	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านความเร็ว แยกตามช่วงการศึกษา.....	50
4.31	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านหมวกนิรภัย แยกตามช่วงการศึกษา.....	50
4.32	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามช่วงการศึกษา.....	50
4.33	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามช่วงการศึกษา.....	50
4.34	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านเมาสุรา แยกตามช่วงการศึกษา.....	50
4.35	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยแยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	51
4.36	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านมอเตอร์ไซด์ ปลอดภัย แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	51
4.37	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านพวกใบอนุญาตขับขี่ แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	52
4.38	ผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการพวกใบอนุญาตขับขี่ แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	52
4.39	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านความเร็ว แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	52
4.40	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านความเร็ว แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	53
4.41	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านการสวมหมวกนิรภัย แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	53
4.42	ผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัยยะ) ด้านการสวมหมวกนิรภัย แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	53
4.43	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	54
4.44	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	54
4.45	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	55
4.46	ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านเมาสุรา แยกตามประสบการณ์การขับขี่.....	55
4.47	เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต เทศบาลนครนครราชสีมา ตามตัวแปรด้านการรับรู้กฎหมายความปลอดภัย.....	56

สารบัญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
2.1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....24



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการใช้รถจักรยานยนต์มีความสำคัญในการดำเนินกิจกรรมด้านต่างๆ เนื่องจากมีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่างๆ ได้อย่างไม่จำกัด มีความเร็วไม่ด้อยกว่ารถยนต์ ราคาไม่แพงเกินไป และค่าบำรุงรักษาตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูก เมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีจำนวนมากขึ้นตามเช่นเดียวกัน ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีมาตรการที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาคารจรอย่างจริงจัง โดยได้มอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ รับผิดชอบให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

เทศบาลนครนครราชสีมา เป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านธุรกิจ อุตสาหกรรม การบริการ การศึกษา ศูนย์ราชการและการคมนาคมของจังหวัดนครราชสีมา จึงมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก และขณะเดียวกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีมากขึ้นตาม สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขาดความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อุบัติเหตุมีความรุนแรงยิ่งขึ้นทุกปี และก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยจำแนกตาม เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ และการรับรู้ในการดำเนินการ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงจิตสำนึก การรับรู้ และการเรียนรู้ เพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

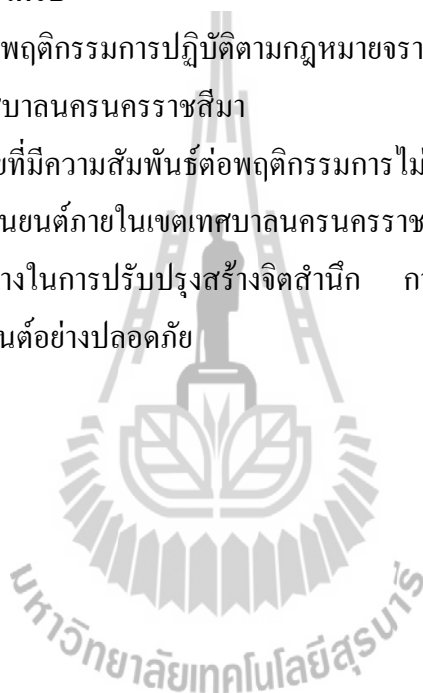
1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ตามตัวแปรต่างๆ เช่น เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ และการรับรู้ในการดำเนินการ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล

1.3 ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยนี้ จะทำศึกษาพฤติกรรมและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาด้วยแบบสอบถามจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา และปัจจัยจะใช้ในการศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ และการรับรู้ในการดำเนินการ กลุ่มประชากร เป็นผู้อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา
2. ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา
3. เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงสร้างจิตสำนึก การรับรู้และการเรียนรู้ เพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวินิจฉัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ซึ่งมีที่มาจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน โดยสาเหตุสำคัญของการเกิดปัญหาดังกล่าว ก็คือ พฤติกรรมการขับขี่ที่ขาดสติสัมปชัญญะในการตัดสินใจ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ศึกษาจึงเสนอทฤษฎีแนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
2. แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้
3. แนวความคิดเกี่ยวกับทัศนคติ
4. แนวความคิดเกี่ยวกับการปฏิบัติ
5. ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน
6. ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

2.1.1 ความหมายของการจราจร

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพุทธศักราช 2522 ได้อธิบายความหมายของการจราจรว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงจี้หรือ ไล่ต้อนสัตว์

ศราวดี พันธ์ขาว (2518:8) ได้ให้ความหมายของการจราจรไว้ว่า การจราจร หมายถึง การสัญจรไปมาของคน สัตว์ ยวดยานทุกชนิด ที่เคลื่อนที่ด้วยแรงงานหรือเครื่องจักร หรือลากจูงด้วยกำลังของสัตว์

วิจิตร บุญยุโหดระและคณะ (2525) ได้ให้ความหมายของการจราจรไว้ว่า คืองานที่รับผิดชอบการจัดและความคุมการจราจรในเขตพื้นที่ดำเนินการ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนโดยปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร และจับกุมผู้ละเมิด

จากการศึกษาความหมายของการจราจรข้างต้น สรุปได้ว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางเพื่อการสัญจรไปมาของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ รวมถึง ผู้ที่ควบคุมหรือไล่ต้อนสัตว์ด้วย

2.1.2 วัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้คือออกใช้บังคับ ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบ และเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติ พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ.2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด โดยกำหนดสภาพบังคับต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 และ(ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม

ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523,(ฉบับที่ 3)พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 และ(ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2524,(ฉบับที่ 3) พ.ศ.2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2527,(ฉบับที่ 5) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530 , (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530 และ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวก ฯลฯ ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

2.1.3 ลักษณะของกฎหมายจราจร

อิทธิ (2534) ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจราจรไว้ว่า กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์เป็นต้น จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง

บริหาร โดยกำหนดคกฏเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษย์ในเรื่องความถูกผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจรรยาบรรณให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ การฝ่าฝืนระเบียบ เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาลแต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจรรยาบรรณออกจากกฎหมายอาญาทั้งนี้เพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

2.1.4 การปฏิบัติตามกฎจราจร

การปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม รัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญ และเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ถึงได้ออกกฎหมายมาบังคับใช้ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรดังต่อไปนี้ (สมพร พรหมพิตร และคณะ, 2535

- 1.1 รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่จะต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบที่ครบถ้วนและใช้การได้ดี (มาตรา 6 วรรคสอง)
- 1.2 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7)
- 1.3 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ (มาตรา 21)
- 1.4 ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายที่ปรากฏข้างหน้าต่อไปนี้ สัญญาณไปเหลืองให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้ สัญญาณไฟแดงให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ สัญญาณไฟเขียว ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ (มาตรา 22)

- 1.5 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถซ้ายซ้าย ยกเว้น ด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดทางเดินรถ ทางเดินรถนี้เป็นทางเดินรถทางเดียว (มาตรา 33)
- 1.6 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุด (มาตรา 34)
- 1.7 รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถซ้ายสุด (มาตรา 35)
- 1.8 ให้ผู้ขับขี่ให้สัญญาณทุกครั้งเมื่อจะเลี้ยวรถ แฉง เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถ หยุดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 36)
- 1.9 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่สามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ (มาตรา 40)
- 1.10 ทางเดินใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินทางเดียว ให้ผู้ขับขี่รถไปตามทิศทางที่กำหนดไว้ (มาตรา 41)
- 1.11 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในขณะที่หย่อนความสามารถ ขณะเมาสุราหรือของมีเมา ขับรถในลักษณะกีดขวาง ขับรถโดยประมาทหรือขับหวาดเสียวอันตราย แก่บุคคลหรือทรัพย์สินขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถแบบธรรมดา ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43)
- 1.12 ห้ามมิให้ขับรถแซงรถอื่นทางซ้ายซ้าย เว้นแต่รถข้างหน้ากำลังจะเลี้ยวขวาหรือทางเดินรถนั้นไปทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป (มาตรา 45)
- 1.13 ห้ามผู้ขับขี่รถขับแซงรถในเขตทางโค้ง สะพาน ทางขึ้น ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเขตขับขึ้น (มาตรา 46)
- 1.14 เมื่อต้องขับรถเลี้ยวซ้ายให้ผู้ขับขี่ชิดซ้าย และให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายไม่น้อยกว่า 30 เมตรถ้าจะเลี้ยวขวาต้องชิดกึ่งกลางถนนทางขวา และให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวาไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 21)
- 1.15 ห้ามมิให้เลี้ยวหรือกลับรถในเขตที่มีเครื่องหมายหน้ากลับรถในที่คับขัน กลับรถบนสะพานหรือกลับรถในเขตทางแยกร่วมทางแยก เว้นแต่มีเครื่องหมายให้กลับรถได้ (มาตรา 53)
- 1.16 ห้ามมิให้หยุดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในทางร่วมทางแยก ในเขตบริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ ปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ ในลักษณะกีดขวางทางจราจร (มาตรา 55)

- 1.17 ห้ามมิให้จรถบนทางเท้า บนสะพาน ในทางร่วมทางแยกหรือระยะสี่บรถ
ซ้อนกัน จอดตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ จอดรถในลักษณะ
กีดขวางการจราจร (มาตรา 57)
 - 1.18 การขับรถเข้าทางร่วมทางแยกต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกผ่านไป
ก่อน หากมาถึงพร้อมกันให้รถทางซ้ายมือผ่านไปก่อน (มาตรา 71)
 - 1.19 การขับรถเข้าไปในเขตวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่รถในวงเวียนทางขวามือผ่าน
ไปก่อน (มาตรา 73)
 - 1.20 ผู้ขับขี่และคนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต่อสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่
หรือโดยสารจักรยานยนต์ ยกเว้น พระภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้
นับถือศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าโพกศีรษะ (มาตรา 122) เมตรจากทางร่วมทางแยก
ในทางข้ามในระยะสามเมตรจากทางในเขตเครื่องหมายห้ามจรถ จอด
- 2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎจราจร
ดังต่อไปนี้ (พรสวส์ดี เพชรแดง และคณะ, ม.ป.ป.)
- 2.1 ห้ามไม่ให้ใช้รถที่ยังไม่ได้จดทะเบียน ห้ามใช้รถที่จดทะเบียนแล้วแต่ยังไม่
เสียภาษีประจำปี (มาตรา 6)
 - 2.2 รถที่จดทะเบียนแล้วต้องมีแผ่นป้ายทะเบียนและเครื่องหมายครบถ้วน
(มาตรา 11)
 - 2.3 รถที่จะทะเบียนแล้วต้องภายหลังหากเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบห้าม
นำมาใช้ (มาตรา 12)
 - 2.4 การเปลี่ยนแปลงสีรถที่ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งนาย
ทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง (มาตรา 13)
 - 2.5 รถที่จดทะเบียนแล้วห้ามดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดผิดไป
จากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น (มาตรา 14)
 - 2.6 ให้เจ้าของรถแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบวันนับแต่วันย้ายรถ (มาตรา 16)
 - 2.7 ผู้ที่สามารถขอมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี
บริบูรณ์ แต่ถ้าขับรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติเมตร
ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ (มาตรา 46)
 - 2.8 กรณีใบอนุญาตขับขี่สูญหายหรือชำรุด ต้องขอใบแทนต่อนายทะเบียน
ภายใน 15 วัน นับแต่วันทราบเหตุนั้น (มาตรา 55)
 - 2.9 ห้ามผู้ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถ (มาตรา 46)

- 2.10 ห้ามผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่แต่สิ้นอายุแล้วขับขี่รถ (มาตรา 65)
- 2.11 ผู้ขับขี่รถต้องมีใบอนุญาตขับขี่สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถติดตัวมาด้วยขณะขับขี่รถ (มาตรา 66)
- 2.12 ห้ามไม่ให้ผู้อื่นใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ตน ห้ามใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่รถหนึ่งกับรถคันหนึ่ง ห้ามให้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ผู้อื่น ห้ามเปลี่ยนแปลงโดยวิธีใด ๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกประจำรถ (มาตรา 67)

3) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีบทบาทที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎจราจร ดังต่อไปนี้ (ประพันธ์ ทรัพย์แสง, 2539)

- 3.1 เจ้าของซึ่งรถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยจากรถ (มาตรา 17)
 - 3.2 ห้ามมิให้ใช้รถที่ยังไม่ได้ทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (มาตรา 11)
- การปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร การขนส่งทางบกของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะการกระทำผิดกฎจราจรว่าเป็นความผิดทางอาญา ประมาท Main Prohibit ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายโดยบัญญัติไว้ว่าเป็นผิด ซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำผิดมักมีอภิสิทธิ์หรือมีคนรู้จักที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการที่สำคัญที่สุดคือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย และมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนทำให้สังคมเดือดร้อนหรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้

ความรู้ ความหมาย ของพจนานุกรมทางการศึกษา (Dictionary of education) ของ Good (1973) ให้คำจำกัดความว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริงต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับจากประสบการณ์ของการค้นคว้า การศึกษา สังเกต และมีการสะสมไว้สามารถจำได้โดยอาศัยความสามารถและทักษะทางสติปัญญา

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520 , หน้า 10 - 11) ให้ความหมาย ความรู้ เป็นพฤติกรรมขั้นต้นซึ่งผู้เรียนรู้เพียงแต่จำ อาจโดยกรณิกได้ หรือในการมองเห็น ได้ยินก็จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับ คำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎ โครงสร้าง วิธีการแก้ปัญหามาตรฐาน

อนันต์ ศรีโสภ (2525 , หน้า 105; อ้างถึงใน ธีรยุทธ ชรรณสาโรช, 2541, หน้า 24) กล่าวไว้ว่า ความรู้คือความสามารถทางพุทธิปัญญา ซึ่งประกอบด้วย ความรู้ ความสามารถ และทักษะทางสติปัญญา โดยแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 ความรู้ คือ ความจำในสิ่งที่เคยมีประสบการณ์มาก่อน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับความจริงต่างๆ เวลา เหตุการณ์ บุคคล ความรู้เกี่ยวกับความหมายของคำต่างๆ

ความรู้เกี่ยวกับวิธีการและการดำเนินงานสิ่งหนึ่งเฉพาะ เช่น เกี่ยวกับลักษณะแบบแผนต่างๆ เกี่ยวกับแนวโน้มการจัดลำดับ เกี่ยวกับการจำแนกและแบ่งประเภทของสิ่งต่างๆ ความรู้เกี่ยวกับกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยใช้ระเบียบ

ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมแนวความคิด และ โครงสร้างสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น ความรู้เกี่ยวกับกฎ และการใช้กฎ ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง

ขั้นที่ 2 ความเข้าใจ (Comprehension) คือ ความเข้าใจความหมายในสิ่งนั้น ได้แก่ การแปลจากสิ่งหนึ่งไปสู่อีกสิ่งหนึ่ง โดยรักษาความหมายเดิมไว้ การตีความหมาย หมายถึง การเรียบเรียงอธิบายใหม่ให้เข้าใจง่ายขึ้น การขยายความ หมายถึง ขยายข้อมูลให้ไกลกว่าเดิม

ขั้นที่ 3 การนำไปใช้ (Application) คือ การนำสาระสำคัญต่างๆ ไปใช้จริง

ขั้นที่ 4 การวิเคราะห์ (Analysis) คือ การขยายเรื่องราวออกเป็นส่วนๆ ได้แก่ วิเคราะห์ส่วนประกอบต่างๆ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบเหล่านั้น วิเคราะห์หลักหรือวิธีการรวบรวมส่วนประกอบต่างๆ เหล่านี้

ขั้นที่ 5 การสังเคราะห์ (Synthesis) คือ การรวบรวมส่วนประกอบเข้าด้วยกัน ได้แก่ การกระทำที่เป็นสื่อให้คนเข้าใจความหมาย การกระทำที่เกี่ยวกับแผนงาน หรือการเสนอตามวิธีการต่าง การพัฒนาความสัมพันธ์ ระหว่างส่วนประกอบต่างๆ

ขั้นที่ 6 การประเมินผล (Evaluation) คือ การตัดสินคุณค่าที่กำหนดความมุ่งหมายไว้โดยใช้หลักเกณฑ์แน่นอน เช่น การตัดสินใจโดยอาศัยเหตุภายในสิ่งนั้น การตัดใจโดยอาศัยเหตุการณ์ภายนอกพิจารณา

สรุปได้ว่า ความรู้ หมายถึง ความสามารถทางด้านปัญญาในการเรียนรู้ข้อเท็จจริงต่างๆ โดยเริ่มจากระดับการเรียนรู้ที่ต่ำกว่าไปสู่ระดับที่สูงขึ้นคือ ความจำ ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ การประเมินผล

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

มาจากภาษาลาตินว่า aptus ซึ่งความหมายที่ให้ไว้ คือ เหมาะเจาะหรือการปรุงแต่งส่วนในภาษาอังกฤษ คำว่า ทัศนคติ มาจากคำว่า attitude แปลว่า ความรู้สึก ความเห็น (Friend & Guralink, 1975, p.95) ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 สรุปได้ว่า ทัศนคติ เป็นคำสมาสระหว่างคำว่า ทัศนะ ซึ่งแปลว่า ความเห็น กับคำว่า คติ ซึ่งแปลว่า แบบอย่างหรือลักษณะ เมื่อรวมกันแล้วจึงแปลว่า ลักษณะของความเห็นซึ่งหมายถึงความรู้สึกส่วนตัวที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ถ้าตามความหมายในพจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ได้แปลความหมายของทัศนคติไว้ว่า แนวความคิดเห็น

นอกจากความหมายตามพจนานุกรม ดังกล่าวแล้วยังมีนักวิชาการ นักจิตวิทยาสังคมหลายๆท่านได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

อรุณ รักรธรรม (2540, หน้า 29) ให้ความหมายไว้ว่า ทัศนคติของคนเป็นผลความรู้สึกทางใจที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมเอนเอียงเป็นไปในทางใดทางหนึ่ง ทัศนคติจึงเป็นนามธรรมอย่างหนึ่งที่ส่งผลสะท้อนมาสู่พฤติกรรมของคน เพราะนั้นพฤติกรรมของมนุษย์ ก็คือ การแสดงออกทางทัศนคติของเขา ซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวมเป็นภูมิหลังแต่ละบุคคลแตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดทัศนคติ ในการประพฤติปฏิบัติต่อสิ่งเดียวกันในลักษณะแตกต่างกัน

โสภกา ชูพิกุลชัย (2522, หน้า 15-16) กล่าวถึงทัศนคติว่า เป็นการรวบรวมความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อ ความคิดเห็น และความจริง รวมทั้งความรู้สึกที่เราเรียกว่า เป็นการประเมินค่าทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งทั้งหมดจะเกี่ยวพันกัน และจะบรรยายให้ทราบถึงจุดแก่นกลางวัตถุนั้นๆ ความรู้และความรู้สึกเหล่านั้น มีแนวโน้มที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมชนิดใดชนิดหนึ่งขึ้น

ปภาวดี กุลยจินดา (2540, หน้า 503) ได้สรุปไว้ว่า ทัศนคติเป็นความสัมพันธ์ที่คาบเกี่ยวระหว่างความรู้สึก ความเชื่อ หรือการเรียนรู้ ของบุคคลกับแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมได้ตอบในทางใดทางหนึ่ง ต่อเป้าหมายทัศนคตินั้น

ดวงเดือน พันธุนาวิน (2518, หน้า 3) ให้ความหมายว่า ทักษณคดี หมายถึง ความรู้สึกที่แสดงออกอย่างมั่นคงต่อบุคคลหรือสถานการณ์ใดๆ ซึ่งอาจจะเป็นไปในทางที่ดีหรือขัดแย้งหรือเป็นกลางก็ได้ ซึ่งเป็นผลของการรับรู้เกี่ยวกับลักษณะที่ดีหรือเลวของบุคคลหรือสถานการณ์นั้น

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2527, หน้า 6-7) ได้ให้คำจำกัดความว่า ทักษณคดี คือ ความโน้มเอียงของความรู้สึกนึกคิด หรือความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งของหรืออื่นๆ ทักษณคดีส่งผลให้คนเราแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมา และยังได้กล่าวถึงเรื่องการเกิดพฤติกรรมทางทักษณคดีเป็นพฤติกรรมเกี่ยวกับความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ การให้ค่า การรับ การเปลี่ยน หรือการปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถืออยู่ ความรู้สึกนี้อยู่ภายในจิตใจบุคคล

สงวน สุทธิเลิศอรุณ (2522, หน้า 99 อ้างอิงใน สมนึก จันทร์เกตุ, 2542 หน้า 21) กล่าวว่า ทักษณคดี หมายถึง ความสนใจ ความรู้สึกท่าทีความชอบ การให้คุณค่าหรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน การเกิดพฤติกรรมด้านทักษณคดีจะเป็นไปตามขั้นตอนดังนี้ คือ ความรับรู้หรือการให้ความสนใจ การสนองตัวความเต็มใจ พอใจ การให้ค่าการจัดกลุ่มค่าและการแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ

จากความหมายของทักษณคดีที่มีผู้กล่าวไว้ทั้งหมด สามารถสรุปได้ว่า ทักษณคดี หมายถึง สภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวมเป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดความรู้สึกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือสถานการณ์ต่างๆ รอบข้างแตกต่างกัน โดยมีทิศทางของความรู้สึก 2 ทิศทาง คือ เห็นด้วย คือ ทักษณคดีที่ดี ไม่เห็นด้วย คือ ทักษณคดีที่ไม่ดี

ลักษณะทั่วไปของทักษณคดี

จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2536, หน้า 2-5) ได้รวบรวมลักษณะของทักษณคดีในมุมมองของนักวิชาการหลายท่าน ดังนี้

1. ทักษณคดีที่เกิดจากการเรียนรู้ไม่ใช่สิ่งที่มีติดตัวมาแต่กำเนิด กล่าวคือ ประสบการณ์มีอิทธิพลอย่างมากต่อทักษณคดี การสะสมประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยผ่านกระบวนการปะทะสังสรรค์กับสิ่งต่างๆ ในสังคม เป็นต้น ว่าบุคคล สิ่งของ ฯลฯ มีผลโดยตรงต่อทักษณคดี

2. ทักษณคดีมีลักษณะของประเมิน (evaluative nature) กล่าวคือ ทักษณคดีเกิดจากการประเมินความคิดหรือความเชื่อที่บุคคลมีอยู่เกี่ยวกับสิ่งของบุคคลอื่นซึ่งเป็นสื่อกลางทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนองต่อทักษณคดีมีธรรมชาติของการประเมินความคิดหรือความเชื่อที่มีความรู้สึกแฝงอยู่ด้วยการที่บุคคลหนึ่งจะมีทักษณคดีอย่างไรต่อสิ่งใดขึ้นอยู่กับ การประเมินความรู้ความคิดหรือ

ความเชื่อถือที่มีเกี่ยวกับสิ่งนั้นซึ่งจะทำให้ผู้ประเมินความรู้สึกทางบวกหรือทางลบต่อสิ่งดังกล่าวผลของการประเมินอาจแตกต่างกันตามประสบการณ์ของแต่ละบุคคล

3. ทักษะมีคุณภาพและความเข้มข้น (quality and intensity) กล่าวคือคุณภาพและความเข้มของทัศนคติจะเป็นสิ่งที่บอกถึงความแตกต่างของทัศนคติที่แต่ละคนมีต่อสิ่งต่างๆคุณภาพของทัศนคติเป็นสิ่งที่ได้จากการประเมินเมื่อบุคคลประเมินสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็อาจมีทัศนคติทางบวก (ความรู้สึกชอบ) หรือทัศนคติทางลบ (ความรู้สึกไม่ชอบ) ต่อสิ่งนั้นนั่นคือก่อให้เกิดสภาวะความพร้อมที่จะเข้าหาหรือหลีกเลี่ยงสิ่งดังกล่าวส่วนความเข้มข้นจะแสดงความมากน้อยของทัศนคติทางบวกหรือลบหรือบ่งชี้ระดับการประเมิน

4. ทักษะมีความคงทนไม่เปลี่ยนแปลง (permanence) กล่าวคือทัศนคติที่ฝังแน่นลึกซึ้งเนื่องจากสิ่งที่ประเมินมีความชัดเจนถูกต้องแน่นอนหรือในกรณีที่มีการสะสมประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งนั้นโดยผ่านกระบวนการเรียนรู้มานานพอในกรณีเช่นนี้การเพิ่มความรู้ใหม่หรือแม้แต่การบังคับให้แสดงพฤติกรรมนั้นๆอยู่เสมอก็อาจจะไม่มีผลทำให้ทัศนคติที่กล่าวมาข้างต้นเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ตนเองนี้จะสามารถใช้ทำนายหรืออธิบายพฤติกรรมในสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันในเวลาต่อมาได้อย่างถูกต้อง

5. ทักษะต้องมีสิ่งมีหมาย (attitude object) กล่าวคือทัศนคติจะต้องมีสิ่งที่มีหมายที่แน่นอนว่ามีทัศนคติต่ออะไรต่อบุคคลต่อสิ่งของหรือต่อสถานการณ์จะไม่มีทัศนคติลอยๆที่ไม่มีความหมายถึงสิ่งใดและบุคคลจะต้องมีความรู้หรือประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งนั้นทัศนคติจะแตกต่างกันตามระดับความแน่นอนชัดเจนและขอบเขตโครงสร้างซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวน ชนิดและคุณลักษณะของส่วนประกอบสิ่งนั้น

6. ทักษะมีลักษณะและความสัมพันธ์กล่าวคือทัศนคติแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งของบุคคลอื่นหรือสถานการณ์และความสัมพันธ์นี้เป็นความรู้สึกงูใจกล่าวคือความเชื่อของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้นจะทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมฉะนั้นเมื่อมีการประเมินความเชื่อมสัมพันธ์ในรูปแบบดังกล่าวก็จะเกิดขึ้นใน โครงสร้างของทัศนคตินอกจากความสัมพันธ์ข้างต้นยังมีความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละทัศนคติ

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการปฏิบัติ

ความหมายการปฏิบัติ

การปฏิบัติ (Practice) หมายถึงการกระทำ การดำเนินการไปตามระเบียบแบบแผน ประพฤติ แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติความสัมพันธ์

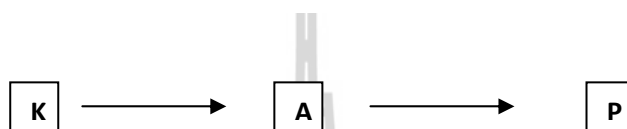
ระหว่างความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติ มีความสัมพันธ์กันได้ 4 ลักษณะ ดังนี้ (นิภา มนูญปิฎ, 2528 อ้างใน สันติภาพ มีสวัสดิ์, 2549)

K คือความรู้ (Knowledge)

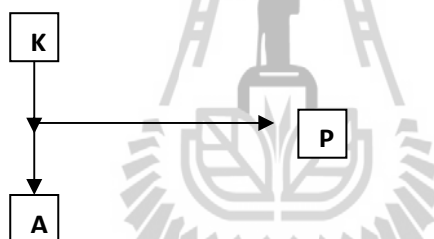
A คือ ทักษะ (Attitude)

P คือ การปฏิบัติ (Practice)

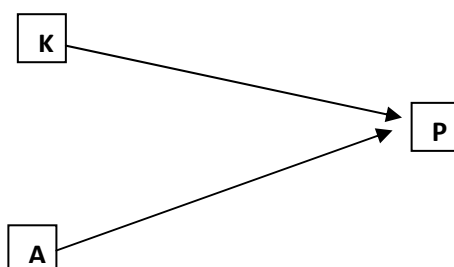
ลักษณะที่ 1 แสดงความรู้มีความสัมพันธ์กับทักษะซึ่งส่งผลให้เกิดการปฏิบัติ



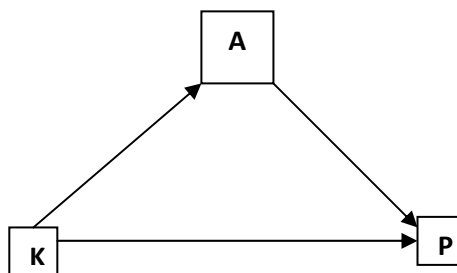
ลักษณะที่ 2 แสดงความรู้และทักษะมีความสัมพันธ์กันทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



ลักษณะที่ 3 แสดงความรู้และทักษะต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้โดยที่ความรู้และทักษะไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน



ลักษณะที่ 4 แสดงความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมมีทักษะเป็นตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



2.5 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใด ๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคม นั้นอาจเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ ที่มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคล หรือกลุ่มบุคคล

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคม นั้น (Gould & KOLB, 1964: 196) และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวว่า ความเบี่ยงเบน คือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างกันหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคมที่ลักษณะแตกต่างกันอัน ได้แก่ ทัศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็น ได้ชัดเจนเป็นต้น (Walman, 1973)

Parsons เสนอแนวคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทาง กว้างๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดไว้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบ คือ ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยความสะดวก และแรงจูงใจที่จะ ผลักดันให้เกิดการทำความผิด (Parsons อ้างถึงใน Thio, 1973)

Merton กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างอิง การกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไป จากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของ บุคคลที่มีสภาพคล้ายกับเด็ก หรือการกระทำที่มีลักษณะทำทายเป็นหรือแหวกแนว เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจที่จะกระทำตามกฎเกณฑ์ตามระเบียบอย่างที่เกี่ยวข้องกัน (Merton อ้างถึงใน Thio: 3-4) เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบนจึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของ คนอื่น ๆ ที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้น ละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎการ เบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานที่คนทั่วไปก่อให้เกิดการ ต่อต้าน และลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดเจนที่สุดคือ อาชญากรรม หรือการกระทำฝ่า

ฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิดยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่า พฤติกรรมใดเบี่ยงเบนหรือไม่นั้น ไม่อาจจะระบุได้ด้วยตัวนี้ เพราะว่าการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับ คนกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ซึ่งในปัจจุบันสังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับการ ยกย่องในความสามารถอีกต่างหากผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่กระทำผิดบรรทัดฐานทุกคน คือผู้ เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมาย หรือจารีตประเพณีมาแล้วไม่ มากก็น้อย เช่น การกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่ว่าจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือไม่ข้ามทางม้าลาย จอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดย อัตโนมติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมสำคัญ นั่นก็ หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อได้รับการประณามหรือตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น ถูกประณามว่าเป็นไอ้ห่วย โหมย จี๊ยา หรือโสเภณี เป็นต้น บางคนอาจกระทำความผิดร้ายแรงแต่ไม่ ถูกประณาม หรือตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบนเนื่องจากว่ามีอำนาจ ดังนั้นการกระทำความผิดกฎหมายจราจร นั้นจะถือว่าการเบี่ยงเบนเมื่อผู้อื่นในสังคมเห็นว่าเป็นการกระทำฝ่าฝืนกฎ และถูกประณามว่า ไม่ดี และในทำนองเดียวกัน ตำรวจจราจรมีหน้าที่รักษากฎระเบียบการจราจร แต่กลับละเว้นการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงถือเป็นการเบี่ยงเบนของตำรวจจราจร

2.6 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีโดมิโน (domino theory)

เฮนริช (Heinrich) ซึ่งเป็นผู้ศึกษาทฤษฎีโดมิโนเกรียงศักดิ์กองพลพรหม (2537, หน้า 43 - 44 อ้างถึงในคณะกรรมการการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป., หน้า 17 - 18) กล่าวว่า การบาดเจ็บและ ความเสียหายต่างๆเป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติภัยเป็นผลมาจากการ กระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนกับตัวโดมิโนที่เรียงกัน อยู่ 5 ตัวใกล้กันเมื่อตัว หนึ่งล้มย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วยตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (social environment of background)
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (defects of person)
3. การกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (unsafe acts/ unsafe condition)
4. อุบัติภัย (accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (injury/ damage)

ทฤษฎีโดมิโนนี้มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (accident chain) การป้องกัน อุบัติภัยตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุเมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้มตัวถัดไปก็ล้มตามดังนั้นหาก ไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือ

สถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้นด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ ตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุโดยการจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่างๆอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้นการที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องแก้ไขได้ยากกว่าเพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

2.6.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

1. ความหมายของอุบัติเหตุ (accident)

The world health organization (WHO) (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2539อ้างถึงในมหาวิทยาลัยขอนแก่น, ม.ป.ป., หน้า 18) ได้ให้ความหมายว่า “an event, independent of the will of man, caused by a quickly action extraneous manifesting itself by injury to body or mine”

พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ให้ความหมายว่า “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดความบังเอิญเป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บตายและทรัพย์สินเสียหายได้”

2. ประเภทอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ตามบัญชีการจำแนกโรคระหว่างประเทศ international statistical classification of disease and related problems tenth revision (ICD 10) คือ

1) อุบัติเหตุจากการชนส่งหรืออุบัติเหตุจากการจราจรซึ่งสามารถแบ่งตามแหล่งที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

- ทางบก (road traffic accident: RTA)
- ทางน้ำ (water accident)
- ทางอากาศ (air accident)
- ทางอื่นๆนอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น

2) อุบัติเหตุอื่นๆที่นอกเหนือจากการชนส่ง

3. ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร (เกรียงศักดิ์กองพลพรหม, 2537 อ้างถึงในคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ, ม.ป.ป., หน้า 19 - 22) ได้จำแนกปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรเป็น 4 ปัจจัยดังนี้

3.1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน

จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทางหลวงในปี พ.ศ. 2534, 2535 และ พ.ศ. 2536 จะพบว่ากว่าร้อยละ 96.00 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากคนซึ่งเห็นว่าเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดซึ่งปัจจัยเกี่ยวกับคนนี้จะสามารถจำแนกได้ดังนี้

1) ผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงเพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้ที่บังคับควบคุมตนเองและยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่างกันซึ่งสาเหตุที่ผู้ขับขี่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุสรุปได้คือ

1.1) ขาดความรู้ความเข้าใจในการจราจรที่ถูกต้องสมบูรณ์ในปัจจุบันผู้ที่ได้รับใบอนุญาตนั้นอาจจะเป็นผู้ที่มีความรู้ในกฎจราจรความเข้าใจในการขับรถความเข้าใจในการจราจรที่ไม่สมบูรณ์เนื่องจากผู้ที่จะได้ใบอนุญาตนั้นสามารถศึกษากฎจราจรจากหนังสือด้วยตนเองหัดขับรถจากเพื่อนพ่อแม่พี่น้องแล้วสามารถไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตได้หลักการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตก็เป็นไปโดยง่ายดังนั้นผู้ที่ผ่านการทดสอบจึงอาจจะเป็นผู้ที่ไม่เข้าใจในการจราจรที่ถูกต้องสมบูรณ์ได้

1.2) สุขภาพร่างกายและจิตใจของผู้ใช้ทางบกพร่องไม่เหมาะสมที่จะขับรถได้อย่างปลอดภัยถึงแม้ว่าการจะขอรับใบอนุญาตขับรถนั้นกฎหมายได้ระบุคุณสมบัติไว้ว่า จะต้องเป็นผู้ที่มีร่างกายสมบูรณ์แข็งแรงไม่พิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้เหมาะสมไม่เป็นโรคติดต่อที่ส่งผลกระทบต่อสังคมไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษก็ตามแต่การทดสอบนั้นมิได้มีการระบุวิธีการในการทดสอบหรือให้ตรวจสอบโดยใช้หลักอะไรนอกจากนั้นยังเป็นการตรวจสอบเพียงครั้งแรกรั้งเดียวโดยใช้ใบรับรองแพทย์เท่านั้นจึงเห็นได้ว่าผู้รับใบอนุญาตขับรถจึงอาจจะมีจิตใจไม่เหมาะสมที่จะขับรถอย่างปลอดภัยได้

นอกจากสาเหตุดังกล่าวแล้วยังมีสาเหตุต่างๆเพิ่มอีกเช่นขาดวินัยขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ดีและปลอดภัยขาดจิตสำนึกความรับผิดชอบที่ดีที่มีต่อตนเองและสังคมขาดมารยาทที่ดีขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยไม่เคารพสิทธิของผู้อื่นและขาดเมตตาธรรมมีทัศนคติในการเลี้ยงชีพเป็นนิสัยไม่เกรงกลัวภัยและกฎหมายมีแนวคิดที่ว่าหากทำผิดเล็กน้อยๆ เป็นสิ่งที่ทำได้มีแนวคิดที่ว่าหากทำผิดก็จะได้รับความช่วยเหลือก้าวร้าวอคติเกลียดแค้นเนื่องจาก ได้รับความกดดันจากระบบสังคมจากภาครัฐและภาคเอกชนเคร่งเครียดในอารมณ์เนื่องจากการทำงานเกินกำลังและเกิดจากการใช้ยาเสพติดสุรายาบ้าและอื่นๆ

2) ผู้โดยสาร

ผู้โดยสารจะเน้นเป็นผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อมเช่นการเร่งรัดให้ผู้ขับรถมีความคึกคะนองให้ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรขับรถแข่งกับคนอื่นหรืออาจจะห้อยโหนรถโดยสารหรือยื่นอวัยวะออกจากตัวรถ

3) คนเดินเท้า

คนเดินเท้ามักจะมีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุเช่นตอนกลางคืนสวมเสื้อสีที่มีดไม่ใช่สะพานข้ามหรือทางข้ามเป็นต้นสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากคนเดินเท้าจะเห็นว่ามียัตราสูงมากดังจะเห็นได้จากสถิติที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากคนเดินเท้าอุบัติเหตุที่เกิดจากคนข้ามบนทางหลวงโดยตัดหน้ายานพาหนะกระชั้นชิดในปี พ.ศ. 2534 มี 99 รายในปี พ.ศ. 2535 มี 44 รายและปี พ.ศ. 2536 มี 64 ราย

3.2 ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ

ในการควบคุมดูแลเกี่ยวกับยานพาหนะนั้นจะเห็นได้ว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 อย่างคือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2532

สำหรับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นกำหนดให้รถยนต์ทุกคันจะต้องทำการตรวจสภาพทุกๆ 1 ปีก่อนที่จะชำระภาษี

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้นปัจจุบันจะมีการตรวจสภาพรถเฉพาะรถใหม่เท่านั้น ยกเว้นรถแท็กซี่รถสามล้อรับจ้างซึ่งจะต้องตรวจสภาพทุกๆ 1 ปีอย่างไรก็ตามขณะนี้ได้มีประกาศของกรมการขนส่งทางบกที่จะให้รถยนต์ที่มีอายุเกิน 10 ปีจะต้องตรวจสภาพทุกครั้งก่อนการชำระภาษีประจำปีและจะลดลงเหลือ 9 ปี 7 ปี 5 ปีตามลำดับ

สาเหตุของยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอาจจะเป็นดังนี้

สภาพชำรุดบกพร่องอันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่างๆเช่นสภาพยางระบบห้ามล้อระบบบังคับเลี้ยวระบบพวงมาลัยระบบการทรงตัวระบบไฟสัญญาณเกิดบกพร่องดังจะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวงที่เกิดจากอุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้องในปี พ.ศ. 2534 มี 26 ครั้งในปี 2535 มี 18 ครั้งใน พ.ศ. 2536 มี 14 ครั้งไม่มีไฟท้ายในเวลากลางคืน พ.ศ. 2534 มี 9 ครั้ง

3.3 ปัจจัยที่เกิดจากทางและสิ่งแวดล้อม

ลักษณะของทางที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้แก่ทางที่กว้างแต่ไม่มีขอบทางหรือทางที่มีช่องทางเดินรถสวนกันแต่ไม่มีแนวกั้นกลางถนนหรือถนนที่ไม่มีเครื่องกั้นทางเช่นทางโค้งเป็นต้นอย่างไรก็ตามพื้นผิวทางนับว่าเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเช่นพื้นผิวทาง

ชำระหนี้สินที่ล้นเป็นต้นนอกจากนี้แล้วปัญหาหาเรื่องแสงสว่างเช่น ไม่มีแสงสว่างในทางแยก ปัญหาเครื่องหมายสัญญาณในการจราจรซึ่งอาจจะติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสมมองไม่ชัดเจนในตอนกลางคืนการตีเส้นบนพื้นถนนไม่ชัดเจนล้วนแล้วแต่เป็นผลที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

สำหรับปัจจัยที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายได้แก่อุปสรรคธรรมชาติเช่นฝนตก - หมอกลดจัดแสงสว่างจากดวงอาทิตย์พุ่งเข้าตา น้ำท่วมบนถนนบางส่วนเป็นต้นนอกจากนี้ยังมีอุปสรรคเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการกระทำของคนได้แก่ควันดำจากรถที่บกพร่องการเผาหญ้าฟางข้าวซึ่งก่อให้เกิดกลุ่มควันหนาที่บดบังทัศนวิสัย โฆษณาข้างทางซึ่งดึงดูดความสนใจของผู้ขับเป็นต้น

3.4 ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพจราจร

สภาพการจราจรที่จะติดขัดหรือการจราจรที่สะดวกเกินไปเป็นส่วนที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นเช่นการจราจรที่ติดขัดทำให้ผู้ขับเกิดความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าจิตใจขาดความรับผิดชอบมุ่งหมายจะไปให้เร็วเพื่อให้ทันเวลาที่กำหนดหรือบางครั้งจะหลับในกรณีที่สะดวกเกินไปจะทำให้ขับรถเร็วขึ้น

ปัจจัยการระบอบาติวิทยาที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมีดังนี้

- 1) Human - pre crash เช่นหลับในเมาสุราเป็นลมฯลฯ
- 2) Human - crash ได้แก่การไม่ใช้ safety device ในรถเช่น seat belt
- 3) Human - post เช่น ไม่ไปทำการรักษาพยาบาลให้ถูกต้องหลังจากได้รับบาดเจ็บ
- 4) Vehicle and equipment - pre crash อาจจะ โทษ human factor ที่ออกแบบรถไม่ดีคนขับขับรถเร็วเกินไป
- 5) Vehicle - equipment-crash อาจจะโทษว่าออกแบบรถไม่ดีมีสิ่งที่เป็นอันตรายต่อผู้โดยสารมาก
- 6) Vehicle - equipment - post crash อาจจะโทษ human factor ว่าหลังจากชนกันแล้วคนขับไม่หยุดรถปล่อยให้รถไปชนสิ่งกีดขวางต่อไป
- 7) Environment - per crash อาจจะโทษ human factor ว่าออกแบบถนนไม่ดีไม่มีป้ายบอกทางอันตราย
- 8) Environment crash อาจจะโทษ human factor ว่าเอาสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที่จะเป็นอันตรายมาตั้งไว้ริมหนทาง
- 9) Environment post-crash อาจจะโทษ human factor ว่าไม่ได้สร้างสถานพยาบาลคอยให้ความช่วยเหลือไว้ใกล้ๆที่เกิดเหตุ

2.6.2 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

ความสูญเสียเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ (วรรณศิริชตเวชและอัจฉราจิตต์สันติสุข, 2539 อ้างถึงในคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป., หน้า 22) จำแนกได้ 2 ประเภทคือ

1. ความสูญเสียทางตรง (direct loss) ได้แก่ค่าบริการฉุกเฉินค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาลค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาลค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วยค่าชดเชยความพิการค่าทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น

2. ความสูญเสียทางอ้อม (indirect loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยเหลือบาดเจ็บการวิเคราะห์สาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราวเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บผลิตภัณฑ์ที่เสียหายในระหว่างเครื่องจักรหยุดงานหากมีการตายหรือพิการเกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการการสูญเสียโอกาส (opportunity loss) ของคนตายและคนพิการหากไม่ได้รับบาดเจ็บและสามารถหารายได้ต่อไปเป็นต้นรวมถึงความสูญเสียเนื่องจากความเจ็บปวดความ โศกเศร้าเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่มองเห็นนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียโดยอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก

2.6.3 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

มาตรการสากลที่ใช้ป้องกันอุบัติเหตุจราจรประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการคือ (คณะกรรมการการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป., หน้า 22) ดังนี้

- 5.1 การให้การศึกษาอบรม (education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กขึ้นมาจนถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้และให้เกิดความสำนึกในความปลอดภัย (safety consciousness)
- 5.2 การบังคับตามกฎหมายจราจร (enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัยรวมทั้งกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องเช่นการตรวจสภาพรถการสอบต่อไปขับขี่การสวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น
- 5.3 การวิศวกรรม (engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรมโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของทางและสภาพสิ่งแวดล้อมของทางและการปรับปรุงยานพาหนะ

2.7 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการจราจร ได้เคยมีนักวิชาการและท่านได้เคยทำการศึกษาได้ดังนี้

จินดา เทพยศ (2543, บทคัดย่อ) ศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารขนาดเล็ก ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น พบว่าปัญหาด้วยการขนส่งและสภาพแวดล้อมไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร

อภาพรรณ คงสงค์ (2543, บทคัดย่อ) ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ในสถานศึกษาเขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่า เยาวชน ปฏิบัติตามกฎจราจรในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 54.18 แต่ส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรถึงร้อยละ 51.40 ที่จะนำไปสู่อุบัติเหตุในด้านการซ้อนท้าย ผู้โดยสารเกิน 1 คน การใช้เบรกกะทันหัน การขับซิ่งย้อนศร หรือในช่องทางเดินรถและขับซิ่งด้วยความเร็วมากกว่า 80 กม./ชม. ปัจจัยประการที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ได้แก่การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อบังคับอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสของการอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ การมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อขับซิ่งรถจักรยานยนต์ตามกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ต่ออิทธิพลจากสื่อมวลชน จากผลวิจัยชี้ให้เห็นว่าปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ได้แก่การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์เพศชาย มีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร การมีประสบการณ์ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ต่ออิทธิพลจากครู

สุนทร เฉลิมเกียรติ (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ผลการศึกษาดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยน่าจะมีพฤติกรรมในการขับซิ่งฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ทั้งนี้เพราะว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยมักจะมีโอกาสทำผิดกฎจราจรมากกว่า ซึ่งนับเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ศราวุฒิ พันัสขาว (2522: 54-55) ศึกษาอาชญากรรมพื้นฐาน: การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะพบว่า ผู้มีการศึกษาดำ จะมีแนวโน้มจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมมากกว่า

ศิริวรรณ จันทร์วิโรจน์ (2528: 54) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด คือ อาชีพรับจ้าง รองลงมาคือนักเรียนนักศึกษา

ชัยพร จุณณวัฒน์(2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเพศชาย

วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ (2529, บทคัดย่อ) ศึกษาการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า จำนวนผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มประชากรที่มีอายุ 14-24 ปี

สุมาดา พาพานิช (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้มีการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้มีระดับการศึกษาสูง

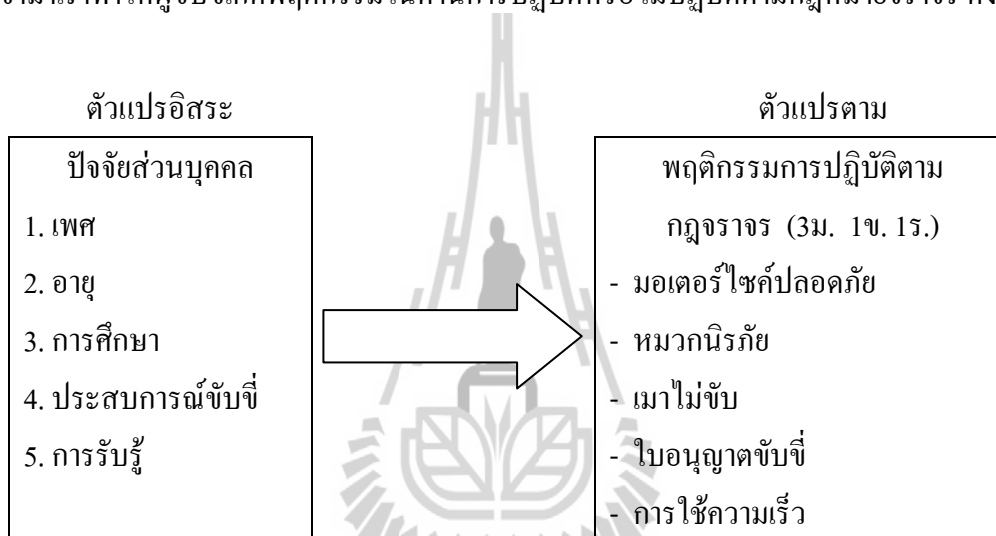
อภิศรา อิศรศักดิ์ ณ อยุธยา (2531: 110-112) ได้สำรวจความรู้ทัศนคติ พฤติกรรมของประชาชนที่มีต่อการใช้สื่อทางโทรทัศน์ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) เพื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาจากกลุ่มประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่กำลังเดินหรือขับรถบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ลาดพร้าว พหลโยธิน เพชรเกษม เพชรบุรีตัดใหม่เจริญกรุง สนามหลวง และงามวงศ์วาน ประชากรทั้งหมด 361 คน ผลการศึกษามีดังนี้

1. กลุ่มผู้เดินทางเท้าจะมีปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจรทางบกหรือปฏิบัติตามระเบียบของกฎหมายมากกว่าผู้ขับรถบริการสาธารณะและผู้ขับรถส่วนบุคคล/บริษัท/รัฐฯ
2. ผู้ขับรถส่วนบุคคล/บริษัท/รัฐฯ มีความรู้เกี่ยวกับองค์ระคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติมากกว่าผู้ขับรถบริการสาธารณะ
3. ผู้ขับรถส่วนบุคคล/บริษัท/รัฐฯ และผู้เดินทางเท้าต่างก็มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่าผู้ขับรถบริการสาธารณะ
4. ผู้ขับรถส่วนบุคคล/บริษัท/รัฐฯ มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรมากกว่าผู้ขับรถบริการสาธารณะ
5. การเปิดรับข่าวสารทางโทรทัศน์ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติมีความสัมพันธ์ กับความรู้เกี่ยวกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติและทัศนคติเกี่ยวกับรายการหรือโฆษณาทางโทรทัศน์ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ
6. ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบจราจรและปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจรช่วยกันอธิบายปฏิบัติตามการเดินทางเท้าตามกฎหมายจราจรอย่างมีวินัยสำคัญทางสถิติ โดยความสามารถในการอธิบายได้ร้อยละ 18.5เมื่อจำแนกประเภทกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน ความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรอิสระซึ่งได้แก่ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร ประเภทผู้ขับรถ

ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร และการเปิดรับข่าวสารทางโทรทัศน์ของคณะกรรมการ
ป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติที่ละตัวกับการปฏิบัติ

2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการทบทวนเอกสารและบทวิจัยที่เกี่ยวข้องได้กรอบแนวคิดจากแนวคิดเรื่องปัจจัยที่
ก่อให้เกิดพฤติกรรมหรือแรงกระตุ้น (สิ่งเร้า) มาทำให้พฤติกรรมเพื่อตอบสนองสิ่งเหล่านั้น
ออกมาในรูปของการแสดงออกต่าง ๆ กล่าวคือ เมื่อมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์
เข้ามาเร้าทำให้ผู้ขับขี่เกิดพฤติกรรมในด้านการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังต่อไปนี้



รูปที่ 2.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัย ที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา และเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ตามตัวแปรต่างๆ เช่น เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้ในการดำเนินการ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา จำนวน 138,532 คน ที่มีสำเนาบัตรประชาชนอยู่ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา (จากสำนักงานทะเบียนราษฎรเทศบาลนครนครราชสีมา ณ เดือนมีนาคม 2555)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในครั้งนี้ คือ ประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา จำนวน 398 คน ซึ่งการกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ด้วยการใช้สูตรของ ยามานะ (Yamane) โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นที่ 0.05 และได้ทำการสุ่มตัวอย่างโดยไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็นแบบบังเอิญ (accidental sampling)

สูตรการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n = ขนาดตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรที่ใช้ในการศึกษา

e = ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม กำหนดให้คลาดเคลื่อนได้ 0.05

$$n = \frac{138532}{1 + 138532(0.05)^2}$$

n = 398 คน

1.34 - 1.67	หมายถึง	การรับรู้ปานกลาง
1.00 - 1.33	หมายถึง	การรับรู้น้อย

3.2.2 พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ได้แก่ การปฏิบัติตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย 3ม. 1ข. 1ร. (มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ พกใบขับขี่และการขับเร็ว) สำหรับข้อคำถามที่ใช้วัดพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายนั้นมี 7 ด้าน จำนวน 22 ข้อ คือ

1. ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	12	ข้อ
2. ด้านหมวกนิรภัย	2	ข้อ
3. ด้านเมาสุรา	1	ข้อ
4. ด้านใบอนุญาตขับขี่	1	ข้อ
5. ด้านความเร็ว	2	ข้อ
6. ด้านสัญญาณไฟรถ	2	ข้อ
7. ด้านโทรศัพท์มือถือ	2	ข้อ

สำหรับข้อคำถามที่ใช้วัดพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายมีข้อคำถามเชิงบวกและข้อคำถามเชิงลบ ดังนี้

คำถามเชิงบวก

- ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน
- สัญญาณไฟหน้า
- สัญญาณไฟหลัง
- สัญญาณไฟเลี้ยว
- สัญญาณแตร
- สัญญาณเบรก
- สภาพเกียร์
- สภาพยางรถ
- สภาพล้อรถ
- สภาพโซ่
- น้ำมัน
- น้ำมันหล่อลื่น
- ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ติดตัวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กม. / ชม. ในเขตเทศบาล

- ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล
- ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์
- เวลาสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ จะรัดสายรัดคานให้กระชับ
- ท่านเปิดสัญญาณไฟหน้าขณะขับขีรถจักรยานยนต์
- ท่านเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขณะเลี้ยวรถจักรยานยนต์
- ท่านใช้อุปกรณ์เสริม (Bluetooth, Smalltalk) ในการคุยโทรศัพท์ขณะขับขีรถจักรยานยนต์

คำถามเชิงลบ

- ท่านคุยโทรศัพท์ขณะขับขีรถจักรยานยนต์
- ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา

การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อจะมี 4 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติ โดยผู้ตอบเลือกเพียง 1 คำตอบและมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้

	คำถามเชิงบวก	คำถามเชิงลบ
ปฏิบัติทุกครั้ง	ได้คะแนน 4 คะแนน	ได้คะแนน 1 คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ได้คะแนน 3 คะแนน	ได้คะแนน 2 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	ได้คะแนน 2 คะแนน	ได้คะแนน 3 คะแนน
ไม่เคยปฏิบัติ	ได้คะแนน 1 คะแนน	ได้คะแนน 4 คะแนน

การกำหนดค่าคะแนน

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{ค่าคะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{4 - 1}{4} = 0.75$$

3.26 - 4.00	หมายถึง	พฤติกรรมที่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
2.51 - 3.25	หมายถึง	พฤติกรรมค่อนข้างดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
1.76 - 2.50	หมายถึง	พฤติกรรมค่อนข้างไม่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
1.00 - 1.75	หมายถึง	พฤติกรรมที่ไม่ได้ในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

3.3 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเองมีขั้นตอนในการสร้าง ดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุ มาตรการการป้องกันในการบังคับใช้ กฎหมาย ตลอดจนเรื่องของแรงจูงใจหรือแรงกระตุ้น (สิ่งเร้า) ที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อความปลอดภัยและลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร
2. การสร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและตรวจสอบเนื้อหาแล้วนำมาปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา
3. นำแบบสอบถามที่ได้มาทดลองใช้ (Try out) กับประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยการหาค่าค่าความเที่ยงตรงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม ก่อนนำไปเก็บข้อมูลจริงต่อไป

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ คำนวณการเก็บรวบรวมข้อมูลตามวิธีการและขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ติดต่อประสานงานกับประธานชุมชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการวิจัย
2. เก็บรวบรวมแบบสอบถามเพื่อทำการประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ตอน คือ

- ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา
- ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ตามตัวแปร เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ และการรับรู้โดยใช้วิธีประมวลผลค่าทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์เนื้อหาให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูล และตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา การจับจี้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ร้อยละ
2. ข้อมูลพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าสถิติ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)
3. ทดสอบสมมติฐาน โดยกลุ่มตัวอย่างมี 2 กลุ่ม เลือกใช้ T-Test , F- Test และหากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ใช้วิธี One - way ANOVA และทำการเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD



บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการวิจัยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา จำนวน 138,532 คน ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์เป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์การเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ตามตัวแปร เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้ในการดำเนินการ โดยใช้วิธีประมวลผลค่าทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์

4.1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.1 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 51.30 เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 48.70 โดยส่วนใหญ่มีอายุ 26 - 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.50 รองลงมาคืออายุต่ำกว่า 26 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.40 และน้อยที่สุดคืออายุ 40 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 29.10 ตามลำดับ และระดับการศึกษา ม.6 ถึงปริญญาตรี ร้อยละ 61.80 รองลงมา ต่ำกว่า ม.6 ร้อยละ 27.90 และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 10.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	194	48.7
หญิง	204	51.3
2. อายุ		
ต่ำกว่า 26 ปี	117	29.4
26 - 40 ปี	165	41.5
41 ปีขึ้นไป	116	29.1
3. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่า ม.6	111	27.90
ม.6 ถึง ป.ตรี	246	61.80
สูงกว่า ป.ตรี	41	10.30

จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการจับจี้รถจักรยานยนต์ และการมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองแสดงดังตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 88.70 และในส่วที่ไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 11.30 ตามลำดับ

อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ส่วนใหญ่อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ 1 - 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 54.67 รองลงมา คือ อายุการใช้งาน 4 - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.73 อายุการใช้งาน 7 - 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.65 และน้อยที่สุด คือ อายุการใช้งาน 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 5.95 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้ตอบแบบสอบถาม

การขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. การมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง		
ไม่มี	45	11.3
มี	353	88.7
2. อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ (45 คน ไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง)		
1 - 3 ปี	193	54.67
4 - 6 ปี	112	31.73
7 - 9 ปี	27	7.65
10 ปีขึ้นไป	21	5.95
3. ความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่อ 1 สัปดาห์		
1 - 2 วัน	43	10.80
3 - 4 วัน	75	18.84
7 - 9 วัน	77	19.35
ทุกวัน (7 วัน)	203	51.01
4. ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน		
น้อยกว่า 5 กิโลเมตร	55	13.82
5 - 10 กิโลเมตร	162	40.70
11 - 16 กิโลเมตร	71	17.84
มากกว่า 15 กิโลเมตรขึ้นไป	27	27.64
5. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติ		
น้อยกว่า 50 กิโลเมตร / ชั่วโมง	59	14.83
50 - 70 กิโลเมตร / ชั่วโมง	163	40.95
71 - 90 กิโลเมตร / ชั่วโมง	120	30.15
มากกว่า 91 กิโลเมตร / ชั่วโมงขึ้นไป	56	14.07

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

การขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
6. การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ (45 คน ไม่มี รถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง)		
ปรับแต่ง	127	32.23
ไม่ปรับแต่ง	267	67.77

ความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่
ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 51.01 รองลงมา คือ ขับขี่ 5 - 6 วัน คิดเป็นร้อยละ
19.35 ขับขี่ 3 - 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 18.84 และน้อยที่สุด ขับขี่ 1 - 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 10.80
ตามลำดับ

ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 วัน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่
ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะทาง 5 - 10 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 40.70 รองลงมา คือ
ระยะทางมากกว่า 15 กิโลเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 27.64 ระยะทาง 11 - 15 กิโลเมตร คิดเป็น
ร้อยละ 17.84 และน้อยที่สุด คือ ระยะทางน้อยกว่า 5 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 13.82
ตามลำดับ

การใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปกติพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้
ความเร็วในการขับขี่ 50 - 70 กิโลเมตร / ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 40.95 รองลงมา คือ ใช้ความเร็ว
71 - 90 กิโลเมตร / ชั่วโมง ใช้ความเร็วน้อยกว่า 50 กิโลเมตร / ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 14.83
และน้อยที่สุด คือ ใช้ความเร็วมากกว่า 91 กิโลเมตร / ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 14.07 ตามลำดับ

การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ปรับแต่ง 267 ราย
คิดเป็นร้อยละ 67.77 และปรับแต่งจำนวน 127 รายคิดเป็นร้อยละ 32.23ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ด้านประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	21	5.3
1 - 3 ปี	111	27.9
4 - 6 ปี	109	27.4
7 ปีขึ้นไป	157	39.4
2. การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจในรอบ 1 สัปดาห์		
ไม่เคย	160	40.20
1 - 3 ครั้ง	190	47.74
4 - 6 ครั้ง	28	7.03
7 ครั้ง	20	5.03
3. การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี ที่ผ่านมา		
ไม่เคย	168	42.21
เคย	230	57.79
4. การได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (168 คนไม่เคยประสบอุบัติเหตุ)		
ไม่ได้รับบาดเจ็บเลย	25	10.87
บาดเจ็บเล็กน้อย	122	53.04
บาดเจ็บมาก (ต้องพบแพทย์)	52	22.61
บาดเจ็บสาหัส (นอนรักษาตัวในโรงพยาบาล)	31	13.48
5. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
ไม่มี	72	18.1
มีแล้วไม่เกิน 1 ปี	64	16.1
มีแล้ว 1 - 3 ปี	116	29.1
มีแล้ว 4 ปีขึ้นไป	146	36.7

จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามด้านประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ แสดงดังตารางที่ 4.3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 7 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 39.40 รองลงมา คือ ประสบการณ์ 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.90 ประสบการณ์ 4-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.75 และน้อยที่สุด คือ ประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจในรอบ 1 สัปดาห์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยถูกเรียกตรวจ 1-3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.74 รองลงมา คือ ไม่เคย คิดเป็นร้อยละ 40.2 เคยถูกเรียกตรวจ 4-6 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.03 และน้อยที่สุด คือ เคยถูกเรียกตรวจ 7 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 5.03 ตามลำดับ

การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เคยประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 57.79 และในส่วนของคนไม่เคยประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 42.21

การได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 53.04 รองลงมาบาดเจ็บมาก (ต้องพบแพทย์) คิดเป็นร้อยละ 22.61 บาดเจ็บสาหัส คิดเป็นร้อยละ 13.48 และน้อยที่สุด คือ ไม่ได้บาดเจ็บเลย คิดเป็นร้อยละ 10.87 ตามลำดับ

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ามี 4 ปีขึ้นไปจำนวน 146 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.7 มีใบอนุญาต 1-3 ปี จำนวน 116 รายคิดเป็นร้อยละ 29.1 ไม่มีใบอนุญาต จำนวน 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.1 และมีใบอนุญาต ไม่เกิน 1 ปี จำนวน 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.1 ตามลำดับ

จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการรับรู้ (ข้อมูล/ข่าวสาร / มาตรการการบังคับใช้กฎหมาย/ความรุนแรงของอุบัติเหตุ) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แสดงดังตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เคยรับรู้ข้อมูลข่าวสารนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58 รองลงมา คือ รับรู้ข้อมูลข่าวสารบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 20.4 เคยรับรู้ข้อมูลข่าวเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 10.60 และน้อยที่สุด คือ ไม่เคยรับรู้ข้อมูลข่าวสาร คิดเป็นร้อยละ 11.00 ตามลำดับ

การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร.) พบว่า ส่วนใหญ่เคยรับรู้มาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 70.85 และในส่วนที่ไม่เคยรับรู้มาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 29.15

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าเคยรับรู้ คิดเป็นร้อยละ 70.9 และไม่เคยรับรู้ คิดเป็นร้อยละ 28.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการรับรู้ (ข้อมูลข่าวสาร

มาตรการการบังคับใช้กฎหมาย / ความรุนแรงของอุบัติเหตุ) ของผู้ตอบแบบสอบถาม

การรับรู้	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการจับจี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย		
ไม่เคย	44	11.00
เคยประจำ	42	10.60
เคยบ่อยครั้ง	81	20.4
เคยนาน ๆ ครั้ง	231	58
2. การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม 1ข 1ร)		
ไม่เคย	116	29.15
เคย	282	70.85
3. การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์		
ไม่เคย	115	28.9
เคย	282	70.9

4.2 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยแสดงดังตารางที่ 4.5 พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีในภาพรวม เมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมการปฏิบัติด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อยดังนี้ การตรวจน้ำมันรถก่อนการจับจี้ ($\bar{X}=2.99$) การปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน ($\bar{X}=2.94$) การตรวจสภาพยางรถ ($\bar{X}=2.62$) การตรวจสภาพเบรก ($\bar{X}=2.71$ S.D. = 0 .95) การตรวจไฟหน้ารถ ($\bar{X}=2.88$) การใช้สัญญาณแตร ($\bar{X}=2.63$) การดูแลรักษาไฟท้าย ($\bar{X}=2.82$) การตรวจสัญญาณไฟเลี้ยว ($\bar{X}=2.78$)

การตรวจสอบสภาพเกียร์ ($\bar{X} = 2.57$) สภาพล้อรถมีการตรวจสอบ ($\bar{X} = 2.56$) สภาพโซ่ ($\bar{X} = 2.53$) และการตรวจน้ำมันหล่อลื่น ($\bar{X} = 2.44$) ตามลำดับ ภาพรวม ก่อนข้างดี ($\bar{X} = 2.70$)

ด้านการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ติดตัวแสดงดังตารางที่ 4.6 พบว่า ทุกครั้งที่ขับขี่ประชาชนจะนำไปขับขี่ติดตัวทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 59.30 ไม่พกพาร้อยละ 17.60 บางครั้งร้อยละ 12.60 และบ่อยครั้งร้อยละ 10.60 ตามลำดับได้ ($\bar{X} = 3.11$) ภาพรวม ก่อนข้างดี

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S D) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม
จำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านมอเตอร์ไซค์
ปลอดภัย

ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	ระดับการปฏิบัติ					\bar{X}	S D	แปลความ
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย				
การตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ ในรอบ 1 สัปดาห์								
1. ปรับกระจกส่องหลังให้ ชัดเจน	135	124	118	21	2.94	0.92	ก่อนข้างดี	
2. สัญญาณไฟหน้า	119	137	118	24	2.88	0.91	ก่อนข้างดี	
3. สัญญาณไฟท้าย	108	141	119	30	2.82	0.92	ก่อนข้างดี	
4. สัญญาณไฟเลี้ยว	100	143	118	34	2.78	0.92	ก่อนข้างดี	
5. สัญญาณแตร	90	128	122	58	2.63	0.99	ก่อนข้างดี	
6. สภาพเบรก	99	122	139	38	2.71	0.95	ก่อนข้างดี	
7. สภาพเกียร์	88	116	129	65	2.57	1.00	ก่อนข้างดี	
8. สภาพยางรถ	80	134	136	48	2.62	0.94	ก่อนข้างดี	
9. สภาพล้อรถ	77	115	162	44	2.56	0.93	ก่อนข้างดี	
10. สภาพโซ่	77	112	156	53	2.53	0.95	ก่อนข้างดี	
11. น้ำมัน	148	124	100	26	2.99	0.94	ก่อนข้างดี	

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S D) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม
 จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านมอเตอร์ไซค์
 ปลดคกัย (ต่อ)

ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดคกัย	ระดับการปฏิบัติ						
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย	\bar{X}	S D	แปลความ
12. น้ำมันหล่อลื่น	54	131	148	65	2.44	0.92	ค่อนข้างไม่ดี

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม
 จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านใบอนุญาตขับขี่

ด้านใบอนุญาตขับขี่	ระดับการปฏิบัติ						
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย	\bar{X}	S D	แปลความ
การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ติดตัว ขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์	236 (59.30)	42 (10.60)	50 (12.60)	70 (17.60)	3.11	1.19	ค่อนข้างดี

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถาม
 จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านความเร็ว

ด้านความเร็ว	ระดับการปฏิบัติ						
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4-6 วัน)	บางครั้ง (1-3วัน)	ไม่เคย	\bar{X}	S. D.	แปลความ
1.การขับขี่รถจักร ยานยนต์ ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชั่วโมง ในเขตเทศบาล	188	82	76	51	3.02	1.08	ค่อนข้างดี
2.การขับขี่รถ จักรยานยนต์ด้วย ความเร็วไม่เกิน 90 กม / ชั่วโมง นอกเขตเทศบาล	181	87	68	62	2.97	1.12	ค่อนข้างดี

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านความเร็วแสดงดังตารางที่ 4.7 พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ด้านความเร็วในภาพรวม อยู่ในระดับพฤติกรรมปฏิบัติค่อนข้างไม่ดี เมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านความเร็ว พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลมีพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีในเรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ ชั่วโมงในเขตเทศบาล ($\bar{X} = 3.02$) และการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ ชั่วโมงนอกเขตเทศบาลค่อนข้างดี ได้ ($\bar{X} = 2.97$) ได้ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.35$)

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S D) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านหมวกนิรภัย

ด้านหมวกนิรภัย	ระดับการปฏิบัติ					SD	แปลความ
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย	\bar{X}		
1. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์	248	83	47	20	3.40	0.88	ค่อนข้างดี
2. การรัดสายรัดคางหมวกนิรภัยให้กระชับขณะขับขีรถจักรยานยนต์	233	81	54	30	3.30	0.97	ค่อนข้างดี

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านหมวกนิรภัย แสดงดังตารางที่ 4.8 พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมไม่ปฏิบัติเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านหมวกนิรภัยพบว่าประชาชนมีพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.40$)และการรัดสายรัดคางหมวกนิรภัยให้กระชับขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.30$) ได้ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.35$)

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม
จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านสัญญาณไฟ

ด้านสัญญาณไฟ	ระดับการปฏิบัติ						
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย	\bar{X}	S D	แปลความ
1. การเปิดสัญญาณไฟหน้า ขณะขับขีรถจักรยานยนต์	238	80	64	16	3.36	0.89	ค่อนข้างดี
2. การเปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ขณะขับขีรถจักรยานยนต์	231	76	67	24	3.29	0.95	ค่อนข้างดี

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านสัญญาณไฟ แสดงดังตารางที่ 4.9 จากตารางที่ 4.9 เมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านสัญญาณไฟพบว่าประชาชน มีพฤติกรรมค่อนข้างดีในเรื่องการเปิดสัญญาณไฟหน้าขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.36$) และการเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ($X 3.29$) ตามลำดับ ได้ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.35$)

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม
จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้าน
โทรศัพท์มือถือ

ด้านโทรศัพท์มือถือ	ระดับการปฏิบัติ						
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย	\bar{X}	S D	แปลความ
1. การคุยโทรศัพท์มือถือ ขณะขับขีรถ จักร ยานยนต์	34	75	102	187	3.11	0.99	ค่อนข้างดี
2. การใช้อุปกรณ์เสริมในการคุย โทรศัพท์ มือถือขณะขับขีรถ จักร ยานยนต์	20	25	83	270	3.52	0.82	ค่อนข้างดี

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านโทรศัพท์มือถือแสดงดังตารางที่ 4.10 พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านโทรศัพท์มือถือใน

ภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านโทรศัพท์มือถือ พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลมีพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีในเรื่องการใช้อุปกรณ์เสริมในการคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.52$) และการคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.11$) ได้ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.31$)

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ด้านเมาสุรา

ด้านเมาสุรา	ระดับการปฏิบัติ						แปลความ
	ทุกครั้ง (7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่ เคย	\bar{X}	SD	
1. การขับขีรถจักรยานยนต์ ขณะเมาสุรา	14	33	74	277	3.54	0.79	ค่อนข้างดี

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านเมาสุราแสดงดังตารางที่ 4.11 พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านเมาสุราในภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติที่ดีเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านเมาสุรา พบว่าประชาชนมีพฤติกรรมการปฏิบัติที่ดีในเรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา ($\bar{X} = 3.54$) ได้ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.54$)

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถาม
จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายในแต่ละด้าน

พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับ ใช้กฎหมาย	\bar{X}	S D	แปลความ	อันดับ
1. ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	2.70	0.71	ค่อนข้างดี	6
2. ด้านใบอนุญาตขับขี่	3.11	1.19	ค่อนข้างดี	4
3. ด้านความเร็ว	3.00	0.65	ค่อนข้างดี	5
4. ด้านหมวกนิรภัย	3.35	0.87	ปฏิบัติ	2
5. ด้านสัญญาณไฟรถ	3.35	0.87	ปฏิบัติ	2
6. ด้านโทรศัพท์มือถือ	3.31	0.78	ปฏิบัติ	3
7. ด้านเมาสุรา	3.54	0.79	ปฏิบัติ	1

จากตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายพบว่าประชาชนในเขตเทศบาล มีพฤติกรรมปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายด้านพบว่าประชาชนในเขตเทศบาลปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านเมาสุราขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมปฏิบัติดี ($\bar{X} = 3.54$) ด้านหมวกนิรภัยและ ด้านสัญญาณไฟรถได้ ($\bar{X} = 3.35$) พฤติกรรมปฏิบัติตาม ด้านโทรศัพท์มือถือได้ ($\bar{X} = 3.$) พฤติกรรมค่อนข้างดี ด้านใบอนุญาตขับขี่ประชาชนมีพฤติกรรมพกพาขณะขับขี่ค่อนข้างดีได้ ($\bar{X} = 3.11$) ตามด้วยด้านความเร็วได้ ($\bar{X} = 3.00$) ค่อนข้างดี ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ($\bar{X} = 2.7$) ค่อนข้างดี ได้ภาพรวม ($\bar{X} = 3.19$) สรุปพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างดี ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.19$)

4.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

4.3.1 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แยกตามเพศ

พฤติกรรมการปฏิบัติ ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟรถ แยกตามเพศแสดงดังตารางที่ 4.13 พบว่าเพศชายและเพศหญิงมีพฤติกรรมการปฏิบัติไม่แตกต่างกัน มีเพียงด้านความเร็วที่เพศชายจะใช้ความเร็วกว่าเพศหญิง ด้านโทรศัพท์มือถือเพศชายจะใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่มากกว่าเพศหญิง และด้านเมาสุราเพศชายจะมีพฤติกรรมเมาแล้วขับมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 4.13 การเปรียบเทียบเพศกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ตามตัวแปรเพศ

กฎหมายความปลอดภัย	t	Sig.	\bar{X} ชาย	\bar{X} หญิง
1. ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย	1.888	0.235		
2. ด้านใบอนุญาตขับขี่	-1.472	0.142		
3. ด้านความเร็ว	-2.684	0.008*	2.85	3.14
4. ด้านหมวกนิรภัย	-1.580	0.115		
5. ด้านสัญญาณไฟรถ	-1.580	0.115		
6. ด้านโทรศัพท์มือถือ	-3.266	0.001*	3.18	3.43
7. ด้านเมาสุรา	-1.874	0.000*	3.24	3.83

4.3.2 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แยกตามอายุ

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยตามช่วงอายุ แสดงดังตารางที่ 4.14 และ 4.15 พบว่าผู้ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 เมื่อเปรียบเทียบรายคู่ ตามกลุ่มอายุ พบว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 26 ปี และอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมการปฏิบัติน้อยกว่ากลุ่มอายุระหว่าง 26 – 40 ปี

ตารางที่ 4.14 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดคีย์ แยกตามอายุ

อายุ	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	5.286	2.643	5.311	0.005*
ภายในกลุ่ม	392	195.08	0.498		
รวม	394	200.37			

ตารางที่ 4.15 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดคีย์แยกตามอายุ

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	<i>Sig</i>
26-40 ปี	ต่ำกว่า 26 ปี	0.263	0.002
26-40 ปี	41 ปีขึ้นไป	0.195	0.024

ตารางที่ 4.16 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการพกใบอนุญาตขับขี่ตามช่วงอายุ พบว่ากลุ่มอายุต่างก็มีพฤติกรรมการปฏิบัติแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และการเปรียบเทียบรายคู่ตามกลุ่มอายุเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการพกใบอนุญาตขับขี่ แสดงดังตารางที่ 4.17 พบว่าผู้มีอายุน้อยกว่า 26 ปี มีพฤติกรรมการปฏิบัติน้อยกว่าผู้มีอายุตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.16 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านการพกพาใบอนุญาตขับขี่ แยกตามอายุ

อายุ	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	12.217	6.109	4.399	0.013*
ภายในกลุ่ม	395	584.466	1.389		
รวม	397	560.683			

ตารางที่ 4.17 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการพกพาใบอนุญาตขับขี่ แยกตามอายุ

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	<i>Sig</i>
ต่ำกว่า 26 ปี	26-40 ปี	-0.360	0.012
ต่ำกว่า 26 ปี	41 ปีขึ้นไป	-0.412	0.008

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านความเร็ว ตามช่วงอายุ แสดงดังตารางที่ 4.18 พบว่ากลุ่มอายุต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.18 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านความเร็ว แยกตามอายุ

อายุ	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	2.567	1.283	1.135	0.323
ภายในกลุ่ม	395	446.683	1.131		
รวม	397	449.249			

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการสวมหมวกนิรภัย ตามช่วงอายุ แสดงดังตารางที่ 4.19 พบว่ากลุ่มอายุต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 การเปรียบเทียบรายคู่ตามกลุ่มอายุ เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการสวมหมวกนิรภัยแสดงดังตารางที่ 4.20 พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 26 ปี มีพฤติกรรมการปฏิบัติน้อยกว่าผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.19 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสวมหมวกนิรภัย แยกตามอายุ

อายุ	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	7.731	3.865	5.167	0.006*
ภายในกลุ่ม	395	295.523	0.748		
รวม	397	303.254			

ตารางที่ 4.20 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านสวมหมวกนิรภัย แยกตามอายุ

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	<i>Sig</i>
ต่ำกว่า 26 ปี	26 - 40 ปี	-0.318	0.003
ต่ำกว่า 26 ปี	41 ปีขึ้นไป	-0.286	0.012

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านสัญญาณไฟรด ตามช่วงอายุแสดงดังตารางที่ 4.21 พบว่ากลุ่มอายุต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายแตกต่างกัน

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามกลุ่มอายุ เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านสัญญาณไฟรถแสดงดังตารางที่ 4.22 พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 26 ปี มีพฤติกรรมการปฏิบัติน้อยกว่า ผู้มีอายุตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.21 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสัญญาณไฟรถ แยกตามอายุ

อายุ	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	7.731	3.865	5.167	0.006*
ภายในกลุ่ม	395	295.523	0.748		
รวม	397	303.254			

ตารางที่ 4.22 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัยยะ) ด้านสัญญาณไฟรถ แยกตามอายุ

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	<i>Sig</i>
ต่ำกว่า 26 ปี	28-40 ปี	-0.318	0.003
ต่ำกว่า 26 ปี	43 ปีขึ้นไป	-0.256	0.012

ตารางที่ 4.23 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านโทรศัพท์มือถือตามช่วงอายุ พบว่ากลุ่มอายุต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 การเปรียบเทียบรายคู่ตามกลุ่มอายุเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านโทรศัพท์มือถือแสดงดังตารางที่ 4.24 พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมการปฏิบัติมากกว่า ผู้มีอายุต่ำกว่า 41 ปี

ตารางที่ 4.23 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามอายุ

อายุ	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	5.582	2.791	4.717	0.009*
ภายในกลุ่ม	395	233.723	0.592		
รวม	397	239.305			

ตารางที่ 4.24 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามอายุ

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	Sig
ต่ำกว่า 26 ปี	41 ปีขึ้นไป	-0.225	0.020
ต่ำกว่า 26-40 ปี	41 ปีขึ้นไป	-0.274	0.030

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านด้านเมาส์รา ตามช่วงอายุแสดงดังตารางที่ 4.25 พบว่ากลุ่มอายุต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 การเปรียบเทียบรายคู่ตามกลุ่มอายุเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านเมาส์ราแสดงดังตารางที่ 4.26 พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมการปฏิบัติมากกว่า ผู้มีอายุน้อยกว่า 41 ปี

ตารางที่ 4.25 ตารางผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านเมาส์รา แยกตามอายุ

อายุ	Df	SS	MS	F	sig
ระหว่างกลุ่ม	2	6.27	3.14	5.11	0.006*
ภายในกลุ่ม	395	242.50	0.61		
รวม	397	248.77			

ตารางที่ 4.26 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านเมาส์รา แยกตามอายุ

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	sig
ต่ำกว่า 26 ปี	41 ปีขึ้นไป	-0.322	0.002
ต่ำกว่า 26-40 ปี	41 ปีขึ้นไป	-0.209	0.028

4.3.3 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แยกตามการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดกัย สำหรับระดับการศึกษาต่างๆแสดงดังตารางที่ 4.27 พบว่าการศึกษิต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านการพักใบอนุญาตขับขี่ สำหรับระดับการศึกษาต่างๆแสดงดังตารางที่ 4.28 พบว่าในช่วงการศึกษาต่างกันจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ตารางที่ 4.29 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามการศึกษา เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการพักใบอนุญาตขับขี่ พบว่าผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม. 6 มีพฤติกรรมการปฏิบัติดีน้อยกว่าผู้มีการศึกษาดังแต่ระดับ ม.6 ขึ้นไป

ตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดล็อกแยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	2.61	1.30	2.59	0.076
ภายในกลุ่ม	392	242.50	0.61		
รวม	394	200.73			

ตารางที่ 4.28 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านพักใบอนุญาตขับขี่แยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	17.61	8.8	6.40	0.02*
ภายในกลุ่ม	395	543.08	1.38		
รวม	397	560.68			

ตารางที่ 4.29 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการพักใบขับขี่แยกตามการช่วงศึกษา

อายุ (I)	อายุ (J)	Mean dif (I-J)	<i>sig</i>
ต่ำกว่า ม. 6	ม.6 – ป.ตรี	-0.397	0.003
ต่ำกว่า ม. 6	สูงกว่า ป.ตรี	-0.661	0.002

\ ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านความเร็วตามระดับด้านหมวดนิรภัย ด้านสัญญาณไฟรถ ด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านเมาสุรา การศึกษาแสดงดังตารางที่ 4.30 – 4.34 ตามลำดับ พบว่าระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายคันที่กล่าวถึงข้างต้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.30 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านความเร็ว แยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	2.79	1.39	1.24	0.292
ภายในกลุ่ม	395	446.46	1.13		
รวม	397	449.25			

ตารางที่ 4.31 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านหมวกนิรภัย แยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	2.82	1.41	1.85	0.158
ภายในกลุ่ม	395	300.43	0.76		
รวม	397	303.25			

ตารางที่ 4.32 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสัญญาณไฟรถ แยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	2.821	1.410	1.854	0.158
ภายในกลุ่ม	395	300.433	0.761		
รวม	397	303.254			

ตารางที่ 4.33 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	1.085	0.542	0.899	0.408
ภายในกลุ่ม	395	238.220	0.603		
รวม	397	239.305			

ตารางที่ 4.34 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านเมาสุรา แยกตามช่วงการศึกษา

การศึกษา	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	2	1.298	0.649	1.036	0.356
ภายในกลุ่ม	395	247.475	0.627		
รวม	397	248.774			

4.3.4 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แยกตาม ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย แยกตามประสบการณ์แสดงดังตารางที่ 4.35 พบว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ตาราง 4.36 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามประสบการณ์การขับขี่ เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 1 ปี จะเป็นกลุ่มที่มีการดูแลรถมอเตอร์ไซค์ปลอดภัยน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ

ตารางที่ 4.35 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	6.664	2.221	4.484	0.004*
ภายในกลุ่ม	391	193.709	0.495		
รวม	394	200.373			

ตารางที่ 4.36 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านมอเตอร์ไซค์
ปลอดภัย แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์การขับขี่ (I)	ประสบการณ์การขับขี่ (J)	Mean dif (I-J)	<i>sig</i>
น้อยกว่า 1 ปี	2-3 ปี	-0.427	0.011
น้อยกว่า 1 ปี	4-6 ปี	-0.538	0.001
น้อยกว่า 1 ปี	7 ปีขึ้นไป	-0.568	0.001

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการพกใบอนุญาตขับขี่ แยกตามประสบการณ์แสดงดังตารางที่ 4.37 พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีพฤติกรรมการพกใบอนุญาตขับขี่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตาราง 4.38 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามประสบการณ์การขับขี่ เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านการพกใบอนุญาตขับขี่ พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีการพกใบอนุญาตขับขี่ น้อยกว่ากลุ่มอื่นๆหรือ 2 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.37 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านพวกใบอนุญาตขับขี่ แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	13.781	4.624	3.331	0.02*
ภายในกลุ่ม	394	546.813	1.388		
รวม	397	560.683			

ตารางที่ 4.38 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการพวกใบอนุญาต
ขับขี่แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์การขับ ขี่ (I)	ประสบการณ์การขับ ขี่ (J)	Mean dif (I-J)	<i>sig</i>
น้อยกว่า 1 ปี	2 -3 ปี	-0.607	0.031
น้อยกว่า 1 ปี	4 -6 ปี	-0.856	0.002
น้อยกว่า 1 ปี	7 ปีขึ้นไป	-0.718	0.007

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านความเร็วแยกตามประสบการณ์ แสดงดังตารางที่ 4.39 พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีพฤติกรรมปฏิบัติต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตารางที่ 4.40 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามประสบการณ์การขับขี่ เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านความเร็ว พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 1 ปี จะเป็นกลุ่มที่มีการปฏิบัติด้านความเร็วตามกฎหมายน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ หรือ 2 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.39 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านความเร็ว แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	12.678	4.226	3.814	0.010*
ภายในกลุ่ม	394	436.571	1.108		
รวม	397	449.249			

ตารางที่ 4.40 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านความเร็ว แยกตาม
ประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์การขับขี่ จี้ (I)	ประสบการณ์การขับขี่ จี้ (J)	Mean dif (I-J)	sig
น้อยกว่า 1 ปี	2-3 ปี	-0.710	0.005
น้อยกว่า 1 ปี	4-6 ปี	-0.799	0.002
น้อยกว่า 1 ปี	7 ปีขึ้นไป	-0.570	0.020

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านหมวกนิรภัยตามประสบการณ์แสดงดังตารางที่ 4.41 พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติด้านการสวมหมวกนิรภัยต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตารางที่ 4.42 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามประสบการณ์การขับขี่เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านการสวมหมวกนิรภัย พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 1 ปี จะเป็นกลุ่มที่มีการปฏิบัติด้านการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ และกลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 2 - 3 ปี มีการปฏิบัติด้านการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่ม 4 - 6 ปี

ตารางที่ 4.41 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านการสวมหมวกนิรภัย แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	df	SS	MS	F	sig
ระหว่างกลุ่ม	3	14.346	4.782	6.522	0.000*
ภายในกลุ่ม	394	288.908	0.733		
รวม	397	303.254			

ตารางที่ 4.42 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านการสวมหมวกนิรภัย
แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์การขับขี่ (I)	ประสบการณ์การขับขี่ (J)	Mean dif (I-J)	sig
น้อยกว่า 1 ปี	2-3 ปี	-0.544	0.008
น้อยกว่า 1 ปี	4-6 ปี	-0.832	0.000
น้อยกว่า 1 ปี	7 ปีขึ้นไป	-0.714	0.000
2 - 3 ปี	4 - 6 ปี	-0.289	0.013

การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านสัญญาณไฟรดแยกตามประสบการณ์แสดงดังตารางที่ 4.43 พบว่าประสบการณ์การขับขี่ต่างกัน จะมีพฤติกรรมปฏิบัติด้านสัญญาณไฟรดต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตารางที่ 4.44 แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ตามประสบการณ์การขับขี่ เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง ด้านสัญญาณไฟรด พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี้น้อยกว่า 1 ปี จะเป็นกลุ่มที่มีการปฏิบัติด้านการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ และกลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี้น้อยกว่า 2 - 3 ปี มีการปฏิบัติด้านสัญญาณไฟรดน้อยกว่ากลุ่ม 4 - 6 ปี

ตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	14.346	4.782	6.522	0.000*
ภายในกลุ่ม	394	288.908	0.733		
รวม	397	303.254			

ตารางที่ 4.44 เปรียบเทียบรายคู่ (แสดงเฉพาะคู่ที่ความแตกต่างอย่างมีนัย) ด้านสัญญาณไฟรด แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์การขับ ขี่ (I)	ประสบการณ์การขับ ขี่ (J)	Mean dif (I-J)	<i>sig</i>
น้อยกว่า 1 ปี	2-3 ปี	-0.544	0.008
น้อยกว่า 1 ปี	4-6 ปี	-0.832	0.000
น้อยกว่า 1 ปี	7 ปีขึ้นไป	-0.714	0.000
2 - 3 ปี	4 - 6 ปี	-0.287	0.013

การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างด้านโทรศัพท์ และด้านเมาสุรา แยกตามประสบการณ์แสดงดังตารางที่ 4.45 และ 4.6 พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกัน จะมีพฤติกรรมด้านโทรศัพท์ และเมาสุรา ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.45 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านโทรศัพท์มือถือ แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	3.530	1.177	1.966	0.118
ภายในกลุ่ม	394	235.775	0.598		
รวม	397	239.305			

ตารางที่ 4.46 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ด้านเมาสุรา แยกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์ ขับขี่	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>sig</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	3.867	1.289	2.074	0.103
ภายในกลุ่ม	394	244.907	0.622		
รวม	397	248.774			

4.3.5 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แยกตามการการรับรู้กฎหมายความปลอดภัย

เปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมาแยกตามการรับรู้กฎหมายความปลอดภัยแสดงดังตารางที่ 4.47 พบว่าผู้ที่เคยการรับรู้กฎหมายความปลอดภัยพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายและแตกต่างกับผู้ที่ไม่เคยการรับรู้กฎหมายความปลอดภัย ทุกด้าน ได้แก่ ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยมีค่าเฉลี่ย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็วเคยปฏิบัติ ด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟรถ ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา โดยผู้ที่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยในทุกๆด้าน

ตารางที่ 4.47 เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจรรยาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขต
เทศบาลนครนครราชสีมาตามตัวแปร ด้านการรับรู้กฎหมายความปลอดภัย

กฎหมายความปลอดภัย	T	sig	\bar{X} (เคย)	\bar{X} (ไม่เคย)
1. ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย	-4.098	0.000	2.80	2.48
2. ด้านใบอนุญาตขับขี่	-6.527	0.000	3.37	2.48
3. ด้านความเร็ว	-5.272	0.000	3.17	2.57
4. ด้านหมวกนิรภัย	-5.592	0.000	3.52	2.94
5. ด้านสัญญาณไฟรถ	-6.262	0.000	3.52	2.94
6. ด้านโทรศัพท์มือถือ	-2.916	0.004	3.38	3.13
7. ด้านเมาสุรา	-2.643	0.008	3.61	3.38



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา เพื่อศึกษาพฤติกรรม และปัจจัยที่ผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชากรในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา โดยปัจจัยที่ทำการศึกษาได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ ฯลฯ และนำผลการศึกษาไปปฏิบัติเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล โดยได้นำแนวคิดเรื่องปัจจัยที่ก่อเกิดพฤติกรรม หรือมีแรงกระตุ้นมาทำให้เกิดพฤติกรรมเพื่อตอบสนองต่อแรงกระตุ้นนั้นๆ มากำหนดเป็นกรอบความคิดในการศึกษาวิจัย

การศึกษากระทำโดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากรเขตเทศบาลนครนครราชสีมา จำนวน 398 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการในช่วงเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2555 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐานโดยใช้ t-test , F-Test, Anova และการเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD (Least Square Difference)

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เพศชายและหญิง ค่อนข้างใกล้เคียง แสดงถึงความไม่มีความลำเอียงในการเก็บข้อมูลด้านเพศ ส่วนอายุ พบว่าส่วนใหญ่มีอายุ 26 - 40 ปี มากที่สุด สอดคล้องกับช่วงอายุของสังคมไทยที่เป็นวัยทำงานจำนวนมาก ส่วนการศึกษาแสดงให้เห็นว่ากลุ่มส่วนมากถึงกว่า 60 % มีการศึกษาระดับสูงกว่ามัธยมปลายและไม่เกินปริญญาตรี

2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองสูงถึง 88.7% ด้านข้อมูลที่รวบรวมได้ น่าจะบ่งชี้ถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้จริง อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนมากมีอายุไม่เกิน 3 ปี ความถี่ในการใช้รถทุกวันจะมีสัดส่วนสูงสุดประมาณ 51 % ของจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสอบถาม ระยะเวลาต่อวัน พบว่าระยะทาง 5 - 10 กิโลเมตร / วัน เป็นระยะทางที่ใช้สูงสุด นอกจากนี้พบว่ากลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่บ่อยจะมีระยะทางใช้ต่อวันต่ำด้วย ส่วนลักษณะการขับขี่จะใช้ความเร็วในการขับขี่โดยปกติ 50 - 70 กิโลเมตร / ชั่วโมง

3. ประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพการขับขี่ 7 ปี ขึ้นไป และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปี ขึ้นไป การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจส่วนใหญ่ประมาณ 1 - 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์ และการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย

4. การรับรู้ พบว่า การได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ส่วนใหญ่ เคยได้รับรู้หลายๆ ครั้ง ส่วนการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3 ม., 1 ข., 1ร.) ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยรับรู้ และการได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุหรือเคยรับรู้ ถึงร้อยละ 70 ไม่เคยรับรู้ คิดเป็นร้อยละ 28.9

5.1.2 ลักษณะของพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ผลการศึกษาพบว่าประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอยู่ในระดับค่อนข้างดีในภาพรวม เมื่อพิจารณาแยกเป็นรายชื่อของด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย พบว่าประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี เรื่องการตรวจน้ำมันรถก่อนการขับขี่ รองลงมาคือ การปรับกระบอกต่อหลังให้ชัดเจนการตรวจสภาพยางรถ การตรวจสภาพเบรก การตรวจไฟหน้ารถ การใช้สัญญาณแตร การดูแลรักษาไฟท้าย การตรวจสัญญาณไฟเลี้ยว การตรวจสอบสภาพสภาพล้อรถ การตรวจสอบสภาพโซ่ และการตรวจน้ำมันหล่อลื่น ตามลำดับ

ด้านมีพกใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว สำหรับด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุราภาพรวม พบว่ามีการปฏิบัติตามกฎค่อนข้างดี

5.1.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ผลเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร แยกตามปัจจัยที่ต้องการศึกษา ได้ผลดังนี้

ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟรถ เพศชาย และเพศหญิงมีพฤติกรรมไม่แตกต่างกัน ด้านความเร็วมีความแตกต่าง โดยเพศชายจะใช้ความเร็วกว่าเพศหญิง ด้านโทรศัพท์มือถือมีความแตกต่าง โดยเพศชายจะใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่มากกว่าเพศหญิง และด้านเมาสุรามีความแตกต่าง โดยเพศชายจะมีการขับขี่ขณะเมาสุรามากกว่าเพศหญิง

เปรียบเทียบแยกตามกลุ่มอายุ พบว่าด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านสวมหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านเมาสุรา มีพฤติกรรมแตกต่างกันตามกลุ่มอายุ ขณะที่ด้านพกพาใบขับขี่ ด้านความเร็ว ไม่พบว่ามีผลแตกต่างกัน

เปรียบเทียบแยกตามการศึกษา พบว่าด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านความเร็วแยก ด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา มีพฤติกรรมไม่แตกต่างกัน ตามระดับการศึกษา ส่วนด้านพกใบขับขี่มีความแตกต่างกันตามกลุ่มการศึกษา โดยพบว่าผู้ที่มีการศึกษาดำกว่า ม.6 มีการปฏิบัติน้อยกว่าผู้มีการศึกษาดังแต่ระดับ ม.6 ขึ้นไป

เปรียบเทียบแยกตามประสบการณ์ พบว่าด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านการพกใบขับขี่ด้านความเร็ว ด้านการสวมหมวกนิรภัย มีพฤติกรรมแตกต่างกันตามประสบการณ์ โดยกลุ่มที่มีประสบการณ์ขับขี่น้อยกว่า 1 ปีจะเป็นกลุ่มที่มีการปฏิบัติน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ ขณะที่ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุราพบว่าผู้ที่มีประสบการณ์ต่างกันมีพฤติกรรมไม่แตกต่างกัน

5.2 อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

ประชาชนใน เขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัยอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีในภาพรวม และเมื่อศึกษาแยกเป็น รายชื่อของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรพบว่า มีภาพรวมค่อนข้างดี แสดงถึงว่า ประชาชนมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนและมีการรับรู้ข่าวสารเพิ่มมากขึ้น เทคโนโลยีสมัยใหม่ทำให้ผู้ที่จะทำผิดกฎหมายลดน้อยลง ผลการศึกษาสามารถนำมากำหนดมาตรการความปลอดภัยเพื่อนำไป ดำเนินการได้ดังนี้

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ผลการศึกษาพบว่าประชาชนมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรม การปฏิบัติค่อนข้างดี แต่ก็ควรที่จะมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมและณรงค์ ให้ความรู้ด้านมาตรการ 3ม.1ข.1ร. เพิ่มขึ้น เนื่องจากผลศึกษาพบว่าผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายความปลอดภัยจะมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในทุกๆด้าน ดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่อง กฎหมายความปลอดภัย

2. ผลการศึกษาพบว่าประชาชนมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงควรกระตุ้นให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดย แจกเอกสารแผนพับจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา

5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ผลศึกษาปัจจัยที่แตกต่างส่งผลต่อพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ ประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ทำให้สามารถนำไปใช้ในการสร้างแคมเปญการขับขี่

ปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ผลการศึกษาพบว่า เพศชาย และเพศหญิงมีพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรใกล้เคียงกัน ยกเว้นด้านความเร็ว ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา ดังนั้นการรณรงค์เรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นนโยบายสาธารณะซึ่ง และต้องกระทำ ในทุกๆกลุ่มอยู่แล้ว แต่สำหรับด้าน พฤติกรรมเมาแล้วขับ ด้านความเร็ว และด้านโทรศัพท์มือถือ อาจมีการเพิ่มการรณรงค์โดยการลงหน้าข่าวสารในสินค้าที่เจาะลงเฉพาะเพศชาย เช่น หนังสือ รถยนต์ หนังสือเครื่องเสียง เป็นต้น



เอกสารอ้างอิง

- จังหวัดขอนแก่น. (2537). **โครงการควบคุมอุบัติเหตุ**. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- จินดา เทพยศ. (2543). **แนวทางการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารขนาดเล็กในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา**. ขอนแก่น:มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ชัยพร จุณณวัฒน์. (2540). **ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ทวี ลีศิริชัยกุล และ สมยศ สมานเกียรติสกุล. (2536). **ประมวลการเปรียบเทียบความผิดคดีอาญา**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติชนสาสน์.
- บัณฑิตวิทยาลัย. (2549). **คู่มือการทำวิทยานิพนธ์และการศึกษาอิสระ**. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2539). **คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2539**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา
- พิชิต พิทักษ์เทพสมบัติ. (2548). **การสำรวจโดยการสุ่มตัวอย่าง : ทฤษฎีและปฏิบัติ**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สมาธรรม.
- พรสวัสดิ์ เพชรแดง และคณะ. [ม.ป.ป.]. **พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522**. กรุงเทพฯ: ฟิสิกส์เซ็นเตอร์.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2525). **การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2525). **แผนป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: [ม.ป.พ.].
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2525). **ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร**. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2531). **อุบัติเหตุ**. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี.
- วิทยา ชาติบัญชาชัย. (2540). **หลักการและแนวคิดในการควบคุมอุบัติเหตุ**. ขอนแก่น: โรงพิมพ์ศิริภัณฑ์ออฟเซ็ท.
- ศราวุฒิ พันธ์ขาว. (2522). **อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.

- ศิริวรรณ จันทรวโรจน์. (2528). **วิธีวิเคราะห์สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของโรงพยาบาล**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล
- สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนครราชสีมา. [ม.ป.ป.].**การจับขี้ปลอกคัย**. นครราชสีมา: [ม.ป.ป.]. (เอกสารอัดสำเนา).
- สมพร พรหมพิตรและคณะ. (2535). **กฎหมายจราจรฉบับทำงาน**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์हरया.
- สุนทร เฉลิมเกียรติ. (2540). **ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. (2548). **ระเบียบวิจัยทางสังคมศาสตร์**. ขอนแก่น: ภาควิชาสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุมาดา พาพานิช. (2540). **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด. (2549). **สรุปผลการดำเนินงานระบบบริการแพทย์ฉุกเฉินจังหวัดนครราชสีมา ปี 2549**. นครราชสีมา: สำนักงานระบบบริการแพทย์ฉุกเฉิน.
- อาภาพรรณ คงสงค์. ม.ป.ป. **ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น**. มหาวิทยาลัยขอนแก่น: วิทยานิพนธ์.
- อภิศรา อิศรศักดิ์ ณ อยุธยา. (2531). **การสำรวจความรู้ ทักษะคติ พฤติกรรมของประชาชนที่มีต่อการใช้สื่อทางโทรทัศน์ ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) เพื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนถนนในเขตกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา**

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ลงใน หน้าข้อความที่ตรงกับท่านมากที่สุด

1. เพศ

1. ชาย 2. หญิง

2. ปัจจุบันท่านมีอายุ

1. ต่ำกว่า 26 ปี
 2. 26 - 40 ปี
 3. 41 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

1. ต่ำกว่ามัธยมศึกษาปีที่ 6
 2. มัธยมศึกษาปีที่ 6 ถึง ปริญญาตรี
 3. สูงกว่าปริญญาตรี

4. ท่านมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองหรือไม่ (กรณีที่ตอบไม่มี ข้ามไปตอบข้อ 6)

1. ไม่มี 2. มี

5. รถจักรยานยนต์ของท่านมีอายุการใช้งาน ปี

6. ความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์

1. 1 - 2 วัน 2. 3 - 4 วัน
 3. 5 - 6 วัน 4. ทุกวัน (7 วัน)

7. ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน

1. น้อยกว่า 5 กม. 2. 5 - 10 กม.
 3. 11 - 15 กม. 4. มากกว่า 15 กม. ขึ้นไป

8. โดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเท่าไร

1. น้อยกว่า 50 กม./ชม. 2. 50 - 70 กม./ชม.
 3. 71 - 90 กม./ชม. 4. 91 กม./ชม. ขึ้นไป

9. รถจักรยานยนต์ของท่านมีการปรับแต่งหรือไม่
1. ไม่มี 2. มี
10. ท่านมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วเป็นเวลากี่ปี
1. น้อยกว่า 1 ปี 2. 1 - 3 ปี
3. 4 - 6 ปี 4. 7 ปีขึ้นไป
11. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใด ในรอบ 1 สัปดาห์ที่ผ่านมา
1. ไม่เคย 2. 1 - 3 ครั้ง
3. 4 - 6 ครั้ง 4. 7 ครั้ง
12. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ในกรณีที่ตอบไม่เคยให้ข้ามไปตอบข้อ 14)
1. ไม่เคย 2. เคย
13. หากท่านเคย ท่านได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเพียงใด
1. ไม่ได้รับบาดเจ็บ 2. บาดเจ็บเล็กน้อย
3. บาดเจ็บมาก (ต้องพบแพทย์) 4. บาดเจ็บสาหัส (นอนรักษาตัวในโรงพยาบาล)
14. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
1. ไม่มี 2. มีแล้ว ไม่เกิน 1 ปี
3. มีแล้ว 1 - 3 ปี 4. มีแล้ว 4 ปีขึ้นไป
15. ท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบ่อยครั้งเพียงใด
1. ไม่เคย 2. เคยประจำทุกวัน
3. เคยบ่อยครั้ง 4. เคยนานๆ ครั้ง
16. ท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร) หรือไม่
1. ไม่เคย 2. เคย
17. ท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือไม่
1. ไม่เคย 2. เคย

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร

คำชี้แจง ให้ท่านใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ปฏิบัติตามความเป็นจริงมากที่สุดการปฏิบัติ
เดียว

ปฏิบัติทุกครั้ง	หมายถึง ปฏิบัติ 7 วัน	ใน 1 สัปดาห์
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง ปฏิบัติ 4 - 6 วัน	ใน 1 สัปดาห์
ปฏิบัติบางครั้ง	หมายถึง ปฏิบัติ 1 - 3 วัน	ใน 1 สัปดาห์
ไม่เคยปฏิบัติ	หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติเลย	ใน 1 สัปดาห์

ท่านเคยปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้ กฎหมายดังต่อไปนี้บ่อยครั้งเพียงใด	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			
	ทุกครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย ปฏิบัติ
ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย				
1. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อน ขับขี่ในเรื่อง				
1.1 ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน				
1.2 สัญญาณไฟหน้า				
1.3 สัญญาณไฟท้าย				
1.4 สัญญาณไฟเลี้ยว				
1.5 สัญญาณแตร				
1.6 สัญญาณเบรก				
1.7 สภาพเกียร์				
1.8 สภาพยางรถ				
1.9 สภาพล้อรถ				
1.10 สภาพโซ่				
1.11 น้ำมัน				
1.12 น้ำมันหล่อลื่น				
ด้านใบอนุญาตขับขี่				
2. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ติดตัวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				

ท่านเคยปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้ กฎหมายดังต่อไปนี้บ่อยครั้งเพียงใด	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			
	ทุกครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บางครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคย ปฏิบัติ
ด้านความเร็ว				
3. ท่านขับจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเทศบาล				
4. ท่านขับจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ไม่เกิน 90 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล				
ด้านหมวกนิรภัย				
5. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
6. เวลาสวมหมวกนิรภัยขณะขับ รถจักรยานยนต์จะรัดสายรัด คางให้กระชับ				
ด้านสัญญาณไฟรถ				
7. ท่านเปิดสัญญาณไฟหน้าขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
8. ท่านเปิดสัญญาณไฟหลังขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
ด้านโทรศัพท์มือถือ				
9. ท่านคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
10. ท่านใช้อุปกรณ์เสริม (Bluetooth Smalltalk) ในการคุยโทรศัพท์ขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์				
ด้านเมาสุรา				
11. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมา สุรา				

ขอขอบคุณทุกท่านที่ตอบแบบสอบถาม

ประวัติผู้เขียน

นายฉวีศรี ชูหิรัญญวัฒน์ เกิดเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2506 ณ อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดนครราชสีมา สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า ระดับปริญญาโทหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการปกครองส่วนท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปัจจุบันรับราชการสังกัดสำนักงานช่าง เทศบาลนครนครราชสีมา ตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายวิศวกรรมจราจร

