

บทที่ 5

อภิปรายผลการวิจัย

ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย ซึ่งสามารถสรุปได้ว่ามีการยอมรับสมมติฐาน จำนวน 3 ข้อ และปฏิเสธสมมติฐาน จำนวน 6 ข้อ ดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 แสดงสมมติฐานที่ยอมรับและสมมติฐานที่ปฏิเสธ

สมมติฐาน	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุมาก		✓
2. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้หญิง		✓
3. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้ต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้สูง		✓
4. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้มาก		✓
5. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก	✓	
6. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูง	✓	

ตารางที่ 5.1 แสดงสมมติฐานที่ยอมรับและสมมติฐานที่ปฏิเสธ (ต่อ)

สมมติฐาน	ยอมรับ	ปฏิเสธ
7. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง	✓	
8. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้รับผิดชอบเลี้ยงดูมากจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้รับผิดชอบเลี้ยงดูน้อย		✓
9. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน		✓

สมมติฐานที่ 1 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุมาก

สรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุมาก"

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีอายุน้อย คือผู้ที่อายุตั้งแต่ 18-30 ปี ซึ่งมีจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 ค่าเฉลี่ย 1.39 และผู้ที่มีอายุมาก คือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 31 ปีขึ้นไป มีจำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 80.0 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.38 ซึ่งจะพบได้ว่าค่าเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มตัวอย่างมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ใกล้เคียงกัน

สำหรับในเรื่องอายุไม่สามารถยอมรับสมมติฐานนี้ เนื่องจากพบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากและอายุน้อยจะมีความรีบเร่งในการเดินเพื่อให้ทันเวลา เพราะส่วนใหญ่จะไปจ่ายของในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มึนตึ๋นมาก จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้หญิง

สรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้หญิง"

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ชายมีจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 ค่าเฉลี่ย 1.38 และผู้หญิงมีจำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 ค่าเฉลี่ย 1.38 ซึ่งจะพบได้ว่า ค่าเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มตัวอย่างมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ใกล้เคียงกัน

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้มาก

สรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้มาก"

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้มีรายได้น้อย คือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 มีค่าเฉลี่ย 1.39 และผู้มีรายได้สูง คือผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทต่อเดือนขึ้นไป มีจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 ค่าเฉลี่ย 1.35 จะพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสองมีค่าเฉลี่ยในระดับที่ไม่แตกต่างกันมากนัก จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่องรายได้ที่ปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจากพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ที่ไม่สูง และมีรายได้ไม่ค่อยแตกต่างกันมาก ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนส่วนใหญ่ต่างก็ต้องแข่งขันกัน จึงต้องรีบเร่งทำงานและเดินทาง ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้ต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้สูง

สรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้ต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้สูง"

เมื่อพิจารณาจากจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้ต่ำ คือผู้มีประสบการณ์ในการใช้ตั้งแต่ 3 ปีลงมา ซึ่งมีทั้งสิ้น 66 คน คิดเป็นร้อยละ 47.1 และผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้สูง คือผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้มากกว่า 3 ปีขึ้นไป มีทั้งสิ้น 74 คน คิดเป็นร้อยละ 52.9 โดยมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันมากนัก คือ 1.40 และ 1.36 ตามลำดับ ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

สำหรับในเรื่องประสบการณ์ในการใช้นั้น ที่ไม่ยอมรับสมมติฐานในข้อนี้เนื่องจากผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้สูงจะมีความชำนาญในเส้นทาง จึงทราบว่าเส้นทางที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจะช่วยให้คนขับขี่ได้รวดเร็วขึ้น และผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้ต่ำอาจจะรู้เส้นทางน้อยกว่า และไม่เข้าใจในเรื่องการจัดการจราจรในบริเวณ และมีความรีบเร่งในการเดินทาง จึงทำให้เกิดเหตุการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

สรุปได้ว่า ยอมรับสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก"

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าผู้มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย มีจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 ค่าเฉลี่ย 1.33 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร มีจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 ค่าเฉลี่ย 1.41

สำหรับเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจรที่ยอมรับสมมติฐานนี้อาจเนื่องมาจากกฎจราจรเป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบแบบแผนในระบบการจราจรทำให้การจราจรไม่เกิดปัญหา ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะเป็นผู้ที่ขาดความรู้ ความเข้าใจในระเบียบที่จะต้องปฏิบัติ เมื่อไม่เข้าใจในกฎข้อบังคับทางการจราจรต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้ ดังนั้นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรแตกต่างกันจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูง

สรุปได้ว่า ยอมรับสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูง"

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรต่ำ คือผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรปีละ 5 ครั้ง หรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 89.3 และผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูง คือผู้ที่

เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 5 ครั้งต่อปี มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 ค่าเฉลี่ย 1.35 และ 1.65 ตามลำดับ

สำหรับในเรื่องประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ยอมรับสมมติฐานนี้ก็เนื่องจาก บุคคลแต่ละคนจะมีพฤติกรรมแตกต่างกัน เนื่องจากมีความรู้แตกต่างกัน ความรู้นั้นเกิดจากการเรียนรู้ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์นั่นเอง ดังนั้นการที่บุคคลจะมีความรู้ในเรื่องใดมากก็เกิดจากมีประสบการณ์ในเรื่องนั้นมากด้วย การที่บุคคลที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงก็จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้น และทำให้มองเห็นถึงโทษอันเกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า

สมมติฐานที่ 7 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง

สรุปได้ว่ายอมรับสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง"

เมื่อพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรต่ำ คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรปีละ 5 ครั้ง หรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 95.0 และผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรตั้งแต่ 6 ครั้งต่อปีขึ้นไป มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5 มีค่าเฉลี่ย 1.37 และ 1.57 ตามลำดับ

ในเรื่องประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจร ที่ยอมรับสมมติฐานในเรื่องนี้ ก็อาจเนื่องมาจากว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรต่ำหรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลยจะมองไม่เห็น และไม่มีความรู้ถึงความต้องการของอุบัติเหตุที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกายและจิตใจ จึงทำให้ไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง จะทราบถึงอันตรายของอุบัติเหตุที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านทรัพย์สิน ร่างกายและจิตใจ โดยสัมผัสด้วยตนเอง จึงเกิดการเกรงกลัวและมีความระมัดระวัง ไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทำให้เกิดอันตรายได้

สมมติฐานที่ 8 ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ต้องรับพิศชอบเล็ยงคูน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ต้องรับพิศชอบเล็ยงคูน้อยมาก

สรุปว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ต้องรับพิศชอบเล็ยงคูน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ต้องรับพิศชอบเล็ยงคูน้อยมาก"

เมื่อพิจารณาจากค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ต้องรับพิศชอบเล็ยงคูน้อย คือมีจำนวนน้อยกว่า 2 คน มีทั้งสิ้น 102 คน คิดเป็นร้อยละ 72.9 และผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ต้องรับพิศชอบเล็ยงคูน้อยมาก คือมีจำนวนตั้งแต่ 3 คนขึ้นไป มีทั้งสิ้น 38 คน คิดเป็นร้อยละ 27.1 พบว่ามีค่าเฉลี่ย 1.39 และ 1.36 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 9 ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

สรุปว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า "ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน"

เมื่อพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานาน คือมีอายุการใช้งานมากกว่า 2 ปี มีจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 55 และผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน คือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 45 มีค่าเฉลี่ย 1.38 และ 1.37 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับที่ไม่แตกต่างกัน

ในเรื่องของสภาพการใช้งานของรถเข็นและล้อเลื่อนที่ปฏิเสธสมมติฐานในข้อนี้ก็เนื่องจากว่า ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนส่วนใหญ่มักจะใช้ความรีบเร่งในการเดินทาง รถที่มีสภาพเก่าและใหม่ต่างก็ต้องแข่งขันกัน อาจจะต่างกันในเรื่องความเร็ว และส่วนใหญ่ไม่ใช่เป็นของตนเอง จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน