

ความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การกระทำความผิดกฎหมายจราจร และ
ความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

Public opinion on the experience of traffic law violations and the Police Stricter

Enforcement of Traffic Laws

ดร.सानิต ศิริวิศิษฐ์กุล¹, ดร.เฉลิมชัย วิโรจน์วรรณ²

¹หัวหน้าแผนกวิจัย, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, sanit.si@northbkk.ac.th

²ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายวิจัย, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, chalremchai.wi@northbkk.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การกระทำความผิดกฎหมายจราจร ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความผิดและความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ 2) เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยด้านข้อมูลส่วนบุคคลกับความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การกระทำความผิดกฎหมายจราจร ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความผิดกฎหมายจราจร และความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ใช้งานพาหนะในจังหวัดปทุมธานีจำนวน 400 ตัวอย่าง ทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test และ F-test

ผลการศึกษาพบว่าประสบการณ์การกระทำความผิดพบว่าความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การกระทำความผิดกฎหมายจราจรในเขตจังหวัดปทุมธานีอยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78 ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความผิดกฎหมายจราจรอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.54 ความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจรวมอยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72

จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความผิด อายุ มีความแตกต่างกันในด้าน ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายระดับการศึกษา มีความแตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความผิด อาชีพ มีความแตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความผิด และความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายประเภทพาหนะ มีความแตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความผิด ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ในด้านการพบเห็นการกระทำความผิด

คำสำคัญ กฎหมายจราจร, พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

Abstract

The objectives of this research were: (1) to survey public opinion on the experience of traffic law violations, experience to see the traffic law violations and the strict enforcement of the police, (2) to compare the personal factors with about the experience of traffic law violations, experience to see the offense and the strict enforcement of the police. The sample was 400 the vehicle users in Pathumthani, selected by accidental random sampling. The tool used in this study was a questionnaire. The statistics used to analyze data including the percentage, mean, standard deviation, t-test and F-test.

The results of this study showed that opinions on experience of traffic law violations were moderate with an average of 2.78, the experience of seeing the illegal traffic offense at a high level with an average of 3.54, the strict enforcement of the police was moderate with an average of 2.72 .

The hypothesis testing found that different gender was different experience of traffic law violations, the different age was different experience to see the offense and the strict enforcement of the police, the different education was different experience of traffic law violations, the different occupation was different experience of traffic law violations and the strict enforcement of the police with the different vehicle type was different in experience of traffic law violations, experience of seeing the illegal traffic offense and the strict enforcement of the police,

Keywords: Traffic law violations, Traffic laws

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจากยานยนต์เป็นอุบัติเหตุเป็นต้นเหตุของการสูญเสียชีวิตมากที่สุด จากรายงานสถิติอุบัติเหตุขององค์การอนามัยโลกปีล่าสุด พบว่าประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มอาเซียน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน ตามมาด้วย อันดับ 2 คือเวียดนาม อยู่ที่ 24.5 คน และอันดับ 3 คือ มาเลเซียอยู่ที่ 24 คน ส่วนสิงคโปร์ที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่ำที่สุด เฉลี่ย 3.6 คน ต่อประชากร 100,000 คน ทั้งนี้จากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่าในปี 2558 มีคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งสิ้น 69,469 คดี มูลค่าทรัพย์สินเสียหายทั้งสิ้น 264,532,710 บาท มีผู้เสียชีวิตเพียง 6,281 ราย[1] ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีหลายสาเหตุด้วยกัน อาทิ เมาแล้วขับ หลับใน เสพสารเสพติดที่มีฤทธิ์กดประสาท แต่ก็มีอีกปัญหาหนึ่งที่เราไม่สามารถมองข้ามได้นั้นก็คือ การกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งบางคนอาจจะคิดว่ามันเป็นเพียงปัญหาเล็กน้อยเท่านั้น

แต่ที่แน่ชัดคือต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่ปัญหา อาทิ การไม่สวมหมวกกันน็อก การขับรถเร็วเกินกว่าที่ป้ายกำหนด การขับรถบนไหล่ทาง การขับรถย้อนศร เป็นต้น ซึ่งถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยตรวจตราอยู่เสมอ และทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรแล้ว ปัญหาเหล่านี้ก็จะพบน้อยลงหรืออาจจะไม่มีอีกเลย

สำหรับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรซึ่งใช้บังคับใช้มากกว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึง

จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ ขึ้นเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 [2] เป็นกฎหมายเพื่อความปลอดภัยของจราจรทางบกของผู้ขับขี่ยานพาหนะ และคนเดินเท้าเพื่อควบคุมการใช้รถใช้ถนน โดยมีบทบัญญัติต่างๆ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยแบ่งประเภทการกระทำผิดไว้ 10 ประเภท

การจะลดปัญหาดังกล่าวได้จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของ 3 ภาคส่วนคือตัวผู้ขับขี่เอง บุคคลทั่วไปในการเฝ้าระวัง และที่สำคัญคือความเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เราจึงจะสามารถลดทอนความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นในแต่ละปีได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยจึงได้มีความสนใจในการศึกษาถึงการกระทำผิดกฎหมายจราจร และความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเลือกพื้นที่จังหวัดปทุมธานี เป็นพื้นที่ในการศึกษา เพราะว่าจังหวัดปทุมธานี เป็นพื้นที่ในการศึกษา เพราะว่าจังหวัดปทุมธานี เป็นเมืองปริมณฑลหน้าด่าน ประชากรในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ภาคอีสาน และภาคกลางตอนบนจะต้องผ่านในการเข้าสู่เมือง

วัตถุประสงค์

1) เพื่อสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อประสิทธิภาพการกระทำผิดกฎหมายจราจร ประสิทธิภาพการพบเห็นการกระทำผิดและความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

2) เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยด้านข้อมูลส่วนบุคคลกับความคิดเห็นของประชาชนต่อประสิทธิภาพการกระทำผิดกฎหมายจราจร ประสิทธิภาพการพบเห็นการกระทำผิดกฎหมายจราจร และความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เป็นข้อมูลพื้นฐานในการรณรงค์ให้ประชาชนเกิดความตระหนักต่อวินัยจราจร เพื่อให้ประชาชนมีวินัยจราจรที่เหมาะสมอันมีส่วนช่วยในการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากการอุบัติเหตุจราจร

ขอบเขตในการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาการกระทำ ความผิดกฎหมายจราจรและความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจใน 3 ประเด็นหลักคือ

1. ด้านประสิทธิภาพการกระทำผิด
2. ประสิทธิภาพการพบเห็นการกระทำผิด
3. ด้านความเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรของ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ

ขอบเขตด้านประชากร ศึกษาเฉพาะผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะที่ติดเครื่องยนต์ในเขตจังหวัดปทุมธานี ใน 4 ประเภทหลักคือ

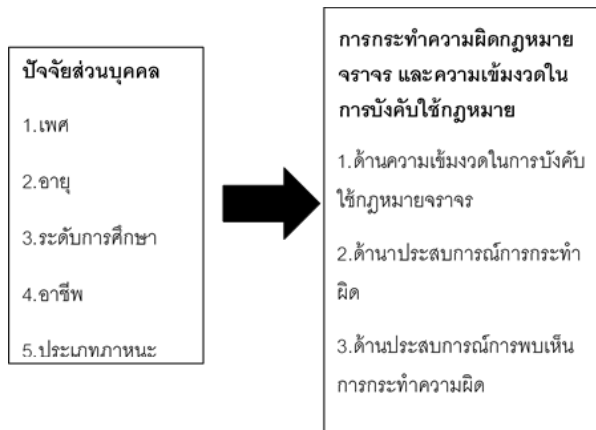
1. รถมอเตอร์ไซด์
2. รถยนต์นั่ง
3. รถปิ๊กอัพ
4. รถบรรทุกสินค้า

กลุ่มตัวอย่าง

กำหนดตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane) แบบไม่ทราบจำนวนประชากรเนื่องจากยานพาหนะที่อยู่ในจังหวัดปทุมธานี ส่วนหนึ่งจดทะเบียนในกรุงเทพมหานครได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ตัวอย่าง ทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (accidental random sampling)

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การกระทำ ความผิดกฎหมายจราจร และความ
เข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ



แผนภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

กฎหมายจราจร คือ ให้บังคับใช้กฎหมายตาม
มาตรา 15, 25, 33, 43, (10 รศขม) ได้แก่

- 1) ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
- 2) ขับรถย้อนศร
- 3) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- 4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- 5) ไม่มีใบขับขี่
- 6) แชนในที่คับขัน
- 7) เมาสุรา
- 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย
- 9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย
- 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ประสิทธิภาพการกระทำผิด หมายถึง
ประสิทธิภาพการเคยกระทำผิดกฎหมายจราจร
10 ประเภทในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา

ประสิทธิภาพการพบเห็นการกระทำผิด
หมายถึง ประสิทธิภาพการเคยพบเห็นการกระทำ
ความผิดกฎหมายจราจร 10 ประเภทของผู้ร่วมทางใน
รอบ 1 เดือนที่ผ่านมา

ความเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่
หมายถึง ความคิดเห็นของประชาชนในรอบเดือนที่มี

ต่อความจริงจังในการเข้มงวดกวดขัน จับกุมผู้กระทำ
ความผิดกฎหมายจราจรใน 10 ประเภท

สมมติฐานในการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันส่งผลต่อความ
คิดเห็นต่อประสิทธิภาพการกระทำผิด
ประสิทธิภาพการพบเห็นการกระทำผิด
และความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจที่แตกต่างกัน

ระเบียบวิธีวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ประชากรที่ใช้ใน
การวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่พาหนะในเขตจังหวัด
ปทุมธานี ซึ่งไม่ทราบจำนวนแน่นอนเนื่องจาก
พาหนะที่อยู่ในจังหวัดปทุมธานี ส่วนหนึ่งจอด
ทะเบียนในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ใน
การวิจัยที่ค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ผู้วิจัยจึงกำหนด
ขนาดตัวอย่างไว้ที่ 400 ตัวอย่างตามสูตรของยามานะ
ทำการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีแบบบังเอิญ (Accidental
Random Sampling) ผู้ใช้ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์
ในเขตจังหวัดปทุมธานี เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ
แบบสอบถาม ประกอบด้วย 4 ตอนดังนี้ ได้แก่

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล
ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และลักษณะของ
ยานพาหนะ

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็น
ต่อประสิทธิภาพการกระทำผิดกฎหมายจราจร
ตามพรบ.จราจร 10 ลักษณะในรอบเดือนที่ผ่านมา
โดยมีเกณฑ์ดังนี้

- 1 หมายถึงไม่ได้กระทำความผิด
- 2 หมายถึงกระทำความผิดเพียง 1 ครั้ง
- 3 หมายถึงกระทำความผิดเพียง 2 ครั้งใน
- 4 หมายถึงกระทำความผิดเพียง 3 ครั้งใน

5 หมายถึงกระทำความผิดมากกว่า 3 ครั้ง

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อ
ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความผิด
กฎหมายจราจร ตามพรบ.จราจร 10 ลักษณะในรอบ
เดือนที่ผ่านมาโดยมีเกณฑ์ดังนี้

- 1 หมายถึงไม่พบเห็นการกระทำความผิด
- 2 หมายถึงพบเห็นการกระทำความผิดเพียง 1 ครั้ง
- 3 หมายถึงพบเห็นการกระทำความผิดเพียง 2 ครั้ง
- 4 หมายถึงพบเห็นการกระทำความผิดเพียง 3 ครั้ง
- 5 หมายถึงพบเห็นการกระทำความผิดมากกว่า 3 ครั้ง

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อ
ความเข้มงวดกวดขันต่อผู้ขับขี่ในการกระทำความผิด
กฎหมายจราจร ตามพรบ.จราจร 10 ลักษณะในรอบ
เดือนที่ผ่านมาโดยมีเกณฑ์ดังนี้

- 1 หมายถึง เข้มงวดน้อยมาก
- 2 หมายถึง เข้มงวดน้อย
- 3 หมายถึง เข้มงวดปานกลาง
- 4 หมายถึง เข้มงวดมาก
- 5 หมายถึง เข้มงวดมากที่สุด

เกณฑ์แปลความหมายค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์ของ
เบส (Best:1977) [3] ดังนี้

4.50 - 5.00	มากที่สุด
3.50 - 4.49	มาก
2.50 - 3.49	ปานกลาง
1.50 - 2.49	น้อย
1.00 - 1.49	น้อยที่สุด

ผลการทดสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ
reliability coefficient alpha ได้ค่าความเชื่อมั่นของ
แบบสอบถามทั้งฉบับมีค่าเท่ากับ 0.965

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่า
ร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-
test และ F-test

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า
พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 53.0 เป็นเพศชาย
และร้อยละ 47.0 เป็นเพศหญิง โดยส่วนใหญ่ร้อยละ
40.3 มีอายุระหว่าง 30--39ปี รองลงมาคือมีอายุต่ำกว่า 30
ปีคิดเป็นร้อยละ 24.3 อายุระหว่าง 40-49ปี คิดเป็น
ร้อยละ 20.3 และตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ
14.3 วุฒិการศึกษาส่วนใหญ่ต่ำกว่าปริญญาตรี คิด
เป็นร้อยละ 53.3 รองลงมาคือปริญญาตรี คิดเป็นร้อย
ละ 37.3 และ สูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 9.5
อาชีพ ส่วนใหญ่ มีอาชีพรับจ้างมากที่สุดคิดเป็นร้อย
ละ 37.5 รองลงมา มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนคิด
เป็นร้อยละ 19.0 อาชีพ รับราชการ/พนักงาน
รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 17.3 ค้าขาย คิดเป็นร้อย
ละ 11.0 เกษตรกร ร้อยละ 7.0 และอาชีพอื่นๆ คิดเป็น
ร้อยละ 1.8 ประเภท ของพาหนะ ส่วนใหญ่ มอเตอร์
ไซด์ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมา รถยนต์
นั่ง คิดเป็นร้อยละ 34.3 รถจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 11.3
และ รถบรรทุกสินค้าที่น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 5.5
ตามลำดับ

2. ประสบการณ์การกระทำความผิดพบว่า
ความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การ
กระทำความผิดกฎหมายจราจรในเขตจังหวัด
ปทุมธานี พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับ
ปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78 โดยด้านที่มีการ
กระทำความผิดมากที่สุดคือการใช้โทรศัพท์มือถือ
ในขณะที่ขับรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 รองลงมา ไม่
คาดเข็มขัดนิรภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.92 และน้อยที่สุด
คือการเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 1.08

3. ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความคิด พบว่าความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความคิดกฎหมายจราจรในเขตจังหวัดปทุมธานี พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.54 โดยด้านที่มีการกระทำความคิดมากที่สุดคือมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 รองลงมา ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 และน้อยที่สุดคือไม่มีใบขับขี่คิดเป็นร้อยละ 1.56

4. ความคิดเห็นต่อความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่พบว่าความคิดเห็นของประชาชนต่อความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตจังหวัดปทุมธานีพบว่าในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72 โดยความผิดที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเข้มงวดกวดขันมากที่สุดคือการเมาสุรา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.66 รองลงมาการไม่สวมหมวกนิรภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 และความผิดที่มีความเข้มงวดน้อยที่สุดคือ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.56 รายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ภาพรวมความคิดเห็นต่อประสบการณ์การกระทำความคิด ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความคิด และความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

ประเด็นการประเมิน	\bar{x}	SD.	แปลผล
1. ประสบการณ์การกระทำความคิด	2.78	0.513	ปานกลาง
2. ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความคิด	3.54	0.456	มาก
3. ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย	2.72	0.362	ปานกลาง

5. การทดสอบสมมติฐาน จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความคิด ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 อายุ มีความแตกต่างกันในด้าน ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่ระดับ 0.05 ระดับการศึกษา มีความแตกต่างกันในด้าน ประสบการณ์การกระทำความคิดอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 อาชีพ มีความแตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความคิด และความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 และ 0.01 ประเภทานพาหนะ มีความแตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความคิด ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ที่ระดับ 0.01 และ ในด้านการพบเห็นการกระทำความคิดที่ระดับ 0.05 รายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับความคิดเห็น ต่อ ประสบการณ์การกระทำความคิด ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความคิด และความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ประเด็นการ	เพศ	อายุ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	ประเภทพาหนะ
ประสบการณ์การกระทำความคิด	** t=.282 P=.00	F=.669 P=.572	* F=4.564 P=.011	** F=4.49 P=.000	** F=14.74 P=.000
ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำความคิด	t=.032 P=.763	F=2.451 P=.063	F=.799 P=.540	F=.871 P=.551	* F=.319 P=.024
ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย	t=.145 p=.885	* F=3.449 P=.016	F=.587 P=.557	** F=4.74 P=.000	** F=13.29 P=.000

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ และประสบการณ์การพบเห็นผู้อื่นกระทำผิดคิดว่า กลุ่มตัวอย่างที่กระทำผิดกฎจราจรส่วนใหญ่ การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การขับรถย้อนศร รวมไปถึงการขับจี้รถยนต์ฝ่ายสัญญาณจราจร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น ข้อจำกัดทางกายภาพของเส้นทางการจราจร ความไม่ชัดเจนของป้ายแสดงเครื่องหมายจราจร ผลวิจัยมี ความสอดคล้องกับแบบสอบถามแบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ผู้กระทำผิดกฎจราจรเรื่องขับรถย้อนศรให้ข้อมูลว่า ปัญหาเกิดจากการที่สัญญาณป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่มีความชัดเจนจึงทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรกระทำผิดโดยไม่ได้ตั้งใจ นอกจากนี้ผู้กระทำผิดยังยอมรับว่า เพราะต้องการความสะดวก และความรวดเร็วจึงทำให้ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการขับรถย้อนศร สอดคล้องกับแนวคิดของประชา คุณธรรมดี (2552:อ้างถึงในปัญญา จันทรสุขโข :2556) [3] กล่าวว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร ถือเป็นเรื่องที่มีความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ และการข้อย่อนต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะส่งผลต่อพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรให้มีมากยิ่งขึ้น สำหรับการกระทำผิดกฎจราจรจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสะท้อนให้เห็นถึงมูลเหตุ ที่เกิดในการกระทำผิดกฎจราจร 2 ประเด็นคือ (1) ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรที่ผลวิจัยจากการสัมภาษณ์ได้ชี้ให้เห็นว่าเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจรไม่มีความชัดเจน และติดตั้งอยู่ในมุมที่สังเกตเห็นได้ยากไม่ติดตั้งเครื่องหมายให้ทราบก่อนถึงจุดที่มีสัญญาณไฟ ในลักษณะที่ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ก่อนอย่างชัดเจน

จึงทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรไม่ทันสังเกต และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรโดยไม่ได้ตั้งใจ และ (2) ปัญหาด้านพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกฎจราจรที่ผลวิจัยจากข้อคิดเห็นเพิ่มเติมได้ชี้ให้เห็นการขาดความระมัดระวังในการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยยอมรับว่ามีความเร่งรีบ และเห็นว่า การไปถึงเป้าหมายทันตามกำหนดมีความสำคัญมากกว่าการรักษาวินัยจราจร ส่วนความคิดต่อความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของชาคริต ชันนาโพธิ์ (2556) [4] พบว่าความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยของชาคริต เป็นนักศึกษา จึงทำให้การรับรู้ในเรื่องของความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นแตกต่างกัน การเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับประสบการณ์การกระทำผิด ความคิด ประสบการณ์การพบเห็นการกระทำผิด ความคิด และความคิดเห็นต่อความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายพบว่าเพศมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์การกระทำผิด ความคิด สอดคล้องกับงานวิจัยของไพโรฬ สักดิ์สุนทรศิริ (2535 : บทคัดย่อ) [5] ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจปฏิบัติตามกฎจราจรของข้าราชการพลเรือนสังกัดกรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยทางด้านเพศ มีผลต่อการตัดสินใจปฏิบัติตามกฎจราจร งานวิจัยของสมโภชน์ กาญจนกฤษ (2542 : บทคัดย่อ) [6] ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามการจราจรบนท้องถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสุพรรณบุรี พบว่าปัจจัยด้านเพศ มี ผลต่อการปฏิบัติตามการจราจรทางบก ตลอดจนข้อบังคับกฎหมาย และงานวิจัยของนราภรณ์ แสงอร่าม (2548) [7] ศึกษา

เรื่องความรู้ และการปฏิบัติด้านการจราจรทางบก
ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรีพบว่า
นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรีที่มีเพศต่างกัน
มีการปฏิบัติด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมี
นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

- 1) ควรณรงค์การงดใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถโดย
ชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
อย่างไร
- 2) เพิ่มความเข้มงวดกวดขันในการบังคับกฎหมาย
จราจร โดยเฉพาะความความผิดที่พบบ่อยเช่นการใช้
โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ การขับรถเร็วกว่ากฎหมาย
กำหนด
- 3) ควรให้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทาง
บก พ.ศ. 2522 อันเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำผิด
โดยเฉพาะจำนวนค่าปรับให้สูงขึ้นกับผู้ที่มีฝ่าฝืน
กฎหมายจราจรทางบก

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรใช้ระเบียบวิธีวิจัยประกอบการศึกษาเพื่อให้
เห็นถึงประเด็นการวิจัยที่ลุ่มลึก และมีมิติมากขึ้น
- 2) ควรศึกษาในกลุ่มตัวอย่างในเขตจังหวัดอื่นๆ
โดยเฉพาะผู้ใช้งานพาหนะในเขตต่างจังหวัด

เอกสารอ้างอิง

- [1] สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (19 เมษายน 2559)
คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความ
เสียหาย ที่ว่าราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2541 – 2558
สืบค้นจาก
[http://social.nesdb.go.th/SocialStat/StatReport
_Final.aspx?reportid=161&template=1R2C&y
eartype=M&subcatid=45](http://social.nesdb.go.th/SocialStat/StatReport_Final.aspx?reportid=161&template=1R2C&y_eartype=M&subcatid=45)

- [2] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.
(2522, 19 มกราคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม
96,(ตอนที่ 211). หน้า 1.
- [3] ปัญญา จันทรสุข โข. (2556).ปัจจัยที่มี
ความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจร
ของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์, *ชีวารสาร
วิทยบริการ,ปีที่24,หน้า 110-120*
- [4] ชาคริต ชันนาโพธิ์ (2556) ทศนคติต่อการบังคับ
ใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกในจังหวัด
มหาสารคาม: กรณีศึกษานิสิตมหาวิทยาลัย
มหาสารคาม วารสารมนุษยศาสตร์ และ
สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ปีที่ 32
ฉบับที่ 5 กันยายน - ตุลาคม พ.ศ.2556
- [5] ไพรลพ ศักดิ์สุนทรศิริ . (2535). ปัจจัยที่มีผล
ต่อการตัดสินใจปฏิบัติตามกฎจราจรของ
ข้าราชการพลเรือนสังกัดกรุงเทพมหานคร.
(วิทยานิพนธ์ มหาบัณฑิต). เชียงใหม่ :
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- [6] สมโภชน์ กาญจนกฤษฎ์. (2542). ปัจจัยที่มีผลต่อ
พฤติกรรมการปฏิบัติด้านการจราจรบนท้อง
ถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีนักศึกษาวิ ทยาลัย
เทคนิคสุพรรณบุรี . วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.
สงขลา : มหาวิทยาลัยทักษิณ.
- [7] นราภรณ์ แสงอร่าม (2548). ความรู้และการ
ปฏิบัติด้านการจราจรทางบกของนักศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี . (วิทยานิพนธ์
วิทยาศาสตร์บัณฑิตสาขาวิชาวิทยาศาสตร์
สุขภาพ). เพชรบุรี :มหาวิทยาลัยราชภัฏ
เพชรบุรี

