

บทที่ 3

ผลการวิจัย

ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอผลการวิจัยที่ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งการนำเสนอข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 การพิสูจน์สมมติฐาน

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

1. ข้อมูลทั่วไป

จากการสอบถามข้อมูลข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยที่ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 280 คน พบว่า

1. เพศ

จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยที่ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นเพศชายมากกว่าครึ่งหนึ่ง ร้อยละ 59.6 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 40.4 ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	167	59.6
หญิง	113	40.4
รวม	280	100.0

2. ระดับการศึกษา

จากการศึกษา พบว่า ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ส่วนใหญ่ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 56.4 รองลงมา จบการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 30.4 และระดับมัธยมศึกษา, ปวส., อนุปริญญา ร้อยละ 10.4 ตามลำดับ รายละเอียด ในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษาสูงสุด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	8	2.9
มัธยมศึกษา,ปวส., อนุปริญญา	29	10.4
ปริญญาตรี	158	56.4
สูงกว่าปริญญาตรี	85	30.4
รวม	280	100.0

3. อายุ

พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ส่วนใหญ่มี อายุตัวระหว่าง 35 ปี ถึง 44 ปี ร้อยละ 56.1 รองลงมา มีอายุระหว่าง 25 ปี ถึง 34 ปี ร้อยละ 49.3 และมีอายุตั้งแต่ 45 ปีขึ้นไป ร้อยละ 15.4 ตามลำดับ รายละเอียดในตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุตัว

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 25 ปี	7	2.5
25 - 34 ปี	92	32.9
35 - 44 ปี	138	49.3
45 ปี ขึ้นไป	43	15.4
รวม	280	100.0

4. รายได้

พบว่า ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ส่วนใหญ่มีรายได้ประมาณระหว่าง 10,001 - 15,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 38.2 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 5,001 - 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 26.8 และระหว่าง 15,001 - 20,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 22.1 ตามลำดับ รายละเอียดในตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้

รายได้ต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	5	1.8
5,001 - 10,000 บาท	75	26.8
10,001 - 15,000 บาท	107	38.2
15,001 - 20,000 บาท	62	22.1
20,001 - 25,000 บาท	25	8.9
สูงกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป	6	2.1
รวม	280	100.0

5. ตำแหน่งในปัจจุบัน

พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งในระดับ 6 - 7 ร้อยละ 50.0 รองลงมา มีผู้ดำรงตำแหน่งในระดับ 4 - 5 ร้อยละ 34.3 ระดับ 1 - 3 ร้อยละ 14.3 และระดับ 8 ขึ้นไป ร้อยละ 1.4 ตามลำดับ รายละเอียดในตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับตำแหน่ง

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับ 1 - 3	40	14.3
ระดับ 4 - 5	96	34.3
ระดับ 6 - 7	140	50.0
ระดับ 8 ขึ้นไป	4	1.4
รวม	280	100.0

6. ประสบการณ์ในการขับรถยนต์

ระยะเวลาที่ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยขับรถยนต์เป็นประจำ (อย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 วัน) พบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มากกว่า 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 50.4 รองลงมาคือผู้ที่มีประสบการณ์ขับรถมาแล้ว 1 - 3 ปี และ 4 - 6 ปี เท่ากัน คือ ร้อยละ 13.2 มีประสบการณ์ขับรถยนต์น้อยกว่า 1 ปี ร้อยละ 12.1 และระหว่าง 7 - 9 ปี ร้อยละ 11.1 ดังตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถยนต์

ประสบการณ์ขับรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	34	12.1
1 - 3 ปี	37	13.2
4 - 6 ปี	37	13.2
7 - 9 ปี	31	11.1
10 ปี ขึ้นไป	141	50.4
รวม	280	100.0

7. ประเภทรถยนต์ที่ใช้ขับ

จากการสอบถามถึงรถยนต์ที่ใช้ขับเป็นประจำ พบว่า รถยนต์ที่ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยใช้ขับอยู่เป็นประจำ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์เก๋ง (รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน) ร้อยละ 91.1 รองลงมา เป็นรถยนต์กระบะ (ปิคอัพ) ร้อยละ 7.1 และรถยนต์ที่ใช้ขับอยู่เป็นประจำนั้น ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ของตนเองหรือคนในครอบครัว ร้อยละ 97.1 เป็นรถยนต์ของทางราชการ ร้อยละ 2.1 และเป็นรถยนต์ของผู้อื่น ร้อยละ 0.7 ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.7 และตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทรถยนต์

ประเภทของรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์เก๋ง	255	91.1
รถยนต์กระบะ (ปิคอัพ)	20	7.1
ทั้งรถเก๋ง และรถกระบะ	5	1.8
รวม	280	100.0

ตารางที่ 3.8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเป็นเจ้าของรถยนต์

การเป็นเจ้าของรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ของตนเอง หรือคนในครอบครัว	272	97.1
ของทางราชการ	6	2.1
ของผู้อื่น	2	0.7
รวม	280	100.0

8. อายุการใช้งานของรถยนต์

รถยนต์ที่ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยใช้ขับอยู่เป็นประจำนั้น ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานอยู่ระหว่าง 1 - 3 ปี ร้อยละ 41.1 รองลงมา มีอายุการใช้งานมาแล้ว 4 - 6 ปี ร้อยละ 31.8 และมีอายุการใช้งานระหว่าง 7 - 9 ปี ร้อยละ 15.4 ตามลำดับ รายละเอียดในตารางที่ 3.9

ตารางที่ 3.9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุการใช้งานของรถยนต์

อายุการใช้งานของรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1 - 3 ปี	115	41.1
4 - 6 ปี	89	31.8
7 - 9 ปี	43	15.4
10 - 12 ปี	21	7.5
13 ปี ขึ้นไป	12	4.3
รวม	280	100.0

9. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

การสอบถามเพื่อวัดระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ด้วยชุดคำถามวัดความรู้ จำนวน 15 ข้อ ซึ่งกำหนดการให้คะแนน ดังนี้ หากตอบถูก ให้ 1 คะแนน และตอบผิด ให้ 0 คะแนน ผลปรากฏว่าข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ได้คะแนนสูงสุด 15 คะแนน และมีคะแนนต่ำที่สุด 6 คะแนน โดยมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 11.2 (S.D. = .119) สามารถแบ่งออกเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย (มีคะแนนน้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย = 11.2) มีจำนวน 142 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.7 เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก (มีคะแนนตั้งแต่คะแนนเฉลี่ยขึ้นไป) มีจำนวน 138 คน ร้อยละ 49.3 รายละเอียดในตารางที่ 3.10

ตารางที่ 3.10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	142	50.7
มาก	138	49.3
รวม	280	100.0

10. ทักษะการปฏิบัติตามกฎจราจร

การวัดทักษะการปฏิบัติตามกฎจราจรของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย โดยใช้ชุดคำถามวัดทักษะการปฏิบัติ จำนวน 13 ข้อ เพื่อให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็น โดยแบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ (เห็นด้วยมาก เห็นด้วยน้อย และไม่เห็นด้วย) แล้วให้คะแนนในแต่ละข้อคำถาม ตามลักษณะคำถามที่ต้องการคำตอบเชิงบวก หรือเชิงลบ ผลปรากฏว่า ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ได้คะแนนสูงสุด 39 คะแนน และมีคะแนนต่ำที่สุด 28 คะแนน โดยมีคะแนนเฉลี่ย 34.5 คะแนน (S.D. = .111) สามารถแบ่งออกเป็นผู้ที่มีทักษะการปฏิบัติตามกฎจราจรน้อย (มีคะแนนน้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย = 34.5) มีจำนวน 113 คน คิดเป็น ร้อยละ 40.4 เป็นผู้ที่มีทักษะการปฏิบัติตามกฎจราจรมาก (มีคะแนนตั้งแต่คะแนนเฉลี่ยขึ้นไป) มีจำนวน 167 คน ร้อยละ 59.6 ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.11

ตารางที่ 3.11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามทัศนคติต่อการปฏิบัติ ตามกฎจราจร

ทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	113	40.4
มาก	167	59.6
รวม	280	100.0

2. ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจร

จากการสอบถามเพื่อวัดการฝ่าฝืนกฎจราจรของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ด้วยชุดคำถามที่สอบถามถึงความถี่ที่ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 12 ข้อโดยแบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ (น้อย ป๋อย และป๋อยมาก) โดยการกำหนดค่าดัชนีการฝ่าฝืนกฎจราจร ในคำถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้วิจัยกำหนดการให้น้ำหนักคะแนน ดังนี้

ความถี่ของการฝ่าฝืนกฎจราจร	คะแนน	สัญลักษณ์
ป๋อยมาก	3	F3
ป๋อย	2	F2
น้อย	1	F1

ในที่นี้ F1 หมายถึง จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า น้อย
 F2 หมายถึง จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ป๋อย
 F3 หมายถึง จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ป๋อยมาก

ค่าดัชนีของการฝ่าฝืนกฎจราจรคำนวณได้จาก $(F3 \times 3) + (F2 \times 2) + (F1 \times 1)$

เมื่อวิเคราะห์พฤติกรรมตามค่าดัชนีการฝ่าฝืนกฎจราจรที่กำหนดไว้ พบว่ากลุ่มตัวอย่างข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในลักษณะ “ขับรถเร็วกว่าอัตราความเร็วที่กำหนด” มากที่สุด มีค่าดัชนี 389 คะแนน รองลงมาได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรใน ลักษณะ “ขับรถแซงทางซ้าย” มีค่าดัชนี 332 คะแนน “ขับรถขณะเมาสุรา” มี

ค่าดัชนี 328 คะแนน “กลับรถในบริเวณทางร่วม ทางแยก” มีค่าดัชนี 321 คะแนนและ “กลับรถบริเวณที่ไม่มีเครื่องหมายให้กลับรถได้” มีค่าดัชนี 319 คะแนนตามลำดับ และเมื่อจัดลำดับของลักษณะการฝ่าฝืนกฎจราจรตามค่าดัชนี ดังรายละเอียดตารางที่ 3.12

ตารางที่ 3.12 การจัดลำดับตามดัชนี จำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร

ลำดับ ที่	การฝ่าฝืนกฎจราจร	ค่าดัชนี	ค่าดัชนี เฉลี่ย	S.D.
1	ขับรถเร็วกว่าอัตราความเร็วที่กำหนด	389	1.389	0.034
2	ขับรถแซงทางซ้าย	332	1.186	0.024
3	ขับรถขณะเมาสุรา	328	1.171	0.026
4	กลับรถในบริเวณทางร่วม ทางแยก	321	1.146	0.025
5	กลับรถบริเวณที่ไม่มีเครื่องหมายให้กลับรถได้	319	1.139	0.021
6	ขับรถด้วยความเร็วสูงในบริเวณที่การจราจรคับคั่ง	316	1.129	0.024
7	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง	314	1.121	0.023
8	แซงรถในบริเวณที่คับขัน เช่น บนสะพาน, ทางโค้ง	313	1.118	0.023
9	ประสบอุบัติเหตุ (เฉี่ยว /ชนกับรถคันอื่น)	310	1.107	0.019
10	ถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบอนุญาตขับขี่	294	1.050	0.013
11	ได้รับใบสั่งจากพนักงานเจ้าหน้าที่	293	1.046	0.013
12	ถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ เรียกไปว่ากล่าวตักเตือน	291	1.039	0.012
	ภาพรวมการฝ่าฝืนกฎจราจร	318	1.137	0.158

จากตารางที่ 3.12 พบว่า ดัชนีเฉลี่ยการฝ่าฝืนกฎจราจรของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยในภาพรวม เท่ากับ 1.137 ซึ่งจัดได้ว่ามีระดับน้อย (เกณฑ์ 1.00 - 1.33) และเมื่อพิจารณาตามลักษณะการฝ่าฝืนกฎจราจรในแต่ละลักษณะ ก็พบว่า ข้าราชการมหาดไทยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย

จากนั้นหาพฤติกรรมรวมของการฝ่าฝืนกฎจราจรของแต่ละคน โดยการรวมคะแนนของลักษณะการฝ่าฝืนกฎจราจรทั้ง 12 ข้อ ผลปรากฏว่า ข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ได้คะแนนสูงที่สุด 30 คะแนน และมีคะแนนน้อยที่สุด 12 คะแนน โดยมีคะแนนเฉลี่ย 13.643 คะแนน (S.D. = 0.160) จากคะแนนเฉลี่ยแสดงว่า ข้าราชการกระทรวงมหาดไทยส่วนใหญ่มีระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย และเมื่อจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง ปรากฏว่า ผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย (มีคะแนน

น้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย = 13.257) มีจำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 67.5 และเป็นผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก (มีคะแนนตั้งแต่คะแนนเฉลี่ยขึ้นไป) มีจำนวน 91 คน ร้อยละ 32.5 ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	189	67.5
มาก	91	32.5
รวม	280	100.0

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

จากการสอบถามถึงความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ในประเด็นว่า การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้หรือไม่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า แก้ปัญหาได้บางส่วน ร้อยละ 50.7 รองลงมา มีความเห็นว่าแก้ปัญหาได้อย่างมาก ร้อยละ 45.7 ส่วนผู้ที่มีความเห็นว่า แก้ปัญหาไม่ได้ มีร้อยละ 3.6 ตามลำดับรายละเอียดในตารางที่ 3.14

ตารางที่ 3.14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

ความเห็นการแก้ปัญหาจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เห็นว่าแก้ปัญหา ไม่ได้	10	3.6
เห็นว่าแก้ปัญหา ได้บางส่วน	142	50.7
เห็นว่าแก้ปัญหา ได้อย่างมาก	128	45.7
รวม	280	100.0

จากตารางที่ 3.14 กลุ่มตัวอย่างได้ให้เหตุผลประกอบความคิดเห็น ดังนี้

1. กลุ่มที่มีความเห็นว่าการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด แก้ปัญหาจราจรไม่ได้ ให้เหตุผล ดังนี้

3.1 การทำผิดกฎจราจรไม่ใช่สาเหตุหลักของปัญหาการจราจร

1.2 การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ

1.3 การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่ มีการปฏิบัติที่ไม่เสมอภาคกัน

2. กลุ่มที่มีความเห็นว่าการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด แก้ปัญหาจราจรได้บางส่วน ให้เหตุผล ดังนี้

2.1 ทำให้ผู้ขับขี่ระมัดระวัง ปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้นจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวัง

2.2 การฝ่าฝืนกฎจราจรขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของผู้ขับขี่ หากไม่เห็นเจ้าหน้าที่ก็จะฝ่าฝืนกฎจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจก็มีจำนวนไม่เพียงพอ

2.3 การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร มีโทษเป็นเพียงแค่ปรับเท่านั้น ทำให้ไม่เกรงกลัว

2.4 การจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรมักจะไม่ทำจริงจังจะปฏิบัติการเป็นช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น

2.5 การแก้ปัญหาโดยการจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นการแก้สาเหตุเพียงประการหนึ่งในหลาย ๆ สาเหตุของปัญหาการจราจร

2.6 การจับกุมผู้ฝ่าฝืนเป็นการแก้ปลายเหตุ ควรสร้างจิตสำนึกในการมีวินัยการจราจร

3. กลุ่มที่มีความเห็นว่าการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด แก้ปัญหาจราจร ได้อย่างมาก ให้เหตุผล ดังนี้

3.1 ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ 4 ส่วนใหญ่เกิดจากการขาดวินัยในการขับขี่

3.2 ทำให้เกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้ผู้ขับขี่มีวินัยมากขึ้น

3.3 ผู้ขับขี่มีวินัย รักษากฎจราจร จะทำให้การใช้ถนนมีระเบียบ สะดวก รวดเร็ว

3.4 ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด

แสดงว่าข้าราชการกระทรวงมหาดไทยส่วนใหญ่เห็นว่า การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างมากหรือแก้ปัญหาได้บ้าง ซึ่งหมายความว่า การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นวิธีการแก้ปัญหา

จรรยาที่ได้ผล แต่ควรมีการกระทำอย่างต่อเนื่องและจริงจังในขณะเดียวกันจะต้องสร้างจิตสำนึกในวินัยการจราจรให้เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถยนต์ให้มากที่สุด เพราะการกวดขันจับกุมเป็นเพียงมาตรการที่จะทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัว และปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น จนเกิดเป็นวินัยในตัวเอง

จากการให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครที่ควรจะเน้นในด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับตามความเห็นมา 5 ลำดับนั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยได้จัดลำดับการแก้ปัญหาจราจรอยู่ใน ลำดับที่ 1 คือการกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ ร้อยละ 42.9 รองลงมา จัดระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ ร้อยละ 36.4 และควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 11.8 ดังรายละเอียดตารางที่ 3.15

ตารางที่ 3.15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดลำดับแนวทาง
การแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

การแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ	การจัดลำดับความสำคัญ					
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4	ลำดับที่ 5	ไม่จัด ลำดับ
การกวดขันวินัยจราจร ของผู้ขับขี่รถยนต์	120 (42.9)	45 (16.1)	46 (16.4)	27 (9.6)	21 (7.5)	21 (7.5)
สร้างทางด่วน	6 (2.1)	12 (4.3)	20 (7.1)	33 (11.8)	37 (13.2)	172 (61.4)
สร้างถนนหรือตัดถนนเพิ่มขึ้น	7 (2.5)	13 (4.6)	24 (8.6)	45 (16.1)	42 (15.0)	149 (53.2)
จัดบริการรถประจำทางให้มากขึ้น	8 (2.9)	69 (24.6)	61 (21.8)	51 (18.2)	30 (10.7)	61 (21.8)
ควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล	33 (11.8)	48 (17.1)	31 (11.1)	48 (17.1)	29 (10.4)	91 (32.5)
จัดระบบขนส่งมวลชนอย่างมี ประสิทธิภาพ	102 (36.4)	67 (23.9)	67 (23.9)	19 (6.8)	13 (4.6)	12 (4.3)
จัดหาที่จอดรถเพิ่มขึ้น	4 (1.4)	18 (6.4)	10 (3.6)	29 (10.4)	37 (13.2)	182 (65.0)
อื่น ๆ	-	-	2 (0.7)	-	25 (8.9)	253 (90.4)

จากการให้กลุ่มตัวอย่างเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจักรยานในกรุงเทพมหานครว่าควรจะเน้นในด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับมา 5 ลำดับนั้น เพื่อให้ได้ความชัดเจน ว่าแนวทางการแก้ไขปัญหารถจักรยานแนวทางใดที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญมากที่สุด ผู้วิจัยจึงได้ให้น้ำหนักคะแนนในการจัดลำดับ ดังนี้

ความถี่ของการจัดลำดับ	คะแนน	สัญลักษณ์
การแก้ไขปัญหารถจักรยาน		
ลำดับที่ 1	5	F1
ลำดับที่ 2	4	F2
ลำดับที่ 3	3	F3
ลำดับที่ 4	2	F4
ลำดับที่ 5	1	F5
ไม่ได้จัดลำดับ	0	F0

ในที่นี้		
F1	หมายถึง	จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ลำดับ 1
F2	หมายถึง	จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ลำดับ 2
F3	หมายถึง	จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ลำดับ 3
F4	หมายถึง	จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ลำดับ 4
F5	หมายถึง	จำนวนความถี่ของผู้ที่ตอบว่า ลำดับ 5
F0	หมายถึง	จำนวนความถี่ของผู้ที่ไม่ได้จัดลำดับ

ดังนั้น ค่าคะแนนน้ำหนักของแนวทางแก้ไขปัญหารถจักรยานคำนวณได้จาก

$$(F1 \times 5) + (F2 \times 4) + (F3 \times 3) + (F4 \times 2) + (F5 \times 1) + (F0 \times 0)$$

ผลจากการให้คะแนนน้ำหนักแล้ว พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย เห็นว่าแนวทางแก้ปัญหารถจักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยการจัดระบบขนส่งมวลชนขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ให้มีคะแนนน้ำหนักมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 รองลงมาคือ การกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ การจัดบริการรถประจำทางให้มากขึ้น ควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและสร้างถนนหรือตัดถนนเพิ่มขึ้น ตามลำดับ ดังรายละเอียดตาราง 3.16

ตารางที่ 3.16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง และการจัดลำดับตามคะแนน
น้ำหนัก จำแนกตามแนวทางการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

ลำดับที่	แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจร ในกรุงเทพมหานคร	ค่า ดัชนี	ค่าดัชนี เฉลี่ย	S.D.
1	จัดระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ	1030	3.679	0.082
2	การกวาดขั้ววินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์	993	3.546	0.097
3	จัดบริการรถประจำทางให้มากขึ้น	631	2.254	0.092
4	ควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล	575	2.054	0.108
5	สร้างถนนหรือตัดถนนเพิ่มขึ้น	291	1.039	0.081
6	สร้างทางด่วน	241	0.861	0.079
7	จัดหาที่จอดรถเพิ่มขึ้น	217	0.775	0.077
8	อื่น ๆ	31	0.111	0.023

ตอนที่ 2 การพิสูจน์สมมติฐาน

1. การจัดระเบียบข้อมูล

จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานในการวิจัยในครั้งนี้ไว้ 5 สมมติฐาน และเพื่อความเหมาะสมในการทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) ผู้วิจัยจึงได้จัดหมวดหมู่ของตัวแปรบางตัวแปรใหม่ ดังนี้

1.1 ระดับการศึกษา แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ คือผู้ที่จบการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาตรีลงมา ซึ่งมีจำนวน 194 คน หรือร้อยละ 69.3 และกลุ่มผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ ผู้ที่จบการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีขึ้นไป มีจำนวน 86 คน หรือร้อยละ 30.7

1.2 ระดับตำแหน่ง แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่มีระดับตำแหน่งต่ำ คือผู้ที่ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ระดับ 5 ลงมา ซึ่งมีจำนวน 136 คนหรือร้อยละ 48.6 และกลุ่มผู้ที่มีระดับตำแหน่งสูง คือ ผู้ที่ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ระดับ 6 ขึ้นไป มีจำนวน 144 คน หรือร้อยละ 51.4

1.3 ประสิทธิภาพในการขั้บรณนธ์ แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือผู้ที่มีประสิทธิภาพในการขั้บรณนธ์น้อย คือ ผู้ที่ขั้บรณนธ์มาแล้วน้อยกว่า 6 ปี ซึ่งมีจำนวน 108 คน หรือร้อยละ 38.6 และกลุ่มผู้ที่มีประสิทธิภาพในการขั้บรณนธ์มาก คือผู้ที่ขั้บรณนธ์มาแล้วตั้งแต่ 6 ปีขึ้นไป มีจำนวน 172 คน หรือร้อยละ 61.4

1.4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ตามตารางที่ 3.10 แบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่มคือผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย มีจำนวน 142 คน หรือร้อยละ 50.7 และกลุ่มผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก มีจำนวน 138 คน หรือร้อยละ 49.3

1.5 ทักษะติดต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร ตามตารางที่ 3.11 แบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่มีทักษะติดต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรน้อย มีจำนวน 113 คน หรือร้อยละ 40.4 และกลุ่มผู้ที่มีทักษะติดต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรมาก มีจำนวน 167 คน หรือร้อยละ 59.6

1.6 การฝ่าฝืนกฎจราจร ตามตารางที่ 3.13 แบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่มคือผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 189 คนหรือร้อยละ 67.5 และกลุ่มผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมาก มีจำนวน 91 คน หรือร้อยละ 32.5

2. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐาน ปรากฏดังนี้ คือ

สมมติฐานที่ 1 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง

ตารางที่ 3.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับการศึกษา	การฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม (ร้อยละ)
	น้อย (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	
ต่ำ	139 (71.6)	55 (28.4)	194 (100.0)
สูง	50 (58.1)	36 (41.9)	86 (100.0)
รวม	189 (67.5)	91 (32.5)	280 (100.0)

$$X^2 = 4.96 \quad \text{d.f.} = 2 \quad P = 0.02 \quad (P > .05) \quad Q_{xy} = 0.29$$

จากตารางที่ 3.17 ผลจากการทดสอบค่าทางสถิติ ปรากฏว่า ค่าไค-สแควร์ ได้เท่ากับ 4.96 ในระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ (P) 0.02 ซึ่งน้อยกว่าระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดไว้ (P > .05) แสดงว่า ระดับการศึกษากับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และจากค่าบูลส์คว ที่มีค่าเท่ากับ 0.29 ซึ่งแสดงว่าระดับการศึกษา กับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกระดับอ่อนข้างต่ำจึงสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูง ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาค่าร้อยละ พบว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ถึงร้อยละ 71.6 ในขณะที่ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย มีถึงร้อยละ 58.1 ในทางกลับกัน ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมากมีเพียงร้อยละ 28.4 ในขณะที่ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีร้อยละ 41.9 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร แต่เป็นไปในทางกลับกัน คือ ผู้ที่มีการศึกษาต่ำ (ตั้งแต่ปริญญาตรี ลงมา) จะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าการจัดกลุ่มผู้ที่มีการศึกษาต่ำ ในการวิจัยครั้งนี้ คือผู้ที่มีการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาตรีลงมา ซึ่งส่วนใหญ่จะมีจิตสำนึกในการเกรงกลัวต่อการกระทำผิด และมีระดับความตระหนักรู้ถึงการกระทำผิดไม่แตกต่างจากกลุ่มผู้ที่มีการศึกษาสูงมากนัก

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับตำแหน่งต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับตำแหน่งสูง

ตารางที่ 3.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับตำแหน่งกับการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับตำแหน่ง	การฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม (ร้อยละ)
	น้อย (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	
ต่ำ	93 (68.4)	43 (31.6)	136 (100.0)
สูง	96 (66.7)	48 (33.3)	144 (100.0)
รวม	189 (67.5)	91 (32.5)	280 (100.0)

$$X^2 = 0.09 \quad \text{d.f.} = 2 \quad P = 0.76 \quad (P > .05)$$

จากตารางที่ 3.18 ผลจากการทดสอบค่าทางสถิติ ปรากฏว่า ค่าไค-สแควร์ ได้เท่ากับ 0.09 ในระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ (P) 0.76 ซึ่งมากกว่าระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดไว้ ($P > .05$) แสดงว่า ระดับตำแหน่งกับการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาค่าร้อยละ พบว่า ผู้ที่มีระดับตำแหน่งต่ำมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ร้อยละ 68.4 ในขณะที่ผู้ที่มีระดับตำแหน่งสูงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ร้อยละ 66.7 ในทางกลับกัน ผู้ที่มีระดับการตำแหน่งต่ำมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีร้อยละ 31.6 ในขณะที่ผู้ที่มีระดับตำแหน่งสูงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีร้อยละ 33.3 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าระดับตำแหน่งไม่มีผลให้เกิดความแตกต่างในการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างเป็นข้าราชการ ซึ่งเป็นอาชีพที่มีความมั่นคงในอาชีพเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะอยู่ในระดับตำแหน่งใด จึงทำให้ไม่ที่แตกต่างกันในการมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกี่ยวกับกฎจราจร

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาก

ตารางที่ 3.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับรถยนต์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์ในการขับรถ	การฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม (ร้อยละ)
	น้อย (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	
น้อย	81 (75.0)	27 (25.0)	108 (100.0)
มาก	108 (62.8)	64 (37.2)	172 (100.0)
รวม	189 (67.5)	91 (32.5)	280 (100.0)

$$X^2 = 4.51 \quad \text{d.f.} = 2 \quad P = 0.03 \quad (P > .05) \quad Q_y = 0.28$$

จากตารางที่ 3.19 ผลจากการทดสอบค่าทางสถิติ ปรากฏว่า ค่าไค-สแควร์ ได้เท่ากับ 4.51 ในระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ (P) 0.03 ซึ่งน้อยกว่าระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดไว้ ($P > .05$) แสดงว่า ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ กับ การฝ่าฝืนกฎจราจรมี

ความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และจากค่ายูลส์ควิ ที่มีค่าเท่ากับ 0.28 ซึ่งแสดงว่าประสมการณ์ในการขับรถยนต์ กับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์ปฏิกิริยาระดับค่อนข้างต่ำ จึงสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีประสมการณ์ในการขับรถยนต์น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีประสมการณ์ในการขับรถยนต์มาก ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาค่าร้อยละ พบว่า ผู้ที่มีประสมการณ์การขับรถยนต์น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ร้อยละ 75.0 ในขณะที่ ผู้ที่มีประสมการณ์มากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อยเพียง ร้อยละ 62.8 ในทางกลับกัน ผู้ที่มีประสมการณ์น้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 25.0 ในขณะที่ผู้ที่มีประสมการณ์ในการขับรถยนต์น้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย มีร้อยละ 37.2 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ผู้ที่มีประสมการณ์ในการขับรถยนต์มาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่มีประสมการณ์มากมีความมั่นใจว่าตนมีความสามารถขับรถยนต์ได้ดี และแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ดีกว่าผู้ที่มีประสมการณ์น้อยจึงทำให้กล้าที่จะขับรถยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสมการณ์น้อย

สมมติฐานที่ 4 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

ตารางที่ 3.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	การฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม (ร้อยละ)
	น้อย (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	
น้อย	85 (59.9)	57 (40.1)	142 (100.0)
มาก	104 (75.4)	34(24.6)	138 (100.0)
รวม	189 (67.5)	91 (32.5)	280 (100.0)

$$X^2 = 7.67 \quad d.f. = 2 \quad P = 0.00 \quad (P > .05) \quad Q_{xy} = -0.34$$

จากตารางที่ 3.20 ผลจากการทดสอบค่าทางสถิติ ปรากฏว่า ค่าไค-สแควร์ ได้เท่ากับ 7.67 ในระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ (P) 0.00 ซึ่งน้อยกว่าระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด

ไว้ ($P > .05$) แสดงว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และจากค่ายูลส์คิว ที่มีค่าเท่ากับ -0.34 ซึ่งแสดงว่าระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร กับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์ในเสระระดับปานกลาง จึงสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาค่าร้อยละ พบว่าผู้ที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ถึงร้อยละ 59.9 ในขณะที่ผู้ที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรสูงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อยเพียงร้อยละ 75.4 ในทางกลับกันผู้ที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 40.1 ในขณะที่ผู้ที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรสูงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมากมีร้อยละ 24.6 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการที่บุคคลมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย เป็นเพราะว่าจะมีความระมัดระวังที่จะทำผิดกฎจราจรมากกว่า และอีกประการหนึ่งอาจเป็นเพราะว่าตระหนักถึงปัญหาจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย

สมมติฐานที่ 5 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรที่เห็นด้วยน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติที่เห็นด้วยมาก

ตารางที่ 3.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรกับการฝ่าฝืนกฎจราจร

ทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร	การฝ่าฝืนกฎจราจร		รวม (ร้อยละ)
	น้อย (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	
เห็นด้วยน้อย	61 (54.0)	52 (46.0)	113 (100.0)
เห็นด้วยมาก	128 (76.6)	39 (23.4)	167 (100.0)
รวม	189 (67.5)	91 (32.5)	280 (100.0)

$$X^2 = 15.78 \quad d.f. = 2 \quad P = 0.00 \quad (P > .05) \quad Q_{xy} = -0.47$$

จากตารางที่ 3.21 ผลจากการทดสอบค่าทางสถิติ ปรากฏว่า ค่าไค-สแควร์ ได้เท่ากับ 15.78 ในระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ (P) 0.00 ซึ่งน้อยกว่าระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดไว้ ($P > .05$) แสดงว่า ระดับทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร กับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และจากค่าบูลส์คิว ที่มีค่าเท่ากับ -0.47 ซึ่งแสดงว่าทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร กับการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์ในสัณฐานระดับปานกลาง จึงสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นด้วยน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นด้วยมากจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่า ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาค่าร้อยละ พบว่า ผู้ที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นด้วยน้อย มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ร้อยละ 54.0 ในขณะที่ผู้ที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นด้วยมาก มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อย ร้อยละ 76.6 ในทางกลับกัน ผู้ที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นด้วยมากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีเพียงร้อยละ 46.0 ในขณะที่ผู้ที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นด้วยมากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก มีร้อยละ 23.4 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการที่บุคคลมีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรในทางที่เห็นด้วยมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย เพราะบุคคลผู้นั้นจะเล็งเห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น เป็นปัจจัยหนึ่งที่เกิดปัญหาจราจร และเป็นภาระที่อาจมีอันตรายต่อตนเอง และผู้อื่นได้ จึงเห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจร และไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรตามทัศนคติของตน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย