



๙๖ ๖๓๒๖ ๙๖ ๐๖ ๕๖๖
ทบวงศึกษาธิการ
กระทรวงศึกษาธิการ
กรมส่งเสริมการศึกษาพิเศษ
กองส่งเสริมการศึกษาพิเศษ

ประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ตำบลโนนสะอาด

จังหวัดอุดรธานี

ร้อยตำรวจโทพงษ์พงษ์ คุณภาพ

  363.287
36A5638169 ช353ป
2555
Title: ปัจจัยที่ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกระทำผิดกฎหมายจราจรของ
จังหวัดอุดรธานี
ห้องสมุด มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

๙๖ ๘๒ ๙๖ ๐๖ ๕๖๖
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

พุทธศักราช ๒๕๕๕

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของ
ประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด



363.287

ช 353ป

31 ม.ค. 57

เลขทะเบียน	5638169
เลขเรียกหนังสือ	363.287
	ช 353ป
วันที่	31 ม. ค. 57

ร้อยตำรวจโทชัชชัย อนุภาพ

		ล 363.287 ช 353ป 2555
ราชอาณาจักรไทย กระทรวงศึกษาธิการ จังหวัดอุดรธานี ห้องสมุด มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย		

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตราจารย์บัณฑิต

สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

พุทธศักราช 2555

**FACTORS AFFECTING THE TRAFFIC RULES BREAKING OF
PEOPLE IN NON SA-AT MUNICIPALITY, NON SA-AT
DISTRICT, UDON THANI PROVINCE**



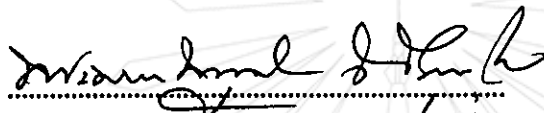
POI. LT. CHADCHAI ANUPHAP

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS
DEPARTMENT OF GOVERNMENT
GRADUATE SCHOOL
MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY
B.E.2555 (2012)**

หัวข้อสารนิพนธ์ : ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขต
เทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี
ชื่อนักศึกษา : ร้อยตำรวจโทชัชชัย อนุภาพ
สาขาวิชา : รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์สำเร็จ จันทรสวรรณ
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : พันตำรวจเอก รองศาสตราจารย์ ดร.นิธิ ศรีวัฒนา

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต

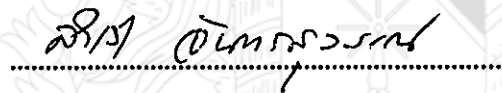

.....
(พระมหาบุญศรี ญาณวฑฺฒโน (ผศ.ดร.))

รักษาการคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

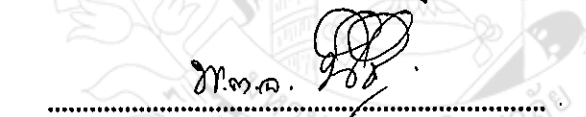
คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์


.....
(ผศ. พิเศษ ดร.สุกิจ ชัยมุสิก)

ประธานกรรมการ


.....
(รองศาสตราจารย์สำเร็จ จันทรสวรรณ)

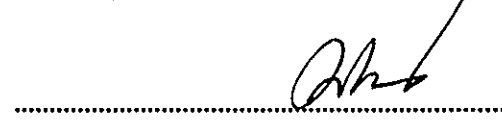
อาจารย์ที่ปรึกษา


.....
(พันตำรวจเอก รองศาสตราจารย์ ดร.นิธิ ศรีวัฒนา)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม


.....
(ดร.ทองแพร ไชยตันเทือก)

กรรมการ


.....
(ดร.ไพรัช พันชมภู)

กรรมการ

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

Thematic Title : Factors Affecting the Traffic Rules Breaking of People in Non Sa-
At Municipality, Non Sa-at District, Udon Thani Province.

Student's Name : LT.GE.Chadchai Anuphap

Department : Government

Advisor : Assoc. Prof. Samroeng Chantrasuwan

Co-Advisor : Pol. Col. Assoc. Prof. Dr. Niti Srivatana

Accepted by the Graduate School, Mahamakut Buddhist University in Partial
Fulfillment of the Requirements for the Master's Degree.

P.S. Nānavuddho
..... Acting Dean of Graduate School
(Phramaha Boonsri Nānavuddho (Asst.Prof.Dr.))

Thematic Committee

S. Chaimusik
..... Chairman
(Asst.Prof. (Emeritus) Dr. Sukit Chaimusik)

Samroeng Chantrasuwan
..... Advisor
(Assoc. Prof. Samroeng Chantrasuwan)

N. Srivatana
..... Co-Advisor
(Pol. Col. Assoc. Prof. Dr. Niti Srivatana)

Thongpae Chaitontuak
..... Member
(Dr. Thongpae Chaitontuak)

Phairat Phuenchomphoo
..... Member
(Dr. Phairat Phuenchomphoo)

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

ก

หัวข้อสารนิพนธ์ : ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร
ของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัด
ชื่อนักศึกษา : ร้อยตำรวจโทชัชชัย อนุภาพ
สาขาวิชา : รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ลำเรียง จันทร์สุวรรณ
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : พันตำรวจเอก รองศาสตราจารย์ ดร. นิธิ ศรีวัฒนา
ปีการศึกษา : 2555

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี 4) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี จำนวน 364 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามปลายปิดและปลายเปิด ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test)

ผลการวิจัยพบว่า

1) ข้อมูลทั่วไป พบว่า ประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 15.40 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.00 มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 20.00 มีอาชีพพนักงานเอกชน/ลูกจ้าง คิดเป็นร้อยละ 21.70 ยังไม่มีรายได้ คิดเป็นร้อยละ 16.70 ประเภทพาหนะที่ใช้คือรถรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 17.40 เคยมีประสบการณ์ในการกระทำผิด

กฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.20 และความผิดที่ได้กระทำคือไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 36.50

2) พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44

3) ปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ประเภทยานพาหนะที่ใช้และประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ส่วนปัจจัยสนับสนุนได้แก่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

4) ประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาดได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร คือ 1) ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อแก้ไขพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร 2) ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับประชาชนและประชาสัมพันธ์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายทางจราจรจ่ายข่าว และ 3) ผู้ขับรถควรมีความรู้ในการขับรถไม่ขับรถเร็วเกินไปและไม่ควรเปิดเพลงหรือโทรศัพท์ขณะขับรถ เพราะจะทำให้รบกวนสมาธิได้



Thematic Title : **Factors Affecting the Traffic Rules Breaking of People in Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province**

Student's Name : **Pol. Lt. Chadchai Anuphap**

Department : **Government**

Advisor : **Assoc. Prof. Samroeng Chantrasuwan**

Co – Advisor : **Pol. Col. Assoc. Prof. Dr. Niti Srivatana**

Academic Year : **B.E. 2555 (2012)**

ABSTRACT

The objectives of this thematic paper were as follows; 1) to study personal factors of people in Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province, 2) to study traffic rules breaking behaviors of people in Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province, 3) to study the relationship between personal factors and traffic rules breaking behaviors of people in Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province, and 4) to study suggestions on ways to solve the problems about traffic rules breaking behaviors in Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province.

The samples used in this research were 364 people with age 15 up and living in the area of Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province. The tool used in this research was closed and open end questionnaire to collect quantitative data. The data were analyzed using computer packaged program. The statistics used in this research were frequency, percentage, mean, standard deviation, and Chi-square test.

The results of the research were as follows:

1) The most of people were female accounting 15.40%, within 21-30 years old accounting 24.00%, with holding diploma/high vocational certificate accounting 20.00%, and private company workers/regular workers accounting 21.70%, with having salary accounting 16.70%, with driving public carriers accounting 17.40%, with having experience in breaking traffic laws accounting 12.2%, and with not wearing helmet while driving accounting 36.50%.

2) In overall, traffic rules breaking behaviors of people in Non Sa-at Municipality, Non Sa-at district, Udon Thani province was at the low level with mean equivalent to 2.44.

3) Sex, age, education level, occupation, and salary had the relationship with traffic rules breaking behaviors at a statistically significant level of .05 Vehicle types and experiences in breaking traffic rules had no the relationship with traffic rules breaking behaviors at a statistically significant level of .05 Meanwhile, supporting factors viz. knowledge of traffic rules and punishment of breaking rules had no the relationship with traffic rules breaking behaviors at the statistically significant level of .05

4) Suggestions on the ways to solve problems were as follows: 1) People want the police set up checking spots following rules strictly to solve traffic rules breaking behaviors of people, 2) they want the police give knowledge about traffic rules and publicized knowledge about traffic rules through new bulletin towers, and 3) the drivers should have driving knowledge, should not drive fast and should not turn on the music or hang on in phone while driving because it will disturb their concentration.

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร
ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

มหาวิทยาลัย

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์นี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาของรองศาสตราจารย์สำเร็จ จันทรสวรรณ อาจารย์ที่ปรึกษาและพันตำรวจเอก รองศาสตราจารย์ ดร. นิธิ ศรีวัฒนา อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ซึ่งได้ให้คำปรึกษาข้อชี้แนะและช่วยเหลือในหลายสิ่งหลายอย่างจนกระทั่งลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์เมธี สมภักดิ์ นายวรเทพ เวียงแก พันตำรวจโทลิขิต สมศรีทอง ที่กรุณาให้คำปรึกษาและช่วยตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย ตลอดจนความถูกต้องของเนื้อหาในระดับต่างๆ ของงานสารนิพนธ์

ขอขอบพระคุณ ดร. ปัญญา กล้ายเดช ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำในการแก้ไขสารนิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ เพื่อนๆ นักศึกษาปริญญาโทสาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครองรุ่นที่ 5 ที่ให้คำปรึกษา แนะนำ เป็นกำลังใจและหลายๆท่านที่ไม่ได้ออกนามไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอขอบคุณประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานีที่ให้ความร่วมมือประสานงานในการตอบแบบสอบถามข้อมูลและข้อเสนอแนะต่างๆ ซึ่งส่งผลให้การวิจัยครั้งนี้ประสบผลสำเร็จได้ด้วยดี

คุณงามความดีอันใดที่พึงจะเกิดขึ้นจากสารนิพนธ์นี้ผู้วิจัยขอน้อมเป็นสักการบูชาพระคุณของคุณบิดาคคุณมารดา ครู อาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ให้การสนับสนุนในการศึกษาครั้งนี้ อย่างดียิ่งเสมอมา

ร้อยตำรวจโทชัชชัย อนุภาพ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ณ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.3 สมมติฐานของการวิจัย	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	4
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจรรยาและกฎหมายจรรยา	7
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม	8
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจรรยา	18
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม	23
2.5 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา	24
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	26
2.7 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	29

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	31
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	31
3.2 เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง	31
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	32
3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	33
3.5 การวัดค่าตัวแปร	35
3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล	37
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล	38
3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	38
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	39
4.1 สถิติถ้อยคำที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	39
4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล	40
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	40
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	40
ตอนที่ 2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัย สันนิษฐานการกระทำผิดกฎหมายจราจร	44
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูล ด้านพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	50
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	53
ตอนที่ 5 ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน	63
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	65
5.1 สรุปผลการวิจัย	66
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	69
5.3 ข้อเสนอแนะ	73

	๗
บรรณานุกรม	74
ภาคผนวก	76
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	77
ภาคผนวก ข รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	87
ภาคผนวก ค หนังสือขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ	89
ภาคผนวก ง แบบประเมินดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม	93
ภาคผนวก จ หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล	98
ภาคผนวก ฉ คำสัมภาษณ์อัลฟา	100
ประวัติผู้วิจัย	105

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มทร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร
ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

มหาวิทยาลัย

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มทร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
ไปรณนามาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

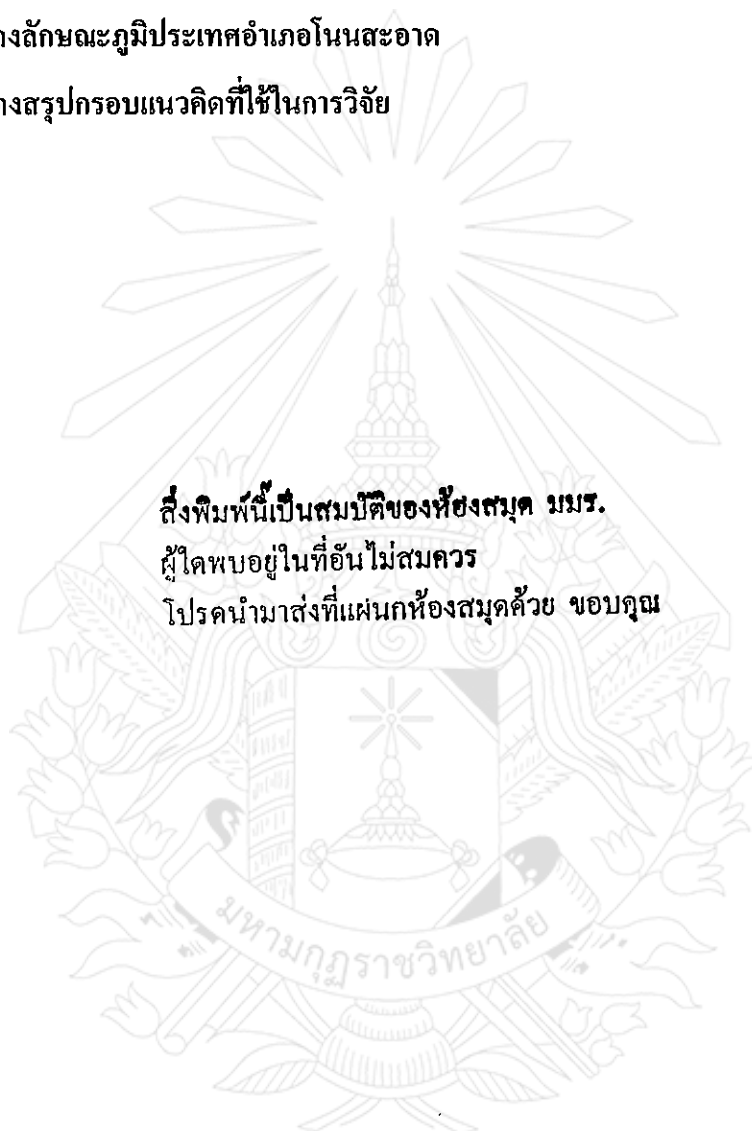
สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ 40
ตารางที่ 4.2	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ 41
ตารางที่ 4.3	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา 41
ตารางที่ 4.4	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามอาชีพ 42
ตารางที่ 4.5	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามรายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน) 42
ตารางที่ 4.6	แสดงจำนวนและร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ใช้ 43
ตารางที่ 4.7	แสดงจำนวนและร้อยละตามประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร 43
ตารางที่ 4.8	แสดงจำนวนร้อยละของข้อมูลด้านประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมีผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยกระทำผิดกฎหมายจราจรจำนวน 127 คน และมีผู้เคยกระทำผิดกฎหมายจราจรจำนวน 237 คน แต่ละคนสามารถระบุตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ดังนี้ 44
ตารางที่ 4.9	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 45
ตารางที่ 4.10	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 47
ตารางที่ 4.11	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร 48
ตารางที่ 4.12	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร 49
ตารางที่ 4.13	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และการแปลผลพฤติกรรมใน การกระทำผิดกฎหมายจราจร 50
ตารางที่ 4.14	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมที่มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร 52
ตารางที่ 4.15	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร 53

ตารางที่ 4.16	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	54
ตารางที่ 4.17	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับพฤติกรรมการกระทำผิด กฎหมาย จราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	55
ตารางที่ 4.18	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมาย จราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	56
ตารางที่ 4.19	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้(เฉลี่ยต่อเดือน)กับพฤติกรรมการกระทำ ผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	57
ตารางที่ 4.20	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้กับพฤติกรรมการ กระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	58
ตารางที่ 4.21	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด	59
ตารางที่ 4.22	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับพฤติกรรม การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	60
ตารางที่ 4.23	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมาย จราจรกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขต เทศบาลโนนสะอาด	61
ตารางที่ 4.24	แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการกระทำผิด กฎหมายของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	62
ตารางที่ 4.25	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมาย จราจร กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด	62
ตารางที่ 4.26	แสดงความถี่ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรม การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด	63

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 2.1 แสดงลักษณะภูมิประเทศอำเภอโนนสะอาด	25
แผนภาพที่ 2.2 แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	30



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันนี้ภาวะเศรษฐกิจของประเทศกำลังเจริญเติบโตและขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีหลักอันได้แก่ เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร เทคโนโลยีชีวภาพ เทคโนโลยีวัสดุและนาโนเทคโนโลยี เป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจยุคใหม่¹ จากการพัฒนากระบวนการเศรษฐกิจของประเทศทำให้ประชาชนมีความอยู่ดีกินดีขึ้น มีกำลังซื้อมากขึ้น ปัจจัยที่ใช้อำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันของประชาชนหลังไหลเข้ามาภายในประเทศเป็นจำนวนมาก ซึ่งรวมทั้งยานพาหนะประเภทต่างๆ บนท้องถนน ได้เพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ อีกทั้งสภาพการจราจรในปัจจุบันมีความคับคั่ง ผิวทางการจราจรคับแคบไม่สัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มของรถ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และเนื่องจากจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมามากมาย ทั้งปัญหาเรื่องของอุบัติเหตุ มลพิษ ปัญหาทางด้านการจราจรไม่ว่าจะเป็นการจราจรที่ติดขัด เพราะการฝ่าฝืนละเลยหรือเพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่มีวินัยจราจรหรือมีวินัยจราจรที่หย่อนยาน เป็นต้น ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงและเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ฉะนั้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ยานพาหนะ จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรมาบังคับใช้หลายต่อหลายฉบับ เพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ในปัจจุบัน ถึงแม้จะมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัย แต่จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแต่ละครั้งจะมีผู้ได้รับบาดเจ็บ มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก และสถิติการเกิดอุบัติเหตุก็เพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกๆ ปี ซึ่งส่วนใหญ่เกิดมาจากพฤติกรรมในการขับขี่ สภาพร่างกายของผู้ขับขี่ที่ไม่มีความพร้อมที่จะขับขี่ยานพาหนะได้เช่น อยู่ในสภาพเมาแล้วขับง่วงแล้วขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่รู้ป้ายสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายจราจรบนถนนรวมไปถึงเรื่องของกฎหมายจราจรเบื้องต้น ส่งผลให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยไม่เจตนา เป็นต้นการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นสาเหตุอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรและได้

¹สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554), (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2549), หน้า 5.

ส่งผลให้เกิดปัญหาทางสังคมที่สำคัญประการหนึ่งซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีความรุนแรงมากขึ้นอันมีผลให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมากหลายที่จะคำนวณได้ รายงานจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนเดือนมกราคม 2553 เกิดอุบัติเหตุทางถนน 7,563 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 779 คน ผู้บาดเจ็บ 4,465 คนและประมวลผลข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงเดือนมกราคม - เมษายน ตั้งแต่ปี 2551-2553 จากสถิติดังกล่าว พบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกช่วงเดือนมกราคม - เมษายน ปี 2551 เกิดขึ้น 30,651 ครั้ง ปี 2552 เกิดขึ้น 31,183 ครั้ง และในปี 2553 เกิดขึ้น 23,989 ครั้ง สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนช่วง 4 เดือน ปี 2551 จำนวน 4,183 คน ปี 2552 จำนวน 4,279 คน และปี 2553 จำนวน 3,519 คน ส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนช่วง 4 เดือน ปี 2551 จำนวน 24,947 ราย ปี 2552 จำนวน 23,956 ราย และในปี 2553 จำนวน 15,566 ราย ซึ่งจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาพรวม พบว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด จำนวน 1,066 ราย รองลงมาได้แก่ ขับรถโดยประมาท(ตัดหน้ากระชั้นชิด) จำนวน 924 ราย เมาแล้วขับ จำนวน 654 ราย อุบัติเหตุรถชนท้าย จำนวน 538 ราย ในขณะที่แซงรถผิดกฎหมายกับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ยังเป็นพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมจำนวน 9,431 คัน โดยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด จำนวน 3,643 คัน รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 2,577 คัน รวมมูลค่าความเสียหายทางทรัพย์สินกว่า 226.17 ล้านบาท จากสถิติดังกล่าวทำให้เราทราบได้ว่า การกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร กำลังเป็นปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไข ซึ่งหากยังไม่ปล่อยให้มีการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรต่อไป จะส่งผลเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาดังกล่าวมาแล้ว

อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี เป็นอำเภอหนึ่งที่กำลังมีปัญหาทางด้านการจราจร เนื่องจากการขยายตัวของฝั่งเมือง ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ มีถนนเส้นหลักตัดผ่านคือ ถนนมิตรภาพ จึงทำให้จำนวนปริมาณยานพาหนะที่สัญจรไปมาตามท้องถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาจราจรทางด้านต่างๆ เช่น ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาการจราจรติดขัดช่วงเวลาเร่งด่วน ปัญหาหมอกพิษและปัญหาอื่นๆ ตามมามากมายและปัญหาหนึ่งที่มีแนวโน้มเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ก็คือ ปัญหาเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจร จากสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ

²ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, ประมวลผลข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเดือน ม.ค.-เม.ย. ปี 51-53, (กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2553), หน้า 4.

กฎหมายจรรยาบรรณของสถานีดำรงภูธร โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ตลอดทั้งปี 2553 พบว่ามีผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณเป็นจำนวนถึง 2,247 ราย³ และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้น

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี เพื่อที่จะได้ทราบถึงปัจจัยทางด้านใดบ้าง ที่มีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณมากที่สุด และปัจจัยในด้านใดบ้างที่ถือว่าสำคัญเร่งด่วนที่ต้องการแก้ไข ตลอดทั้งปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อที่จะได้ช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณ และจะได้นำผลการวิจัยไปปรับประยุกต์ใช้ในการพัฒนาดำเนินงานของสถานีดำรงภูธร โนนสะอาดจังหวัดอุดรธานีในโอกาสต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.2.4 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

1.3.1 เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชน

1.3.2 อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชน

1.3.3 ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชน

1.3.4 อาชีพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชน

1.3.5 รายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชน

³สถานีดำรงภูธร โนนสะอาด, สถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณ, (อุดรธานี : แผนกธุรการจรรยาบรรณ, 2554), หน้า 8.

1.3.6 ประเภทานพาหนะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

1.3.7 ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

1.3.8 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

1.3.9 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาสภาพปัญหา ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้กำหนดขอบเขตในการศึกษาไว้ ดังนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี จำนวน 4,009 คน โดยสุ่มกลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน

1.4.2 ขอบเขตเนื้อหา ได้แก่ บัณฑิตที่ใช้ในการศึกษา 2 ด้าน ดังนี้ บัณฑิตส่วนบุคคล บัณฑิตสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร และบัณฑิตด้านพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร

1.4.3 ขอบเขตด้านพื้นที่ ได้แก่ เขตพื้นที่เทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.5.1 ทำให้ทราบปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.5.2 ทำให้ทราบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.5.3 ทำให้ทราบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.5.4 ทำให้ทราบข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.5.5 ทำให้สามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

ประชาชน หมายถึง ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

การจราจร หมายถึง การใช้ทาง การเดินทางหรือการขนส่งของผู้คนไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ รวมทั้งผู้ขับขี่ ควบคุมหรือไล่ต้อนสัตว์

สภาพการจราจร หมายถึง สภาพการจราจรโดยทั่วๆ ไป รวมตลอดถึงเส้นทางการจราจรต่างๆ ว่ามีประชาชนมาใช้รถใช้ถนนมีความคล่องตัว หรือแออัด คับคั่งอย่างไร

สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใดๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือวิธีอื่นใดสำหรับขับขี่ คนเดินเท้า ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

กฎหมายจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

ยานพาหนะ หมายถึง รถยนต์ รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

วินัยจราจร หมายถึง การที่ผู้ขับรถใช้ถนน ปฏิบัติถูกต้องตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก รวมถึงการมีความสามารถในการขับขี่และควบคุมยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่มากระตุ้นเป็นอาการที่แสดงออกต่างๆ อาจเป็นการเคลื่อนไหวที่สังเกตได้เช่น การเดิน การพูด การเขียน การเต้นของหัวใจหรือไม่อาจสังเกตได้เช่น อารมณ์ ความคิด ความรู้สึก การรับรู้ โดยทั่วไปแล้วพฤติกรรมอาจเป็นได้ทั้งสิ่งที่พึงประสงค์หรือไม่พึงประสงค์

การกระทำผิดกฎหมายจราจร หมายถึง การกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita กล่าวคือการกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างไร แต่เมื่อกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดเกี่ยวกับการจราจรแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ หมายถึง ผู้ใช้รถใช้ถนนควรจะมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว

ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณ หมายถึง เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้กระทำความผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว ก็จะต้องได้รับโทษตามความผิดนั้นๆ

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณ หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคลที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

เพศ หมายถึง เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งเป็น 1) เพศชาย 2) เพศหญิง

อายุ หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็นช่วงอายุ 1) อายุ 15-20 ปี 2) อายุ 21-30 ปี 3) อายุ 31-40 ปี 4) อายุ 41-50 ปี 5) 51 ปีขึ้นไป

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1) ประถมศึกษา 2) มัธยมศึกษาตอนต้น 3) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช 4) อนุปริญญา/ปวส 5)ปริญญาตรีขึ้นไป

อาชีพ หมายถึง อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1)นักเรียน/นักศึกษา 2)ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ 3) พนักงานเอกชน 4) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 5) เกษตรกรรม 6) รับจ้างทั่วไป

รายได้ หมายถึง รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1) ไม่มีรายได้ 2) 1,000-5,000 บาท 3) 5,001-10,000 บาท 4) 10,001-15,000 บาท 5) 15,001 บาทขึ้นไป

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ หมายถึง ประเภทยานพาหนะที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ แบ่งเป็น 1) รถจักรยาน 2) รถจักรยานยนต์ 3) รถยนต์ 4) รถรับจ้าง

ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณ หมายถึง ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1) ไม่เคย 2) เคย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัย เรื่อง บังคับที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมในเรื่องต่อไปนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและกฎหมายจราจร

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจร

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

2.5 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.7 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและกฎหมายจราจร

2.1.1 ความหมายของการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ได้ให้ความหมาย การจราจรไว้ในมาตรา 4 (1) การจราจร หมายถึง การให้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือ ไล่อ้อนสัตว์¹

วิจิตร บุญโยหฺตระ และคณะ ให้ความหมายว่า งานจราจร คือ งานที่รับผิดชอบการจัดและควบคุมการจราจรในเขตพื้นที่ ดำเนินการให้ผู้จราจรใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรและจับกุมผู้ละเมิด²

ศราวุฒิ พันธสขาว ให้ความหมายว่า การจราจร หมายถึง การสัญจรไปมาของคน สัตว์

¹นัยนา เกิดวิชัย, พ.ต.ท.หญิง, “คำอธิบายเรียงมาตรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522”, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2504), หน้า 2.

²ภาณุมาศ แฉ่มประเสริฐ, “บังคับที่ก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง), 2546, หน้า 8.

ยวดยานทุกชนิดที่เคลื่อนที่ด้วยแรงงานหรือเครื่องจักร หรือลากจูงด้วยกำลังของสัตว์

จรินทร์ ธานีรัตน์ กล่าวว่า การจราจร หมายถึง การเดินทางสัญจรไปมา ซึ่งรวมถึง การเดินทางไปมีทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การจราจรทางบกนั้นหมายความรวมถึงคน สัตว์และ ยวดยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนน โดยการเคลื่อนที่ด้วยเครื่องจักร หรือแรงคน หรือลากจูงไป ด้วยสัตว์พาหนะก็ตาม ซึ่งในสมัย โบราณมนุษย์เดินทางโดยทางบกและทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จึงมักจะเกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ หลังจากเทคโนโลยีต่างๆ เจริญมากขึ้นยวดยาน พาหนะต่างๆ ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น การขนส่งทางบกและระบบการจราจรมีความจำเป็นต่อ ชีวิตประจำวันและมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติเพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่ใน ปัจจุบันการขนส่งและระบบการจราจรไม่ดีพอ จึงเป็นเหตุให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มมา กขึ้นตามไปด้วย⁴

กล่าวโดยสรุป การจราจรหมายถึง การใช้ทาง การเดินทางหรือการขนส่งของผู้คน ยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ รวมทั้งผู้ขับขี่ ควบคุมหรือไต่ ต้อนสัตว์

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

พฤติกรรม (Behavior) คือ กริยาอาการที่แสดงออกหรือปฏิกิริยาโต้ตอบเมื่อเผชิญกับสิ่งเร้า (Stimulus) หรือสถานการณ์ต่าง ๆ อาการแสดงออกต่าง ๆ เหล่านี้ อาจเป็นการเคลื่อนไหวที่สังเกต ได้หรือวัด ได้ เช่น การเดิน การพูด การเขียน การคิด การเต้นของหัวใจ เป็นต้น ส่วนสิ่งเร้าที่มา กระแทบแล้วก่อให้เกิดพฤติกรรมก็อาจจะเป็นสิ่งเร้าภายใน (Internal Stimulus) และสิ่งเร้าภายนอก

สิ่งเร้าภายใน ได้แก่ สิ่งเร้าที่เกิดจากความต้องการทางกายภาพ เช่น ความหิว ความกระหาย สิ่งเร้าภายในนี้จะมีอิทธิพลสูงสุดในการกระตุ้นเด็กให้แสดงพฤติกรรม และเมื่อเด็กเหล่านี้โตขึ้นใน สังคม สิ่งเร้าใจภายในจะลดความสำคัญลง สิ่งเร้าภายนอกทางสังคมที่เด็กได้รับรู้ในสังคมจะมี อิทธิพลมากกว่าในการกำหนดว่า บุคคลควรจะแสดงพฤติกรรมอย่างไรต่อผู้อื่น

³ศราวดี พันธสชาว, การจราจรในมหานคร, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เลียงเชียงจงเจริญ ,2518), หน้า 18

⁴สุรัตน์ พินิจมนตรี, ร.ต.อ.,“ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของตำรวจ จราจร สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”,วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตร มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยขอนแก่น), 2544, หน้า 9.

สิ่งเร้าภายนอก ได้แก่ สิ่งกระตุ้นต่างๆ สิ่งแวดล้อมทางสังคมที่สามารถสัมผัสได้ด้วยประสาททั้ง 5 คือ หู ตา ลิ้น จมูก การสัมผัส

สิ่งเร้าที่มีอิทธิพลที่จะจูงใจให้บุคคลแสดงพฤติกรรมได้แก่ สิ่งเร้าที่ทำให้บุคคล เกิดความพึงพอใจที่เรียกว่า การเสริมแรง (Reinforcement) ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ชนิด คือ การเสริมแรงทางบวก (Positive - Reinforcement) คือ สิ่งเร้าที่พอใจทำให้บุคคลมีการแสดงพฤติกรรมเพิ่มขึ้น เช่น คำชมเชย การยอมรับของเพื่อน ส่วนการเสริมแรงทางลบ (Negative Reinforcement) คือ สิ่งเร้าที่ไม่พอใจหรือไม่พึงปรารถนานำมาใช้เพื่อลดพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาให้น้อยลง เช่น การลงโทษเด็กเมื่อล้าขโมย การปรับเงินเมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น

มนุษย์โดยทั่วไปจะพึงพอใจกับการได้รับการเสริมแรงทางบวกมากกว่าการเสริมแรงทางลบ วิธีการเสริมแรงทางบวก กระทำได้ดังนี้

1. การให้อาหาร น้ำ เครื่องยังชีพ เป็นต้น
2. การให้แรงเสริมทางสังคม เช่น การยอมรับ การยกย่อง การชมเชย ฯลฯ
3. การให้รางวัล คะแนน แด้ม ดาว เป็นต้น
4. การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Information Feedback) เช่น การรับแจ้งว่าพฤติกรรมที่กระทำนั้นๆ เหมาะสม
5. การใช้พฤติกรรมที่ชอบกระทำมากที่สุดมาเสริมแรงพฤติกรรมที่ชอบกระทำน้อยที่สุด เป็นการวางเงื่อนไข เช่น เมื่อทำการบ้านเสร็จแล้วจึงอนุญาตให้ดูทีวี เป็นต้น

กลไกการเกิดพฤติกรรม

การที่สัตว์จะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมานั้น จะต้องมียอดังต่อไปนี้

1. เหตุจูงใจ (Motivation) คือ ความพร้อมภายในร่างกายของสัตว์ก่อนที่จะแสดงพฤติกรรม เช่น ความหิว ความกระหาย เป็นต้น
2. สิ่งเร้าหรือตัวกระตุ้นปลดปล่อย (Releasing Stimulus) โดยทั่วไปถ้าเหตุจูงใจสูง สัตว์จะสามารถแสดงพฤติกรรมออกมาได้ ถึงแม้ตัวกระตุ้นปลดปล่อยจะไม่รุนแรงในทางตรงกันข้ามถ้าเหตุจูงใจต่ำ แต่ตัวกระตุ้นปลดปล่อยมีความรุนแรงมาก สัตว์จะสามารถแสดงพฤติกรรมออกมาได้เช่นกัน

พฤติกรรมแบบต่าง ๆ ในคนและสัตว์

พฤติกรรมของคนและสัตว์ที่แสดงออก ล้วนแต่เพื่อประโยชน์ในการดำรงชีวิตให้อยู่รอด และสามารถดำรงเผ่าพันธุ์ไว้ได้ แบบแผนการเกิดพฤติกรรมอาจเป็นแบบง่าย ๆ หรือซับซ้อนก็ได้ พฤติกรรมของคนและสัตว์สามารถจำแนกออกได้ ดังนี้

1. พฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิด (Innate Behavior) เป็นพฤติกรรมแบบง่าย ๆ ในการตอบสนองต่อสิ่งเร้าโดยไม่ต้องผ่านการเรียนรู้หรือประสบการณ์มาก่อนมีแบบแผนที่แน่นอนในสัตว์แต่ละชนิด ดังนั้นสมาชิกของสัตว์ชนิดเดียวกันจะมีพฤติกรรมการแสดงออกที่เหมือนกัน

2. พฤติกรรมจากการเรียนรู้ (Learning Behavior) เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นได้โดยอาศัยประสบการณ์หรือการเรียนรู้ของสัตว์ พฤติกรรมแบบนี้ส่วนใหญ่พบในสัตว์ชั้นสูงที่มีระบบประสาทเจริญดี แต่ในสัตว์ชั้นต่ำบางชนิดก็สามารถแสดงพฤติกรรมประเภทนี้ได้

3. พฤติกรรมทางสังคม (Social Behavior) เป็นพฤติกรรมที่สัตว์ใช้สื่อสารติดต่อระหว่างสปีชีส์เดียวกันหรือต่างสปีชีส์ที่อยู่ร่วมกัน โดยอาจเป็นพฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิดหรือพฤติกรรมที่เกิดจากการเรียนรู้ก็ได้ พฤติกรรมทางสังคมจำแนกตามวิธีการสื่อสารระหว่างผู้ส่งสารและผู้รับสารได้ดังนี้

1. การสื่อสารด้วยท่าทาง (Visual Signal) เป็นท่าทางที่สัตว์แสดงออกมาอาจจะเป็นแบบง่าย ๆ หรืออาจมีหลายขั้นตอนที่สัมพันธ์กัน

2. การสื่อสารด้วยเสียง (Sound Signal) เสียงของสัตว์ที่เปล่งออกมาในแต่ละครั้งจะแสดงถึงการตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ และสื่อความหมายที่แตกต่างกัน

3. การสื่อสารด้วยการสัมผัส (Physical Contact) เป็นการสื่อสารโดยการใช้อวัยวะส่วนใดส่วนหนึ่งสัมผัสกับสัตว์พวกเดียวกันหรือต่างพวกกันเพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมได้ตอบกัน การสัมผัสเป็นการสื่อสารที่สำคัญอย่างหนึ่งของสัตว์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม การสัมผัสจะเป็นการถ่ายทอดความรัก และมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาของลูกอ่อน ทำให้อ่อนเกิดความรู้สึกอบอุ่นและปลอดภัย

4. การสื่อสารด้วยสารเคมี (Chemical Signal) สัตว์หลายชนิดใช้สารเคมีที่เรียกว่า ฟีโรโมน (Pheromon) ซึ่งเป็นสารเคมีที่สัตว์สร้างขึ้น และเมื่อหลังออกมาภายนอกร่างกายจะมีผลต่อสัตว์อื่นที่เป็นชนิดเดียวกัน ทำให้เกิดพฤติกรรมต่าง ๆ ได้ เช่น

4.1 ดึงดูดเพศตรงข้าม เช่น การที่ผีเสื้อกลางคืนตัวเมียหลั่งสารเคมีออกมาเพื่อดึงดูดผีเสื้อกลางคืนตัวผู้ที่อยู่ห่างหลายกิโลเมตรให้บินมาหาได้ หรือการที่ชะมดหลั่งสารเคมีที่ดึงดูดเพศตรงข้ามได้

4.2 บอกอาณาเขต เช่น กวางบางชนิดจะแตะสารเคมีกับต้นไม้และการที่เสือดาวหรือสุนัขถ่ายปัสสาวะไว้ในที่ต่าง ๆ เพื่อบอกอาณาเขต

4.3 นำทาง เช่น การหาอาหารของมด มดจะใช้ปลายท้องแตะที่พื้นแล้วปล่อยสารเคมีออกมาเป็นระยะ ๆ ทำให้มดตัวอื่นๆ ติดตามไปยังแหล่งอาหารได้ถูก

2.2.1 พฤติกรรมมนุษย์ (HumanBehavior)

พฤติกรรมต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว อาจจำแนกออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. พฤติกรรมที่ไม่สามารถควบคุมได้เรียกว่า เป็นปฏิกิริยาสะท้อน เช่น การสะดุ้งเมื่อถูก เข็มแทง การกระพริบตา เมื่อมีสิ่งมากระทบกับสายตา ฯลฯ

2. พฤติกรรมที่สามารถควบคุมและจัดระเบียบได้เนื่องจากมนุษย์มีสติปัญญาและอารมณ์ เมื่อมีสิ่งเร้ามากระทบ สติปัญญาหรืออารมณ์ จะเป็นตัวตัดสินใจว่าจะปล่อยปฏิกิริยาใดออกไป ถ้า สติปัญญาควบคุมการปล่อยปฏิกิริยา เราเรียกว่าเป็นการกระทำตามความคิดหรือ ทำด้วยสมอง แต่ถ้า อารมณ์ควบคุมเรียกว่า เป็นการทำตามอารมณ์ หรือปล่อยตามใจ นักจิตวิทยาส่วนใหญ่เชื่อว่า อารมณ์มีอิทธิพลหรือพลังมากกว่าสติปัญญา ทั้งนี้เพราะมนุษย์ทุกคนยังมีความโลภ ความโกรธ ความหลง ทำให้พฤติกรรมส่วนใหญ่เป็นไปตามความรู้สึกและอารมณ์เป็นพื้นฐาน

ประเภทของพฤติกรรมมนุษย์นักจิตวิทยาแบ่งพฤติกรรมมนุษย์ออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. พฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิด ซึ่งเกิดขึ้น โดยไม่มีการเรียนรู้มาก่อน ได้แก่ ปฏิกิริยาสะท้อน กลั้ว (REFLECT ACTION) เช่นการกระพริบตาและสัญชาตญาณ (INSTINCT) เช่นความกลัว การเอาตัวรอด เป็นต้น

2. พฤติกรรมที่เกิดจากอิทธิพลของกลุ่ม ได้แก่ พฤติกรรมที่เกิดจากการที่บุคคลติดต่อ สังสรรค์และมีความสัมพันธ์กับบุคคลอื่นในสังคม ดังนั้น การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของมนุษย์ให้ เหมาะสมกับสิ่งแวดล้อมแบ่งออกได้เป็น 4 ลักษณะ คือ

2.1 การปรับเปลี่ยนทางด้านของสรีระร่างกาย เช่น การปรับปรุงบุคลิกภาพ การแต่งกาย การพูด

2.2 การปรับเปลี่ยนทางด้านอารมณ์และความรู้สึกนึกคิด ให้มีความสัมพันธ์ภาพ ที่ดีกับบุคคลอื่นปรับอารมณ์ความรู้สึกให้สอดคล้องกับบุคคลอื่นรู้จักการยอมรับผิด

2.3 การปรับเปลี่ยนทางด้านสติปัญญา เช่น การศึกษาค้นคว้าเพื่อให้มีความรู้ ที่ทันสมัย ทันเหตุการณ์ การมีความคิดเห็นคล้อยตามความคิดเห็นของคนส่วนใหญ่

2.4 การปรับเปลี่ยนอุดมคติ หมายถึง การสามารถปรับเปลี่ยนหลักการ แนวทาง บางส่วนบางตอนเพื่อให้เข้ากับสังคมส่วนใหญ่ได้ โดยพิจารณาจากความจำเป็น และเหตุการณ์ ที่เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเป็นประโยชน์แก่ตนเอง เพื่อสวัสดิภาพของตนเองและของกลุ่ม

พฤติกรรมมนุษย์ตามแนวจิตวิทยา นักจิตวิทยาเชื่อว่าพฤติกรรมมนุษย์ส่วนใหญ่จะ ประพฤติปฏิบัติตามแบบแผนของ ระเบียบ กฎหรือวิธีการที่มีอยู่ในสังคมนั้นๆ วัฒนธรรมที่มีอยู่ใน สังคมนั้นๆ ซึ่งมนุษย์ยอมเข้าใจสถานภาพและบทบาทตามที่กลุ่มสังคมคาดหวัง ดังนั้น

พฤติกรรมมนุษย์ อาจเกิดขึ้นได้ในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

1. การติดต่อสื่อสาร (COMMUNICATION)
2. การขัดแย้ง (CONFLICT)
3. การแข่งขัน (COMPETITION)
4. การประนีประนอมผลประโยชน์ที่ขัดแย้งกัน (ACCOMODATION)
5. การผสมผสานกลมกลืนเข้าหากัน (ASSIMILATION)
6. การร่วมมือสนับสนุนซึ่งกันและกัน (COOPERATION)

พฤติกรรมมนุษย์ตามแนวจิตวิทยา นักสังคมวิทยา เชื่อว่าพฤติกรรมมนุษย์ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของสิ่งแวดล้อมหรือสภาวะภายนอกทั้งปวง (ETERNAL CONDITIONS) ที่อยู่รอบตัวของมนุษย์ ทั้งสิ่งที่มีรูปร่างและไม่มีรูปร่างตลอดจนพลังงานต่างๆ ที่จับต้อง รวมทั้งสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ อากาศ แสงแดด ความร้อน ความเย็น แร่ธาตุ กระแสไฟฟ้า เครื่องมือสื่อสาร เป็นต้น สิ่งต่างๆ เหล่านี้ถือว่าเป็นสิ่งแวดล้อมที่มีอิทธิพลเหนือมนุษย์ทั้งในแง่ที่อำนวยความสะดวกและผลร้าย โดยที่มนุษย์ไม่มีทางเลือกหนี เราอาจจะแบ่งประเภทของสิ่งแวดล้อมออกเป็น 3 ประการใหญ่ๆ คือ

1. สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ
2. สิ่งแวดล้อมทางสังคม
3. สิ่งแวดล้อมทางครอบครัว

อิทธิพลของสิ่งแวดล้อมต่างๆ เหล่านี้ ทำให้มนุษย์มีพฤติกรรมที่จะหาทางต่อสู้และเอาชนะ ทำให้เกิดวัฒนธรรมรูปแบบต่างๆ ขึ้น เช่น การคิดประดิษฐ์สิ่งต่างๆ การเพาะปลูก การสร้างถนนหนทาง การสร้างเครื่องมือสื่อสาร เป็นต้น

พฤติกรรมมนุษย์ทางวิทยาศาสตร์ การใช้หลักวิทยาศาสตร์ในการวิเคราะห์พฤติกรรมมนุษย์ จำแนกได้ดังนี้

1. ความสมบูรณ์ หรือความปกติของสมอง จะมีส่วนสำคัญต่อพฤติกรรมมนุษย์ในด้านความรู้สึกรู้สึกนึกคิดตลอดจนด้านจิตใจ หากสมองผิดปกติย่อมมีผลให้พฤติกรรมของบุคคลเปลี่ยนแปลงไปด้วยการผิดปกติของสมองอาจเนื่องมาจากโรคหลายอย่าง เช่น ไข้มาเลเรียขึ้นสมอง สมองได้รับความกระทบกระเทือนหรือเนื้องอกในสมอง เป็นต้น

2. ความพิการทางร่างกาย หรือเจ็บป่วยเรื้อรัง
3. โรคจิตและโรคประสาท

นอกจากนี้ยังมีส่วนของสมองที่เรียกว่า ต่อมไร้ท่อ (DUCTLESS GLAND) ต่อมเหล่านี้มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์มาก อาจกล่าวโดยย่อๆ ถึงความสำคัญได้ดังนี้

1. ต่อมไทรอยด์ (THYROID GLAND) ต่อมนี้มี 2 ต่อม ติดอยู่ข้างหลอดลมข้างละต่อม ถ้าชำรุดสติปัญญาของคนจะเสื่อมถอย มีอาการซีมเซาหงายหงอย ฯลฯ

2. ต่อมพาราไทรอยด์ (PARATYROID GLAND) ต่อมนี้อยู่เหนือต่อมไทรอยด์ ถ้าต่อมนี้มีฮอร์โมนน้อยเกินไป คนจะเป็นโรคตื่นเต้นง่าย โกรธง่าย มีจิตใจหดหู่อยู่เสมอ

3. ต่อมพิทูอิทารี (PITUITARY GLAND) ต่อมนี้ฝังอยู่กลางศีรษะ ถ้าต่อมทำงานไม่ปกติ จะเป็นคนแคะระแกระ็น จะขาดความเจริญทางเพศ

4. ต่อมแอดรีนาล (ADRENAL GLAND) อยู่บนไตทั้งสองข้าง ถ้าต่อมนี้มีฮอร์โมนมากเกินไป ความเจริญทางเพศจะรวดเร็วผิดปกติ

5. ต่อมทางเพศ (SEX GLAND) ต่อมนี้มีหน้าที่เกี่ยวกับการสืบพันธุ์หากต่อมนี้ผิดปกติ ก็จะทำให้อาการทางเพศผิดปกติด้วย ลักษณะความแตกต่างของพฤติกรรมมนุษย์ความแตกต่างดังกล่าว อาจแบ่งเป็นหัวข้อใหญ่ๆ ได้ ดังนี้

1. ความแตกต่างทางอารมณ์ (EMOTION)
2. ความแตกต่างทางความถนัด (APTITUDE)
3. ความแตกต่างของความประพฤติ (BEHAVIOUR)
4. ความแตกต่างของความสามารถ (ABILITY)
5. ความแตกต่างของทัศนคติ (ATTITUDE)
6. ความแตกต่างของความต้องการ (NEEDS)
7. ความแตกต่างของรสนิยม (TESTS)
8. ความแตกต่างทางสังคม (SOCIAL)
9. ความแตกต่างของลักษณะนิสัย (HABIT)

ความแตกต่างเหล่านี้ทำให้บุคคลมีลักษณะเฉพาะของตนเองซึ่งเรียกว่า เป็นความแตกต่างระหว่างบุคคล (INDIVIDUAL DIFFERENCES) นักจิตวิทยายอมรับว่าทุกคนย่อมมีความแตกต่างกันแม้แต่ฝ่าฝ่าก็ไม่เหมือนกัน สิ่งสำคัญที่ทำให้บุคคลแตกต่างกันคือ พันธุกรรม และสิ่งแวดล้อม การพัฒนาพฤติกรรมมนุษย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญด้านต่าง ๆ 6 ประการ คือ

1. การเรียนรู้ (LEARNING)
2. ค่านิยม (VALUE)
3. บรรทัดฐานของสังคม (NORMS)
4. ทัศนคติ (ATTITUDE)
5. ความเชื่อ (BELIEF)
6. การปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (SOCIAL INTERACTION)

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

การศึกษาพฤติกรรมทางสังคมของมนุษย์พฤติกรรม (BEHAVIOUR) ในความหมายทางจิตวิทยาสังคมย่อหมายถึงพฤติกรรมภายใน (COVERT BEHAVIOUR) และพฤติกรรมภายนอก(OVERTBEHAVIOUR)ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สิ่งที่เป็นตัวกระตุ้นให้มนุษย์กระทำการพฤติกรรมต่าง ๆ หรือแม้แต่ตัวมนุษย์เอง ก็เป็นตัว กระตุ้นทางสังคมได้ทั้งสิ้น การศึกษาพฤติกรรมของมนุษย์ นักจิตวิทยาสังคม มองสังคมมนุษย์ทั่วไปประกอบขึ้นด้วยตัวบุคคลจึงใช้ตัวบุคคลเป็นหน่วยวิเคราะห์หลักในการศึกษาถึงลักษณะพฤติกรรมของบุคคลในรูปกลุ่ม ฉะนั้นจึงสรุปได้ว่าหัวใจสำคัญของการศึกษาทางจิตวิทยาสังคมมี 2 ประการ คือ

1. ความสมบูรณ์ของร่างกายและภาวะจิตของบุคคลที่นำเข้ามาในสถานการณ์ที่จะเกิดมีพฤติกรรมขึ้น
2. กระบวนการอิทธิพลทางสังคม ซึ่งมาจากสิ่งแวดล้อมที่จะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสังคมของบุคคล

2.2.2 พฤติกรรมของบุคคล

พฤติกรรมของคนเราแสดงออกมามากมายหลายลักษณะในการศึกษาพฤติกรรมของบุคคลจะต้องนำพฤติกรรมมาจัดหมวดหมู่ เพื่อให้เป็นการง่ายต่อการแยกแยะและสะดวกต่อการศึกษาหมวดหมู่ของพฤติกรรม เช่น พฤติกรรมก้าวร้าว พฤติกรรมการเรียนรู้ พฤติกรรมแรงจูงใจ ฯลฯ ในการศึกษาพฤติกรรมกลุ่มคนก็จำเป็นต้องจัดหมวดหมู่ของพฤติกรรมกลุ่มคนเช่นเดียวกัน พฤติกรรมของบุคคลอยู่ภายใต้อิทธิพลของสังคม อิทธิพลของสังคมอาจจัดอยู่ในรูปต่อไปนี้

1. SANTION หรือการบังคับเพื่อให้คนทำหน้าที่ หรือแสดงพฤติกรรมตามที่สังคมกำหนดการ SANTION มีทั้งการลงโทษ การให้รางวัล
2. NORMS หรือบรรทัดฐาน เช่น ขนบธรรมเนียม จารีตประเพณี และกฎหมาย
3. VALUE OREINTATION แนวอบรมทางคุณค่าซึ่งจะกำหนดมาจากรฐานของการแสดงออกได้แก่สาระข้อเท็จจริง ความพอใจต่างๆ พฤติกรรมของบุคคลเป็นระบบการกระทำของมนุษย์ (ACTION SYSTEM) ถ้าจะวิเคราะห์ ACTION SYSTEM อาจจะจำแนกตัวแปร ออกเป็น 5 ระดับ คือ

3.1 วัฒนธรรม

3.2 สังคม

3.3 บุคลิกภาพ

3.4 ชีวภาพ

3.5 กายภาพ⁵

สรุปผู้วิจัยได้ใช้พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่มากระตุ้นเป็นอาการที่แสดงออกต่างๆ อาจเป็นการเคลื่อนไหวที่สังเกตได้เช่น การเดิน การพูด การเขียน การเต้นของหัวใจหรือไม่อาจสังเกตได้ เช่น อารมณ์ ความคิด ความรู้สึก การรับรู้โดยทั่วไป แล้วพฤติกรรมอาจเป็นได้ทั้งสิ่งที่พึงประสงค์หรือไม่พึงประสงค์

พฤติกรรมที่นำมาใช้ในงานวิจัยนี้ เป็นพฤติกรรมที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ของบุคคลที่ปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติชนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าวรวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

2.2.3 พฤติกรรมการขับขี

ความหมายพฤติกรรมการขับขี มีผู้ได้ให้ความหมายกว้างๆว่าเป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขีตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางที่เขาต้องการ โดยการกระทำนี้ของผู้ขับขีเป็นสิ่งซึ่งสามารถสังเกตได้ สำหรับการให้ความหมายในการศึกษาที่ผ่านมามีจะมีการกำหนดขอบเขตมิติหรือทิศทางของพฤติกรรมตามความสนใจของผู้ศึกษาซึ่งเป็นการทำให้ประเด็นในการศึกษามีความชัดเจนขึ้นตัวอย่างเช่นในการศึกษาของฮาวีย์ เจนกินส์และซัมเนอร์ที่สนใจพฤติกรรมการขับขีในแงุ่มที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี โดยให้ความหมายว่าเป็นการกระทำหรือการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขีที่เป็นผลให้ตัวเองและ/หรือ ผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น เป็นต้นสำหรับการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขีในแงุ่มอื่นๆ เช่น พฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย นิติการขับขีที่น่ารังเกียจ และพฤติกรรมการขับขีที่เสี่ยง เป็นต้นมักจะพบว่าการศึกษาเหล่านี้ไม่ได้ระบุถึงความหมายที่ชัดเจนอย่างไรก็ดี เมื่อได้พิจารณาถึงจุดมุ่งหมายของการศึกษาพฤติกรรมการขับขีในแต่ละแงุ่มดังกล่าว ประกอบกับแนวทางของการให้ความหมายที่เสนอไว้ข้างต้น ทำให้สามารถสรุปถึงภาพรวมของพฤติกรรมการขับขี หมายถึง การประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆ ของผู้ขับขีในการขับขีหรือควบคุมยานพาหนะของตน ประเภทของพฤติกรรมการขับขีจากการศึกษาพบว่าประเภทของพฤติกรรมการขับขีมีทั้งที่เป็นพฤติกรรมการขับ

⁵ มณฑา เขียวสะอาด, ผศ., พฤติกรรมมนุษย์กับการพัฒนาตน , 26 มีนาคม 2551.

ซึ่งโดยตรง และที่เป็นพฤติกรรมของผู้ขับขี่ต่างใช้พฤติกรรมในการขับขี่ และการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ซึ่งจากการรวบรวมมีการแบ่งประเภท ดังนี้

1. พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายและไม่ก่อให้เกิดอันตรายขึ้น (ในสถานการณ์ปกติทั่วไป)

2. พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางบวก คือ พฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติ ที่ทำให้เกิดความปลอดภัยต่อการจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ในการขับรถโดยสารประจำทางผ่านที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่เบนไปทางบวกจะชะลอความเร็วของรถ เพราะเขาจะคำนึงว่า บางทีอาจมีผู้โดยสารข้ามออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารประจำทางนั้น เป็นต้น

3. พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบเป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบหรือกฎหมาย และเป็นอันตราย ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรกับตนเองและ/หรือผู้อื่น

ไพน์ มาลเฟทที และ โชนน ได้จำแนกพฤติกรรมของผู้ขับขี่ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ประกอบด้วยความเอาใจใส่ ความมีมารยาทและความสุขุมเยือกเย็น ใช้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุอันแท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและความคล่องตัวของสภาพการจราจร

2. พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี และเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบ สัญญาณจราจรเป็นอุปสรรคต่อความคล่องตัวของสภาพการจราจร

จากความหมาย และประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่โดยภาพรวมคือ การประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆ ของผู้ขับขี่ หรือควบคุมยวดยานของตนและเมื่อพิจารณาจากประเภทของพฤติกรรมจะพบว่า มีการจำแนกเป็น 2 ทิศทาง ได้แก่ ทิศทางทางบวก คือ การเป็นผู้ขับขี่ที่ดี หรือการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดี และทิศทางทางลบคือ การเป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ดี หรือการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ดี สำหรับการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีความสนใจพฤติกรรมการขับขี่ในทิศทางทางบวก ซึ่งกำหนดให้ครอบคลุมประเด็นเรื่องความระมัดระวังในการขับขี่และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ และผู้วิจัยจะเรียกพฤติกรรมการขับขี่ที่มีเนื้อหาใน 2 ประเด็นนี้ว่าพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์ดังนั้น พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการศึกษาครั้งนี้หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆที่แสดงถึง ความระมัดระวัง และการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ได้สรุปพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์ ไว้ดังนี้

1. ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
2. ไม่ควรบรรทุกสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไป เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่รถทรงตัวไม่ดี
3. หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่นๆ
4. หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างช่องทางเดินรถ
5. อย่าเร่งเครื่องยนต์ให้เกิดเสียงดังเกิน ควรติดตั้งท่อลดเสียงที่ท่อไอเสีย
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกหรือทางที่ออกจากซอย ซึ่งร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดตรงทางแยก
7. ควรดูกระจกส่องหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
8. ควรขับขี่รถช้าลงในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตกหรือมีหมอกลงจัด
9. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนนหรือวิ่งตัดหน้า
10. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์
11. รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถและต่ออายุป้ายวงกลม ป้ายเสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
12. อย่าลืมพกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์
13. ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี่อยู่เสมอ
14. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดที่ช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศีรษะ หมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราบาดเจ็บของสมองได้ถึง 3 เท่า
15. ควรสวมแว่นตา เพื่อป้องกันฝุ่นหรือแมลงเข้าตาระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์
16. หลีกเลี่ยงเสื้อผ้าที่รุ่มร่าม เมื่อขับขี่หรือนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์ ควรสวมเสื้อผ้าหรือแต่งตัวให้รัดกุม เพราะช่วยป้องกันเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่ให้ผิวหนังถลอกหรือเป็นแผลได้ ชนิดของเสื้อผ้าที่เด่นชัด จะช่วยให้คนขับขี่รถข้างเคียงเห็นได้ชัดขึ้น⁶

⁶ วาสนา ศรีเสมา, พฤติกรรมการขับขี่, 26 มีนาคม 2551

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจร

การกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท MalaProhibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือการกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะขับรถเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขีในบ้านของตนเอง แต่หากขับขีไปบนท้องถนนแล้ว ผ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายก็จะเป็นความผิดทันทีทั้งๆที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการทำชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามเมื่อกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดเกี่ยวกับการจราจรขึ้นมาแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายก็ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมต่อทุกคน ดังนั้นผู้บังคับใช้กฎหมายทุกฝ่ายจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดี

การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนสามารถแบ่งแยกผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ใช้รถ และคนเดินเท้า

1. ผู้กระทำผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ
 - 1.1 กลุ่มคอเช็ดขาว หมายถึง ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้มีอาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ
 - 1.2 กลุ่มคอเช็ดน้ำเงิน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่น คนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น
2. ผู้กระทำผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จู๋ง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางจราจร เป็นต้น

สรุปการกระทำผิดกฎหมายจราจร หมายถึง การกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita กล่าวคือการกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด แต่เมื่อกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดเกี่ยวกับการจราจรแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม

การบังคับตามกฎหมาย

ศราวุฒิ พันธ์ขาว ได้ให้ความหมายการบังคับตามกฎหมายไว้ว่า หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ขอบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะ การกระทำผิดกฎหมายจราจรว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Main Prohibit หมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็น



เลขทะเบียน 5638169
 เลขเรียกหนังสือ ๒๖๒.๒๒๗ ๒๕.
 วันที่ ๒๑.๑.๕๗ ๒๕๕๗

ความคิด ซึ่งผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่ในสังคม มักมีอภิสิทธิ์หรือมีผู้จัดที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการสำคัญที่สุดคือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจรรยา ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจรรยาเท่านั้น ที่จะคอยกวดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจรรยาตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืน เพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมาย แต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับรถ⁷

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยา กล่าวว่า เป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่าแม้แต่การบังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในภยันตรายอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจรรยา และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

1. กฎหมายจรรยาที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ จรรยาทางบก พ.ร.บ รถยนต์ พ.ร.บ การขนส่งทั้ง 3 ฉบับนี้ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ.2522 การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ แต่กฎหมายจรรยาของประเทศไทยร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักความสะดวกในการสัญจรไปข้าง แต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความสะดวก ก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศของเจ้าพนักงานจรรยาสิ่งต่างๆ นี้มีอยู่เพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้นถนนหนทางปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24.

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
 ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร
 ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

การออกไปสั่งเจ้าพนักงานจรรยาที่มีอำนาจตามกฎหมายจรรยาให้ออกใบสั่งแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาได้ โดยมีอำนาจเรียกเก็บใบอนุญาตฉบับชี้ไว้ได้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออกใบแทนใบอนุญาตฉบับชี้ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้แทนใบอนุญาตฉบับชี้ได้ภายใน 7 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนที่สถานีตำรวจตามที่ปรากฏในใบสั่งนั้น

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ เป็นหมายเรียกตัว เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญาและเป็นแบบฟอร์มการกำหนดคดีเงิน จุดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยา ซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจรรยา บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน 2 ลักษณะด้วยกันคือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ยอมชำระค่าปรับต้องไปขึ้นศาลเพื่อฟังคำพิพากษาของศาล

2. การควบคุมรถยนต์การแก้ไขปัญหาจรรยาจรรยาที่คับคั่ง อีกทางหนึ่งควรพิจารณาต้นเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไปโดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการผลิตรถยนต์ให้น้อยลงด้วยวิธีการต่างๆ กัน เช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มีมากขึ้นกว่าเดิมก็ไม่เป็นการแก้ไขปัญหาจรรยาที่คับคั่ง หากยังเป็นผลให้รถติดเพิ่มมากขึ้นอีก หนทางที่เป็นไปได้คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพียงเท่านี้ก็จะทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถชนิดอื่นๆ ซึ่งอาจก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชน

3. การควบคุมใบอนุญาตขับรถ ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้ที่มีคุณสมบัติในการสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้นตามหลักวิชาการ โดยเฉพาะและเป็นที่ยอมรับของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ต้องดำเนินการโดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงาน โดยเฉพาะ เป็นคนซื่อสัตย์สุจริต สุขภาพแข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนได้ดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณานุเคราะห์ประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เฉียบขาด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวาดล้างบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไปเกี่ยวกับยานพาหนะเครื่องมือสื่อสารอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้การจัดและควบคุมจรรยาได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ การจัดและ

ควบคุมจรรยาจะต้องอาศัยจากผลการวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรรโควตาแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้นรายเท่านี้รายไม่มุ่งจับกุม แต่ในกรณีความผิดเล็กๆ น้อย ๆ ซึ่งไม่ใช่สาเหตุของอุบัติเหตุ การพิจารณาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษเพื่อเป็นกำลังใจหรือให้คำยกย่องชมเชยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจอื่นๆ

การดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

เมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่จะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดออกไปส่งให้ไปรายงานตัวหรือควบคุมตัวส่งพนักงานสอบสวนเพื่อทำการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่แล้วส่งตัวผู้กระทำผิดให้พนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ การดำเนินคดีในส่วนนี้ แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

1. การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน
2. การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ
3. การดำเนินการในชั้นศาล

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าโทษทางอาญา ด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานในประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้นโทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็จะเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอภาคกัน แต่หากจะมองในแง่โทษทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่ ในยุคปัจจุบันทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก่โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดเช่นนั้นในภายหน้า เมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราบหรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณีความผิดประเภท Main Prohibit กฎหมายที่ใช้จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตามวิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้นมี 3 ประการ คือ

1. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำผิดกฎหมายโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว โอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีกฎหมายอะไรบ้างนั้น มีน้อยมากปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไปหรือพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

2. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิซึ่งกันและกัน ดังนั้นประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่น และให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็กเช่นการข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอยไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดขึ้นและจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำผิดสถานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำผิดซ้ำ

กล่าวโดยสรุป ผู้ใช้รถใช้ถนนควรจะมีพื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรกล่าวคือ ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องมีความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว

เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้กระทำผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติดังกล่าว ก็ต้องรับโทษตามความผิดนั้นๆ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรู้และเข้าใจ เพราะกฎจราจรเป็นกฎของความปลอดภัยที่ทุกคนควรต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจรผู้วิจัยได้นำมาประกอบงานวิจัยเพื่อศึกษากฎหมายจราจรที่ประชาชนได้กระทำผิดตั้งแต่น้อยที่สุดถึงมากที่สุดหรือไม่เคยกระทำเลย

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

2.4.1 สภาพแวดล้อมทางจราจร

สภาพแวดล้อม (Environment) ที่เกี่ยวกับการจราจรหมายถึงทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบๆ ตัวเราเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้และมีผลต่อผู้ขับขี่ด้วยจึงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่ที่สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรสามารถจำแนกได้เป็น 3 ประการ คือ

1. อุปกรณ์ความปลอดภัย(Safety Device) ไม่สมบูรณ์ สิ่งเหล่านี้ได้แก่ การจราจรซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำป้ายบังคับ และป้ายเตือนจำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน
2. อุปสรรคทางธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติหรือที่เรียกว่า ทัศนวิสัยไม่ดีหรือเลวร้ายเป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ได้แก่ หมอกลงจัด หิมะตก ลูกเห็บตก ฝนตก
3. การกระทำของคน สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนนั้นที่พบในเขตเมืองมากที่สุดคือ มลพิษ (Pollution) เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ (Noise Pollution) และการเกิดควันจากท่อไอเสียของรถ (Air Pollution) สภาพะดังกล่าวจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของประชาชน รบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีรถติดขัดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์อาจมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ง่าย

2.4.2 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางจราจรและสภาพแวดล้อม (Road And Environment)

1. ลักษณะของทาง(Characteristic of roadway) ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจำนวนช่องเดินรถ (Number of lanes) ช่องเดินรถ หมายถึง ทางเดินรถที่จัดแบ่งช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้ ถนนที่มี 3 ช่องทางจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 4 ช่องทางและ 2 ช่องทาง เมื่อรถวิ่งในช่องกลางโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและรุนแรงกว่า ทำให้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

2. ความกว้างของช่องทางเดินรถ (Lane width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อย

3. แนวกันกลางถนน (Medians) ใช้กันถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกันเป็นอันดับแรก เพราะตามทฤษฎีแล้วอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้บ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงานจะไม่มีและการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง

4. ไหล่ทาง (Shoulders) ไหล่ทางคือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ทางมีอิทธิพลต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะเป็นที่กันรั้วป้องกันมิให้รถตกลงไปในคูคลองหรือเหว ตามปกติแล้วถนนที่มี 2 ช่องทางไหล่ทางก็มีผลต่อแนวโน้มของอุบัติเหตุ เมื่อความกว้างของไหล่ทางเพิ่มขึ้นในเรื่องความกว้างพอเหมาะของไหล่ทางนี้ แม้จะได้มีการค้นคว้ามามากแล้วก็ตามแต่ยังไม่ได้ผลออกมาพอใช้ได้

5. เครื่องกั้นข้างทาง (Roadside Obstructions) เครื่องกั้นข้างทางจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทางได้ ดังนั้นบริเวณสะพานหรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกั้นข้างทางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะในถนนที่กำหนดความเร็วของของรถสูง เช่น บนทางด่วนพิเศษ

6. พื้นผิวทาง (Road Surface) ปัญหาเรื่องพื้นผิวทางและการลื่นไถลนับเป็นปัญหาสำคัญ อันหนึ่งการสร้างถนนมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิ ด หรือสภาพของพื้นผิวทาง จะต้านทานต่อความลื่นของถนนในทุกฤดูกาลและได้พบข้อสังเกตว่าในฤดูร้อนถนนที่แห้งอยู่เป็นเวลานานๆ เมื่อมีฝนตกลงมาจะทำให้ถนนลื่น

7. แสงสว่าง (Lighting) แสงสว่างในท้องถนนมีความจำเป็นมาก เพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น

8. การออกแบบทางเรขาคณิตของทาง(Geometric Design) ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยทั่วไปแล้วมีไม่มากสำหรับบนทางหลวงในประเทศไทย เนื่องจากมีการปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางเรขาคณิตของทางเตรียมไว้

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มทร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

2.5 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา

2.5.1 ที่ตั้ง

เขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

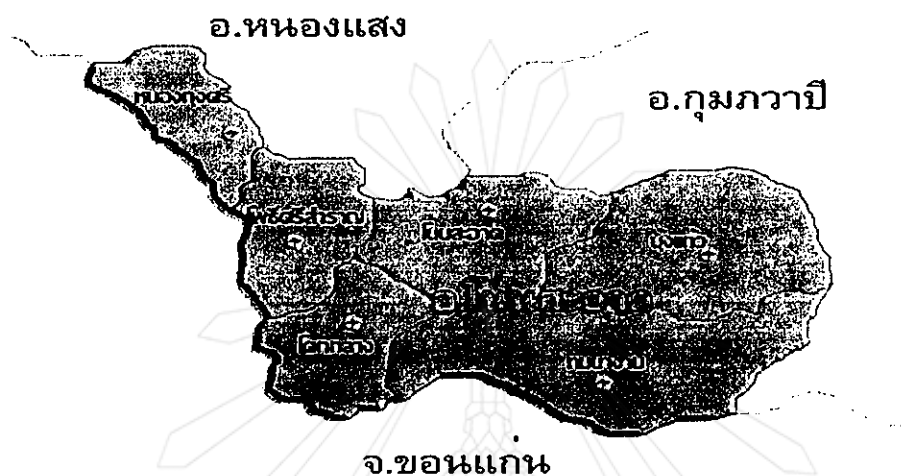
2.5.2 พื้นที่

อาณาเขต การปกครอง มีพื้นที่ 43 ตารางกิโลเมตร

2.5.3 เขตการปกครอง โดยมีเนื้อที่ติดกับตำบลต่างๆ ดังนี้

1. ทิศเหนือ ติดกับตำบลประ โค อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี

2. ทิศใต้ ติดกับตำบล โศกกลาง อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุตรธานี
3. ทิศตะวันออก ติดกับตำบลบึงแก้ว อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุตรธานี
4. ทิศตะวันตก ติดกับตำบลโพธิ์ศรีสำราญ อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุตรธานี



แผนภาพที่ 2.1 แสดงลักษณะภูมิประเทศอำเภอโนนสะอาด

2.5.4 ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง ลักษณะดินเป็นดินร่วนปนทรายและดินลูกรังพื้นที่ป่าเป็นป่าเสื่อมโทรมถูกทำลาย เทศบาลโนนสะอาด มีพื้นที่ทั้งหมด ประมาณ 43 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 26,875 ไร่ มีประชากรทั้งหมด 4,009 คน เป็นชาย 1,951 คน เป็นหญิง 2,058 คน จำนวนครัวเรือน 1,081 ครัวเรือน เทศบาลโนนสะอาด มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นพื้นที่ราบสูง

2.5.5 สภาพทางเศรษฐกิจ

ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และเลี้ยงสัตว์ เนื่องจากสภาพพื้นดินมีความเหมาะสมกับการปลูกพืชไร่ พืชสวนและการเลี้ยงสัตว์

1. เกษตรกรรม ประมาณ 75 %
2. รับจ้าง ประมาณ 10 %
3. เลี้ยงสัตว์ ประมาณ 10 %
4. ธุรกิจ ค้าขายและอื่นๆ ประมาณ 5 %

2.5.6 สภาพทางสังคม

จำนวนประชากรในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีประชากรทั้งหมด 4,009 คนเป็นชาย 1,951 คน เป็นหญิง 2,058 คน จำนวนครัวเรือน 1,081 ครัวเรือน⁸

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พันตำรวจโท วิสุทธิ์ เกร่งจริง ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการกระทำ ความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอลำดวน จังหวัดสุรินทร์ ผลการวิจัยพบว่า ข้อกล่าวหาที่กลุ่มตัวอย่างกระทำผิดมากที่สุด คือ ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 58.4 กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 66.50 เป็นเพศหญิงทั้งหมดมีอายุน้อยกว่า 40 ปี และมีผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ร้อยละ 19.10 ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 73.30 ประกอบอาชีพเกษตรกรรวมถึง ร้อยละ 56.00 ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.80 มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท/ปี ประสบการณ์ในการขับรถพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 51.10 มีประสบการณ์ในการขับรถจักรยานยนต์มาแล้วมากกว่า 6 ปี ประสบการณ์ในการทำความผิดกฎหมายจราจรในรอบปีที่ผ่านมา พบว่าเคยกระทำผิดนาน ๆ ครั้ง (1 – 3 ครั้ง / ปี) ร้อยละ 58.20 และกระทำผิดเป็นประจำ ร้อยละ 41.80 ในด้านประสบการณ์ในการเกิดเหตุพบว่า ร้อยละ 74.20 ได้รับเป็นประจำ (มากกว่า 3 ครั้ง/ปี) การศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ตอบข้อคำถามถูกร้อยละ 76.00 ด้านพฤติกรรมก่อนขับขี่รถส่วนใหญ่มีการปฏิบัติที่ถูกต้องในระดับปานกลางยกเว้นการงดดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พบว่าการปฏิบัติตามน้อย ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์พฤติกรรมที่ปฏิบัติน้อย คือ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และการขับรถแซงขวาเสมอ ส่วนการปฏิบัติหลังการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมที่ถูกต้องในระดับปานกลาง ผลการศึกษาความสัมพันธ์พบว่าระดับ การศึกษาประสบการณ์การทำความผิดกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนรายได้ ระยะเวลาได้รับใบอนุญาตการขับขี่ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุและความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01⁹

⁸ เทศบาลตำบลโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี, แผนกข้อมูลท้องถิ่น, 30 เมษายน 2554, (อึดสำเนา).

⁹ พันตำรวจโท วิสุทธิ์ เกร่งจริง, ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอลำดวน จังหวัดสุรินทร์, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์), 2547, 123 หน้า.

ชัยพร จุณณวัตต์ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยและผลการทดสอบสมมติฐานที่ได้รับการยืนยัน ดังนี้ 1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย 2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย 3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ 4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด 5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย 6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ 7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก 8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎหมายจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎหมายจราจรน้อย¹⁰

สนธยา จันทร์เยี่ยม ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 16 -25 ปี มีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี เป็นนักเรียน / นักศึกษา และส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ยังไม่มีรายได้เป็นของตนเองและยังพบว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ ยังไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรพบว่า มีผู้ขับขี่จำนวน 142 คน ไม่มีความรู้เกี่ยวกับจราจร และไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ด้วย พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ พบว่า ระดับพฤติกรรมการขับขี่โดยรวมพบว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ทั้งนี้พฤติกรรมการขับขี่ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ระดับมาก คือ การขับรถหลังจากการดื่มสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น และพฤติกรรมการขับขี่ที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง คือ การจอดรถบริเวณปากทางเข้า อาคารหรือทางเดินรถ ขับรถในเขตเทศบาลด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การขับรถเลยล้ำกึ่งกลางถนนไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายและขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ในการขับรถและความรู้เกี่ยวกับ

¹⁰ชัยพร จุณณวัตต์, ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร, (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), 275 หน้า.

กฎจราจรของผู้ขับขี่ ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่เพศ ประสบการณ์ในการฝ่าฝืนกฎจราจร และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ¹¹

จำลิตำรวจจิตติ ขมนารถติกร ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการทำผิดกฎจราจร ในด้านสังคม พบว่าการเห็นผู้อื่นทำผิดได้ ก็เลยทำตามอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.25 เมื่อกระทำผิดคิดว่าต่อรอง/เจรจากับเจ้าพนักงานจราจรได้ อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.16 และการขาดผู้นำหรือตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 30.4 ด้านจิตใจ พบว่าความท้อถอย/ความประมาทของผู้ขับขี่อยู่ในระดับน้อยค่าเฉลี่ย2.08ไม่สะดวก(กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย) เพราะว่ร้อนอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.22 สวมหมวกแล้วไม่เท่อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 1.93 และเร่งรีบ ไม่ต้องการเสียเวลาอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.45 ด้านร่างกาย พบว่าไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.46 เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.61 สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.38 ขาดความเคร่งครัดของเจ้าพนักงานจราจรอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.29 และสภาพรถชำรุด/บกพร่อง ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้ อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.15ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย ควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สัญญาณไฟจราจร รวมถึงบทลงโทษของการกระทำผิดกฎจราจรด้วย ควรมีความเข้มงวดกับบทลงโทษและเพิ่มโทษให้สูงขึ้นควรถัดให้มีการอบรมเจ้าพนักงานจราจรในเรื่องของการปฏิบัติต่อประชาชนอย่างเหมาะสมมีการปลูกฝังให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะและการฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุควรมีการปลูกจิตสำนึกในการเคารพกฎจราจรตั้งแต่ระดับครอบครัว เจ้าพนักงานจราจรควรมีการพัฒนาและปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจรให้ใช้งานได้อย่างสมำเสมอ รมรงค้ให้มีการเคารพกฎจราจรอยู่เสมอ โดยการติดป้ายคำขวัญ ป้ายเตือน ตามจุดที่สำคัญต่างๆ และเจ้าพนักงานจราจรควรมีการตรวจจับประชาชนที่ทำผิดกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมีวินัยให้กับประชาชน .05¹²

¹¹สนธยา จันทร์เยี่ยม, ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์), 2544, 165 หน้า.

¹²คาบตำรวจ นุญนาค จงดา, ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการทำผิดกฎจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย, สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2551, 112 หน้า.

ชำนาญ มีปลอด ได้ศึกษา พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผลการศึกษา พบว่า มีประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพียงร้อยละ 15 เท่านั้น ที่ไม่เคยทำผิด และผู้ที่เกี่ยวกับระบบจราจร ในเขตเทศบาลได้ให้ข้อคิดเห็นว่าปัญหาการจราจรเกิดจากอุปสรรคต่างๆ ได้แก่ อุปสรรคในการใช้ถนน เช่น ถนนแคบ รถมีจำนวนมาก เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านจราจรมีน้อย ส่วนสาเหตุของการกระทำผิดกฎหมายจราจร ได้แก่ ความมั่งงายของผู้ขับขี่ความประมาท ความรีบเร่ง ความเห็นแก่ตัว ความใจร้อน และความคึกคะนอง ในส่วนของแนวทางแก้ไขปัญหการจราจรนั้นสรุปได้ว่าควรแก้ไขสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับสภาพจราจรควรปรับปรุงแก้ไขเครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายบนผิวถนน รวมทั้งขอบทาง นอกจากนี้ ควรจัดหาเครื่องมือที่ใช้ในกิจการจราจรที่ทันสมัยและปรับปรุงกำลังพลให้มีความรู้ความชำนาญอย่างแท้จริง¹³

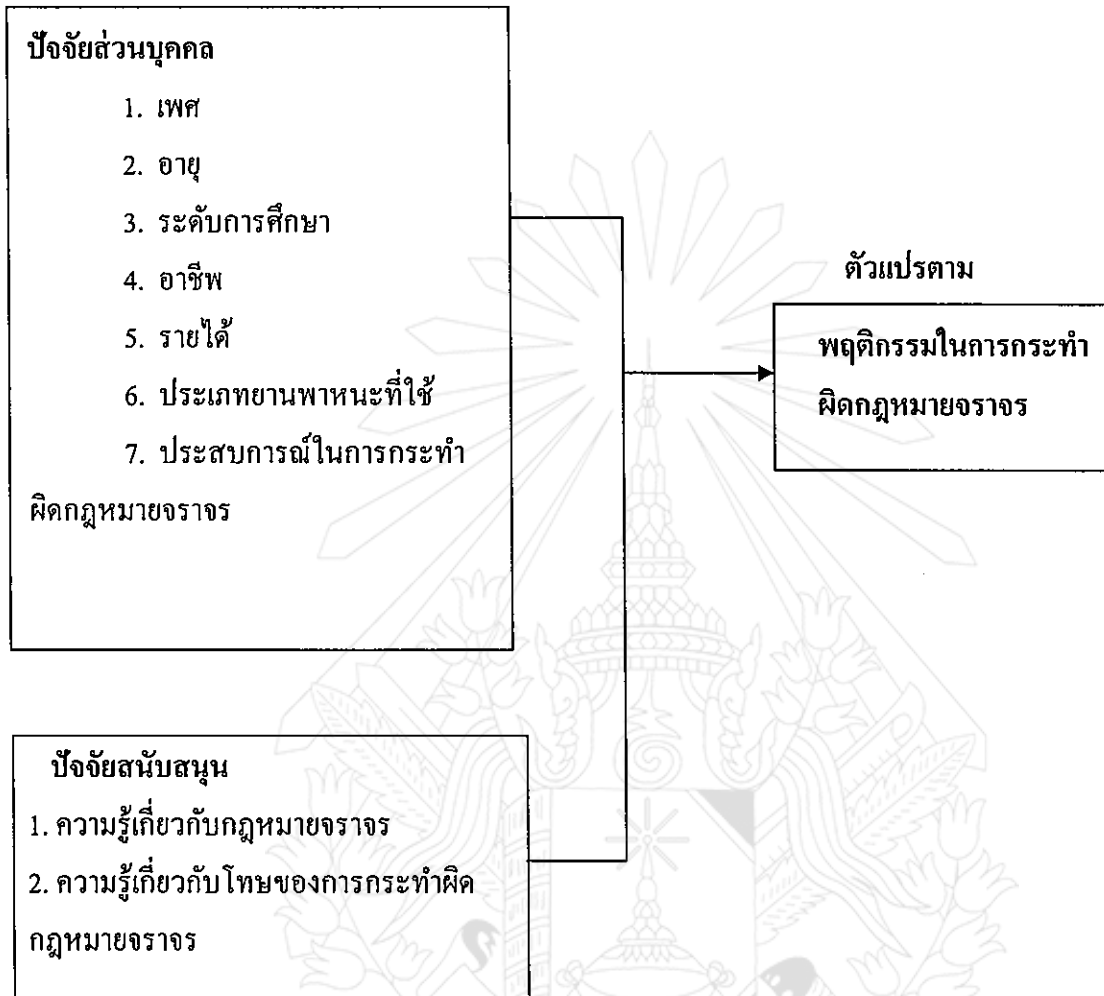
จากการศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนนั้น พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคลที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

2.7 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยได้นำแนวความคิดของวิจิตร บุญยโหดระ, สรวุฒิ พันัสขาว และพระราชบัญญัติจราจรทางบกพุทธศักราช 2522 มาสรุปเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัยตามโครงสร้าง ดังนี้

¹³ชำนาญ มีปลอด, “พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่” วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), 2536, 96 หน้า.

ตัวแปรต้น



แผนภาพที่ 2.2 แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ ซึ่งมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
- 3.5 การวัดค่าตัวแปร
- 3.6 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ศึกษา

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี จำนวน 4,009 คน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนซึ่งมีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ซึ่งมีประชากรจำนวน 4,009 คน จึงได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 364 คน

3.2 เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดวิธีการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีแจกแบบสอบถามประชาชนที่สัญจรไปมาที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่อยู่ในเขตพื้นที่เทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ครอบคลุมทั้ง 9 หมู่บ้าน 2 เทศบาลตำบล โดยมีการกำหนดความเชื่อมั่นที่ 95% และ

ยอมรับความคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5 หรือ .05 ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของTaro Yamane ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน

สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างของ Taro Yamane

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

n = ขนาดประชากรที่สุ่มได้

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

e² = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ .05 หรือ 95%¹

เมื่อนำมาแทนค่าตามสูตรข้างต้นได้ผลดังนี้

$$n = \frac{4,009}{1 + 4,009 (.05)^2}$$

$$n = 364$$

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ปลายเปิดและปลายปิด เพื่อสอบถามปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ซึ่งแบบสอบถามสร้างจากแนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี โดยแบ่งเนื้อหาและโครงสร้างของแบบสอบถามเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้ ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับ ปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ทั้ง 2 ด้านคือ 1) ความรู้

¹ภัทรธิดา ผลงาม, ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์, (เลข : มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย, 2549), หน้า 297.

เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 2) ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยคำถามเป็น
ตอบ 1) ถูก 2) ผิด

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยคำถาม
เป็นแบบประเมินค่า (Rating Scale) การสร้างคำถามตามแนวของ Likert มีคำตอบให้เลือก 5
ระดับ และมีเกณฑ์การให้ค่าดังนี้ คือ

5 คะแนน	เท่ากับ	มากที่สุด
4 คะแนน	เท่ากับ	มาก
3 คะแนน	เท่ากับ	ปานกลาง
2 คะแนน	เท่ากับ	น้อย
1 คะแนน	เท่ากับ	น้อยที่สุด

3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.4.1 การสร้างเครื่องมือวิจัย

การสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาได้ดำเนินการตามลำดับ ขั้นตอน
ดำเนินการดังนี้

1. ศึกษา ทฤษฎี แนวคิด เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. กำหนดกรอบเนื้อหาของแบบสอบถาม ให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดในการวิจัย
3. สร้างแบบสอบถาม และกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน นำแบบสอบถามปรึกษาอาจารย์ที่
ปริกษาสารนิพนธ์ และอาจารย์ที่ปริกษาสารนิพนธ์ร่วม เพื่อตรวจสอบเนื้อหา และปรับปรุงเพื่อให้
ครอบคลุมตามวัตถุประสงค์

4. นำแบบสอบถามที่อาจารย์ที่ปริกษาตรวจสอบและผ่านการแก้ไขให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3
ท่าน ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) รูปแบบของ
แบบสอบถาม (Format) ความเหมาะสมด้านภาษา (Wording) ความสมบูรณ์ของคำชี้แจง และความ
เหมาะสมของใช้เวลาในการตอบแบบสอบถาม

5. นำแบบสอบถามมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Objective Congruency: IOC)
ของแบบสอบถาม

$$\text{สูตร IOC} = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC แทน ดัชนีความสอดคล้อง
 $\sum R$ แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ

	N	แทน	จำนวนผู้เชี่ยวชาญ ²
โดยที่	+1	แน่ใจว่าสอดคล้อง	
	0	ไม่แน่ใจว่าสอดคล้อง	
	-1	แน่ใจว่าไม่สอดคล้อง	

โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ .67 ขึ้นไป

6. ปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ แล้วนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษา ศึกษานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาศึกษานิพนธ์ร่วม เพื่อตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำไปทดลองใช้

3.4.2 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย มีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

1. แบบสอบถามที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try-Out) กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เทศบาลหนองแวง โนนสะอาด จำนวน 30 ชุด เพื่อนำข้อมูลมาหาคุณภาพแบบสอบถาม

2. นำแบบทดสอบไปหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าคงที่ภายในเนื้อหาเพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยการคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) โดยการใช้สูตรของ คอนบาค (Cronbach) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับงานวิจัย ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ซึ่งต้องมีค่าตั้งแต่ .70 ขึ้นไป จึงจะยอมรับว่ามีความเที่ยง โดยใช้สูตร คือ

การหาความเที่ยงของแบบสอบถาม หาความเที่ยงภายใน โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) โดยใช้สูตร³ คือ

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S^2} \right)$$

เมื่อ α = สัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่น

k = จำนวนของเครื่องมือวัด

$\sum S_i^2$ = ผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

S^2 = ความแปรปรวนของคะแนนรวม

²ธีระศักดิ์ อุ่ณอารมณ์เลิศ, เครื่องมือวิจัยทางการศึกษา: การสร้างและพัฒนา, (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549), หน้า 65.

³บุญชม ศรีสะอาด, การวิจัยเบื้องต้น, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สุวีริยาสาส์น, 2545), หน้า 99.

3. การหาคุณภาพของเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ สามารถหาความเชื่อมั่นของเครื่องมือได้ ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - coefficient) ได้ .962 ซึ่งเป็นค่าที่เชื่อถือได้

4. นำเครื่องมือที่ทดลองแล้วพร้อมผลการทดสอบนำเสนออาจารย์ที่ปริกษาสารนิพนธ์ และอาจารย์ที่ปริกษาสารนิพนธ์ร่วม ก่อนนำเครื่องมือไปเก็บรวบรวมข้อมูล

5. จัดพิมพ์เครื่องมือเป็นฉบับจริง และนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูล

3.5 การวัดค่าตัวแปร

3.5.1 การวัดค่าตัวแปรอิสระ ปัจจัยส่วนบุคคล

เพศ พิจารณาแบ่งกลุ่มเพศเป็น กลุ่มเพศชาย กลุ่มเพศหญิง

อายุ พิจารณาจากอายุจริงโดยคิดจาก พ.ศ.ปัจจุบันถึง พ.ศ.ที่เกิด นำมาพิจารณาแบ่งเป็นช่วง อายุ 1) อายุ 15-20 ปี 2) อายุ 21-30 ปี 3) อายุ 31-40 ปี 4) อายุ 41-50 ปี 5) 51 ปีขึ้นไป

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถาม สำหรับสารนิพนธ์นี้แบ่งเป็น 5 ระดับการศึกษา คือ 1) ประถมศึกษา 2) มัธยมศึกษาตอนต้น 3) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช 4) อนุปริญญา/ปวส 5)ปริญญาตรีขึ้นไป

อาชีพ หมายถึง อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1)นักเรียน/นักศึกษา 2)ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ 3) พนักงานเอกชน 4) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 5) เกษตรกรรม 6) รับจ้างทั่วไป

รายได้ หมายถึง รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1) ไม่มีรายได้ 2) 1,000-5,000 บาท 3) 5,001-10,000 บาท 4) 10,001-15,000 บาท 5) 15,001 บาทขึ้นไป

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ หมายถึง ประเภทยานพาหนะที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ แบ่งเป็น 1) รถจักรยาน 2) รถจักรยานยนต์ 3) รถยนต์ 4) รถรับจ้าง

ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร หมายถึง ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 1) ไม่เคย 2) เคย

3.5.2 การวัดตัวแปรตาม

ตอนที่ 2 ปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ซึ่งตอนที่ 1 และตอนที่ 2 แบ่งคำตอบออกเป็น 2 ระดับคือ ถูก และผิด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ถ้าตอบข้อความที่ให้ไว้ถูก ให้ได้ คะแนน 1

ถ้าตอบข้อความที่ให้ไว้ไม่ถูก ให้ได้ คะแนน 0

แล้วนำคะแนนรวมทั้งหมดมาหาค่าเฉลี่ย แล้วใช้ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) เป็นเกณฑ์ในการแปลความหมายโดยกำหนดว่าได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยและเท่ากับค่าเฉลี่ย หมายถึง มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณน้อยหรือเท่ากับเกณฑ์ที่กำหนดซึ่งอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณได้ และหากได้คะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย หมายถึง มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณมากนั่นคือเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณน้อย

ตอนที่ 3 พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณ มีลักษณะคำตอบให้เลือก แบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

มากที่สุด ค่าคะแนน 5 คะแนน

มาก ค่าคะแนน 4 คะแนน

ปานกลาง ค่าคะแนน 3 คะแนน

น้อย ค่าคะแนน 2 คะแนน

น้อยที่สุด ค่าคะแนน 1 คะแนน

โดยแบ่งคะแนนเฉลี่ยเป็น 5 ระดับเพื่อแปลผล ซึ่งได้จากการแบ่งช่วงคะแนนเฉลี่ย ดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.50 – 5.00 หมายถึง มากที่สุด

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.50 – 4.49 หมายถึง มาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.50 – 3.49 หมายถึง ปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.50 – 2.49 หมายถึง น้อย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.49 หมายถึง น้อยที่สุด⁴

3.5.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ 2 ตัวแปรโดยใช้สถิติไค-สแควร์ (Chi-Square Test)

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยสนับสนุนกับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด โดยใช้สถิติการหาค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) ทดสอบความสัมพันธ์

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

⁴สำเร็จ จันทรสวรรณ และสุวรรณ บัวทวน, ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์, (ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2547), หน้า 243.

1. ตัวแปรต้น คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภท ยานพาหนะที่ใช้ ประสบการณ์ และปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

2. ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยนำคะแนนรวมของผู้ตอบแบบสอบถามมาจัดเป็นกลุ่มเพื่อให้อยู่ในอันดับสเกล มีเกณฑ์การแบ่งช่วงคะแนน ดังนี้

$$\text{ขนาดชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

ค่าคะแนนที่ได้สูงสุด คือ 66

ค่าคะแนนที่ได้ต่ำสุด คือ 14

$$\text{ขนาดชั้น} = \frac{66 - 14}{3} = 17.3 = 17$$

(ขีดจำกัดบนชั้นแรก = ขีดจำกัดล่างของชั้นแรก + ขนาดชั้น - 1)⁵

ช่วงคะแนน	แปลผล
14-31	น้อย
32-49	ปานกลาง
50-66	มาก

3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีขั้นตอนดังนี้

3.6.1 ผู้วิจัย ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร เพื่อขอความร่วมมือในการประสานงานเกี่ยวกับการแจกแบบสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูล

3.6.2 ผู้วิจัย ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา และอธิบายในรายละเอียดคำถาม เพื่อให้การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นไปด้วยความเรียบร้อย

3.6.3 ดำเนินการแจกแบบสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูล ประชาชนกลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

3.6.4 เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จเรียบร้อยแล้ว นำข้อมูลมาตรวจทานความถูกต้อง เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

⁵ชูศรี วงศ์รัตน์, เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เทพเนรมิตการพิมพ์, 2545), หน้า 247.

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามคำเนิการ ดังนี้

3.7.1 วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ

3.7.2 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยสนับสนุน ซึ่ง ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยหาค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ

3.7.3 วิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยใช้สถิติการแจกแจงความถี่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด

3.7.4 วิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร

3.7.5 รวบรวมข้อมูลที่เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด

3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปประมวลผลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนสถิติที่ใช้ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนสถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนสถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ (ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตอนที่ 4 การวัดระดับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น ปัจจัยสนับสนุนกับตัวแปรตามตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) โดยใช้นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด 4) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัยและได้ดำเนินการแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 364 ฉบับ และผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับมาด้วยตนเอง ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงไว้เป็นลำดับ ดังนี้

4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันในการแปลความหมายข้อมูล จึงกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
SD	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
SS	แทน	ผลรวมกำลังสอง
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมกำลังสอง
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of Freedom)
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบเอฟ
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบที

4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยแบ่งเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้ ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมาย จราจรโดยหาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยาย

ตอนที่ 2 ปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage)

ตอนที่ 3 พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยาย

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 364 คน ใช้การวิเคราะห์โดยหาค่าความถี่ (Frequency) สถิติร้อยละ (Percentage) จำแนกตามตัวแปรอิสระดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	176	48.35
หญิง	188	51.65
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 364 คน ส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิงจำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 51.65 เป็นเพศชายจำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 48.35

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
15 – 20 ปี	158	43.40
21 – 30 ปี	50	13.74
31 – 40 ปี	42	11.54
41 – 50 ปี	69	18.96
51 ปีขึ้นไป	45	12.36
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15 – 20 ปี จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 43.40 รองลงมา มีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 18.96 มีอายุระหว่าง 21- 30 ปี จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 13.74 มีอายุ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 12.36 และมีอายุระหว่าง 31- 40 ปี จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 11.54

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	47	12.91
มัธยมศึกษาตอนต้น	113	31.04
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	104	28.57
อนุปริญญา/ปวส.	50	13.74
ปริญญาตรีขึ้นไป	50	13.74
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่าจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 31.04 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 28.57 มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 13.74 มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 13.74 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 12.91

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	164	45.06
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	31	8.52
พนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ	23	6.32
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	26	7.14
เกษตรกรรวม	89	24.45
รับจ้างทั่วไป	31	8.51
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน ส่วนใหญ่ยังเป็นนักเรียน /นักศึกษา จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 45.06 รองลงมาอาชีพเกษตรกรรวมจำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 24.45 อาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 8.52 อาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 8.51 อาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 7.14 อาชีพพนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 6.32

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล จำแนกตามรายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน)

รายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน)	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	150	41.21
1,000 - 5,000 บาท	72	19.78
5,001 - 10,000 บาท	71	19.50
10,001 - 15,000 บาท	34	9.35
15,001 บาท ขึ้นไป	37	10.16
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 364 คน ส่วนใหญ่ยังไม่มีรายได้ จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 41.21 รองลงมามีรายได้ระหว่าง 1,000 - 5,000 บาท จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อย

ละ 19.78 มีรายได้ระหว่าง 5,001 - 10,000 บาท จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 19.50 มีรายได้ 15,001 บาท ขึ้นไป จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 10.16 มีรายได้ระหว่าง 10,001 - 15,000 บาท จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 9.35

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ใช้

ประเภทยานพาหนะที่ใช้	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถจักรยาน	51	14.01
รถจักรยานยนต์	208	57.14
รถยนต์	82	22.53
รถรับจ้าง	23	6.32
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.6 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 364 คน ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 57.14 รองลงมาใช้รถยนต์จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 22.53 ใช้รถจักรยาน จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 14.01 ใช้รถรับจ้าง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 6.32

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละตามประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	จำนวน	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	127	34.89
เคย	237	65.11
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 364 คน ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรจำนวน 237 คน คิดเป็นร้อยละ 65.11 และไม่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรจำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 34.89

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนร้อยละของข้อมูลด้านประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยกระทำผิดกฎหมายจราจรจำนวน 127 คน และมีผู้เคยกระทำผิดกฎหมายจราจรจำนวน 237 คน แต่ละคนสามารถระบุตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ดังนี้

ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	จำนวน	
	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	160	36.53
2. ขับรถย้อนศร	121	27.63
3. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	95	21.69
4. เปลี่ยนแปลงสภาพรถ	9	2.06
5. ขับรถเสียดัง	10	2.28
6. จอดรถในที่ห้ามจอด	43	9.81
รวม	438	100.00

จากตารางที่ 4.8 พบว่า การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนส่วนใหญ่คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 160 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.53 รองลงมาขับรถย้อนศรจำนวน 121 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.63 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 95 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21.69 จอดรถในที่ห้ามจอด จำนวน 43 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 9.81 ขับรถเสียดัง จำนวน 10 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.28 เปลี่ยนแปลงสภาพรถ จำนวน 9 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.06

ตอนที่ 2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัย สนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร โดยแบ่งระดับความรู้ความเข้าใจออกเป็น 3 ระดับ คือ มีความรู้มาก มีความรู้ปานกลางและมีความรู้น้อยซึ่งผลการวัดความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีผลปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ลำดับที่	คำถาม	ถูก		ผิด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.	พรบ.จราจรทางบกฯ ได้ให้ความหมายของการจราจร หมายถึงการให้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงจี้ หรือไล่ต้อนสัตว์	228	62.64	136	37.36
2.	พรบ.จราจรทางบกฯ อนุญาตให้ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ เครื่องยนต์ไม่เกิน 90 ซีซี	245	67.30	119	32.70
3.	เมื่อใบอนุญาตขับขี่รถซำรุดหรือสูญหายจะต้องยื่นคำขอรับใบแทนภายใน 15 วัน นับแต่วันทราบเหตุ	325	89.30	39	10.70
4.	รถยนต์ที่กำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และคนโดยสารแถวเดีวตอนหน้ากับผู้ขับขี่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย	337	92.60	27	7.40
6.	เสียงแตรสำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ได้ยินเสียงในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	313	86.00	51	14.00
7.	ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา	320	87.90	44	12.10
8.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น	346	95.10	18	4.90
9.	การขับขี่รถผู้ขับขี่รถต้องมีใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของรถนั้นๆ	352	96.70	12	3.30
10.	ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถบนทางเท้าหรือในลักษณะกีดขวางการจราจร	336	92.30	28	7.70
11.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น	334	91.80	30	8.20

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร (ต่อ)

ลำดับที่	คำถาม	ถูก		ผิด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
12.	ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ	334	91.80	30	8.20
13.	ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถ	300	82.40	640	17.60
14.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน	349	95.90	150	4.10
15.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	351	96.40	13	3.60

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่สามารถตอบคำถามวัดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ การขับขี่รถผู้ขับขี่รถต้องมีใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของรถนั้นๆ คิดเป็นร้อยละ 96.70 รองลงมาคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่คิดเป็นร้อยละ 96.40 ห้ามผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินคิดเป็นร้อยละ 95.90 ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น คิดเป็นร้อยละ 95.10 รถยนต์ที่กำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และคนโดยสารแถวเดี่ยวยกเว้นหน้ากับผู้ขับขี่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 92.60 ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถบนทางเท้าหรือในลักษณะกีดขวางการจราจร คิดเป็นร้อยละ 92.30 ห้ามผู้ขับขี่ขับรถขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นคิดเป็นร้อยละ 91.80 ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ คิดเป็นร้อยละ 91.80 เมื่อใบอนุญาตขับขี่รถชั่วคราวหรือสูญหายจะต้องยื่นคำขอรับใบแทนภายใน 15 วัน นับแต่วันทราบเหตุ คิดเป็นร้อยละ 89.30 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา คิดเป็นร้อยละ 87.90 เครื่องหมายจราจรมี 2 ประเภทคือ ประเภทเตือนและบังคับ คิดเป็นร้อยละ 87.10 เสียงแตรสำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ได้ยินเสียงในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร คิดเป็นร้อยละ 86.00 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดิน

รถ คิดเป็นร้อยละ 82.40 พรบ.จราจรทางบกฯ อนุญาตให้ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีสามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เครื่องยนต์ไม่เกิน 90 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 67.30 สำหรับความรู้น้อยสุดคือ พรบ.จราจรทางบกฯ ได้ให้ความหมายของการจราจรหมายถึงการให้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ คิดเป็นร้อยละ 62.64

จากคำถามวัดความรู้ดังกล่าว สามารถแบ่งระดับความรู้ของประชาชนออกได้เป็น 3 ระดับ ได้แก่ มีความรู้มาก มีความรู้ปานกลาง และมีความรู้่น้อย ซึ่งปรากฏตามตาราง ดังนี้

ตาราง 4.10 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้่น้อย	9	2.50
ความรู้ปานกลาง	44	12.10
ความรู้มาก	311	85.40
รวม	364	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า โดยรวมประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 85.40 มีความรู้ปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 12.10 และมีความรู้่น้อย คิดเป็นร้อยละ 2.50

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ลำดับที่	คำถาม	ถูก		ผิด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	343	94.20	21	5.80
2.	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	338	92.90	26	7.10
3.	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร อัตราโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	307	84.30	57	15.70
4.	ขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อัตราค่าปรับ 200 บาท	273	75.00	91	25.00
5.	ขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	334	91.80	30	8.20
6.	ขับรถไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	295	81.00	69	19.00
7.	ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด อัตราโทษปรับตั้งแต่ 200-500 บาท	319	87.60	45	12.40
8.	ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จำคุกไม่เกิน 3 เดือน อัตราโทษปรับตั้งแต่ 2,000- 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	328	90.10	36	9.90
9.	การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	330	90.70	34	9.30
10.	ผู้ขับรถนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงดังเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	341	93.70	23	6.30

จากตาราง 4.11 พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่สามารถตอบคำถามวัดความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 94.20 รองลงมาคือ ผู้ขับรถนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงดังเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

คิดเป็นร้อยละ 93.70 ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.90 ขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 91.80 การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอดอัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 90.70 ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นจำคุกไม่เกิน 3 เดือน อัตราโทษปรับตั้งแต่ 2,000- 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ คิดเป็นร้อยละ 90.10 ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดอัตราโทษปรับตั้งแต่ 200- 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 87.60 ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร อัตราโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 84.30 ขับรถไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 81.00 สำหรับความรู้้น้อยสุดคือขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัยอัตราค่าปรับ 200 บาท คิดเป็นร้อยละ 75.00

จากคำถามวัดความรู้ดังกล่าวสามารถแบ่งระดับความรู้ของประชาชนออกได้เป็น 3 ระดับ ได้แก่ มีความรู้มาก มีความรู้ปานกลางและมีความรู้่น้อย ปรากฏในตาราง ดังนี้

ตาราง 4.12 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้่น้อย	2	.50
ความรู้ปานกลาง	69	19.00
ความรู้มาก	293	80.50
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.12 พบว่าโดยรวมประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 80.50 มีความรู้ปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 19.00 และมีความรู้่น้อย คิดเป็นร้อยละ .50

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูล ด้านพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และการแปลผลพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ลำดับที่	พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	\bar{X}	SD	แปลผล
1.	ท่านสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่เท่หรือไม่สะดวก รู้สึกรำคาญ	2.60	1.312	ปานกลาง
2.	ท่านสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ปวดศีรษะ	2.24	1.153	น้อย
3.	เมื่อท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรท่านคิดว่าสามารถ เจรจา/ต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจรได้	1.97	.981	น้อย
4.	ที่ท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะเห็นผู้อื่นกระทำ ผิดได้ จึงกระทำตาม	2.45	1.237	น้อย
5.	การเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะเพราะท่านคิดว่าสามารถ ควบคุมหรือขับขี่ยานพาหนะได้	2.41	1.249	น้อย
6.	การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้ท่านรู้สึกไม่สบายตัว อึดอัด และรำคาญ	2.32	1.198	น้อย
7.	ท่านขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนด เพื่อต้องการให้ถึงที่หมายโดยเร็ว	2.82	1.267	ปานกลาง
8.	ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะว่า ไม่มีความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร	2.62	1.195	ปานกลาง
9.	ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะเจ้าพนักงานจราจรไม่ เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมาย	2.74	1.170	ปานกลาง
10.	ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะขาดผู้นำหรือตัวอย่างที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.79	1.288	ปานกลาง

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และการแปลพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร (ต่อ)

ลำดับที่	พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	\bar{X}	SD	แปลผล
11.	ท่านฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟจราจรเพราะเร่งรีบไม่ต้องการเสียเวลา	2.74	1.327	ปานกลาง
12.	ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะร่างกายอ่อนเพลีย/หยาบความสามารถในการขับขี่ (ง่วงนอน)	2.09	1.081	น้อย
13.	ท่านขับขี่รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้	2.00	1.045	น้อย
14.	ท่านเห็นเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน	2.42	1.136	น้อย
รวม		2.44	.846	น้อย

จากตารางที่ 4.13 พบว่า พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาดโดยรวมมีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรอยู่ในระดับน้อยซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44

เมื่อพิจารณาพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้แก่ ท่านขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนดเพื่อต้องการให้ถึงที่หมายโดยเร็ว มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะขาดผู้นำหรือตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.79 ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะเข้าพนักงานจราจรไม่เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมาย มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74 ท่านฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟจราจรเพราะเร่งรีบไม่ต้องการเสียเวลา มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74 ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะว่าไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 ท่านสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่เท่หรือไม่สะดวก รู้สึกรำคาญ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.60 ที่ท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะเห็นผู้อื่นกระทำผิดได้ จึงกระทำตาม มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.45 ท่านเห็นเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.42 การเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะเพราะท่านคิดว่าสามารถควบคุมหรือขับขี่ยานพาหนะได้ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มี

ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.41 การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้ท่านรู้สึกไม่สบายตัว อึดอัดและรำคาญ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.32 ท่านสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ปวดศีรษะ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.24 ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะร่างกายอ่อนเพลีย/หย่อนความสามารถในการขับขี่ (ง่วงนอน) มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.09 ท่านขับขี่รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.00 เมื่อท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรท่านคิดว่าสามารถเจรจา/ต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจรได้ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.97

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมที่มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ระดับพฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก	43	11.80
2. มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรปานกลาง	159	43.70
3. มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรน้อย	162	44.50
รวม	364	100.00

จากตารางที่ 4.14 พบว่าโดยรวมประชาชนมีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 11.80 มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรปานกลางจำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 43.70 มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรน้อย จำนวน 162 คนคิดเป็นร้อยละ 44.50

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายของ
ประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ตารางที่ 4.15 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร

พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	เพศ	
	ชาย	หญิง
น้อย	51.70 (91)	37.80(71)
ปานกลาง	40.30(71)	46.80(88)
มาก	8.00(14)	15.40(29)
รวม (จำนวน)	100.00 (176)	100.00 (188)

Chi-Square = 9.134

df = 2

Sig = .010

จากตารางที่ 4.15 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างเพศชายกับเพศหญิงในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 15.40 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 8.00

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วยค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่าตัวแปรเพศกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กัน ที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรเพศกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.16 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร	อายุ				
	15-20 ปี	21-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51 ปีขึ้นไป
น้อย	31.00(49)	46.00(23)	33.30(14)	56.50(39)	82.20(37)
ปานกลาง	54.40(86)	30.00(15)	57.10(24)	40.60(28)	13.30(6)
มาก	14.60(23)	24.00(12)	9.50(4)	2.90(2)	4.40(2)
รวม (จำนวน)	100.0 (158)	100.0 (50)	100.00 (42)	100.00 (69)	100.00 (45)

Chi-Square = 56.182

df = 8

Sig = .000

จากตารางที่ 4.16 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างอายุในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่าอายุ 21-30 ปี มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 24.00 รองลงมาคืออายุ 15-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.60 อายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.50 อายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.90 และอายุ 51 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 4.40

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วยค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่าตัวแปรอายุกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรอายุกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมาย
จรรยาของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมกรรมการ กระทำผิดกฎหมาย จรรยา	ระดับการศึกษา				
	ประถม ศึกษา	มัธยมศึกษา ตอนต้น	มัธยมศึกษาตอน ปลาย / ปวช.	อนุปริญญา / ปวส.	ปริญญาตรี ขึ้นไป
น้อย	63.80(30)	43.40(49)	51.90(54)	22.00(11)	36.00(18)
ปานกลาง	29.80(14)	40.70(46)	41.30(43)	58.00(29)	54.00(27)
มาก	6.40(3)	15.90(18)	6.70(7)	20.00(10)	10.00(5)
รวม (จำนวน)	100.00 (47)	100.00 (113)	100.00 (104)	100.00 (50)	100.00 (50)

Chi-Square = 27.603

df = 10

Sig = .002

จากตารางที่ 4.17 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างระดับการศึกษาในการกระทำผิดกฎหมาย
จรรยาของประชาชนในระดับมาก พบว่าระดับอนุปริญญา/ปวส. มีพฤติกรรมในการกระทำผิด
กฎหมายจรรยา มาก คิดเป็นร้อยละ 20.00 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ
15.90 ปริญญาตรีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10.00 มัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. คิดเป็นร้อยละ 6.70
ประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 6.40

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วยค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่า
ตัวแปรระดับการศึกษา กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจรรยาของประชาชนในเขตเทศบาล
โนนสะอาด มีความสัมพันธ์กัน ที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรระดับการศึกษา กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจรรยา
ของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมกรรมการ กระทำผิด กฎหมายจราจร	อาชีพ					
	นักเรียน/ นักศึกษา	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงานเอกชน/ ลูกจ้างประจำ	ค้าขาย/ธุรกิจ ส่วนตัว	เกษตรกร	รับจ้าง ทั่วไป
น้อย	34.10(56)	25.80(8)	21.70(5)	57.70(15)	69.70(62)	51.60(16)
ปานกลาง	50.60(83)	67.70(21)	56.50(13)	26.90(7)	23.60(21)	45.20(14)
มาก	15.20(25)	6.50(2)	21.70(5)	15.40(4)	6.70(6)	3.20(1)
รวม (จำนวน)	100.00 (164)	100.00 (31)	100.00 (23)	100.00 (26)	100.00 (89)	100.00 (31)

Chi-Square = 50.381

df = 12

Sig = .000

จากตารางที่ 4.18 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างอาชีพในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่า พนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 21.70 รองลงมาคือค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 15.40 นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 15.20 อาชีพเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 6.70 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 6.50 รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 3.20

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย ค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่า ตัวแปรอาชีพกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาดมีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรอาชีพกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กัน

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
ไปรณนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

ตารางที่ 4.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้(เฉลี่ยต่อเดือน)กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร	รายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน)				
	ไม่มีรายได้	1,000 - 5,000 บาท	5,001 - 10,000 บาท	10,001 - 15,000 บาท	15,001 บาท ขึ้นไป
น้อย	30.70(46)	73.60(53)	43.70(31)	70.60(24)	21.60(8)
ปานกลาง	52.70(79)	25.00(18)	40.80(29)	23.50(8)	67.60(25)
มาก	16.70(25)	1.40(1)	15.50(11)	5.90(2)	10.80(4)
รวม (จำนวน)	100.00 (150)	100.00 (72)	100.00 (71)	100.00 (34)	100.00 (37)

Chi-Square = 62.247

df = 10

Sig = .000

จากตารางที่ 4.19 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างรายได้(เฉลี่ยต่อเดือน)ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่าผู้ไม่มีรายได้ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 16.70 รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.50 ผู้มีรายได้ 15,001 บาท ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10.80 ผู้มีรายได้ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.90 และผู้มีรายได้ 1,000 – 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.40

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วยค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่าตัวแปรรายได้กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรรายได้กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร	ประเภทยานพาหนะที่ใช้			
	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถรับจ้าง
น้อย	45.10(23)	46.60(97)	42.70(35)	26.10(6)
ปานกลาง	41.20(21)	39.90(83)	51.20(42)	56.50(13)
มาก	13.70(7)	13.50(28)	6.10(5)	17.40(4)
รวม (จำนวน)	100.00 (51)	100.00 (208)	100.00 (82)	100.00 (23)

Chi-Square = 10.530

df = 10

Sig = .395

จากตารางที่ 4.20 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่ายานพาหนะประเภทรถรับจ้าง มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 17.40 รองลงมาคือ รถจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 13.70 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 13.50 รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 6.10

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย ค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่าตัวแปรประเภทยานพาหนะที่ใช้กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กัน ที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรประเภทยานพาหนะที่ใช้กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร	ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	
	ไม่เคย	เคย
น้อย	48.00(61)	42.60(101)
ปานกลาง	40.90(52)	45.10(107)
มาก	11.00(14)	12.20(29)
รวม (จำนวน)	100.00 (127)	100.00 (237)

Chi-Square = .982

df = 2

Sig = .612

จากตารางที่ 4.21 เมื่อเปรียบเทียบประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่าผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 12.20 รองลงมาคือ ผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 11.00

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย ค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่า ตัวแปรผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร	ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร		
	ความรู้น้อย	ความรู้ปานกลาง	ความรู้มาก
น้อย	22.20(2)	29.50(13)	47.30(147)
ปานกลาง	66.70(6)	56.80(25)	41.20(128)
มาก	11.10(1)	13.60(6)	11.60(36)
รวม (จำนวน)	100.00 (9)	100.00 (44)	100.00 (311)

Chi-Square = 7.172

df = 4

Sig = .127

จากตารางที่ 4.22 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่า ผู้มีความรู้ปานกลาง มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 13.60 รองลงมาคือ ผู้มีความรู้มาก คิดเป็นร้อยละ 11.60 และผู้มีความรู้น้อย คิดเป็นร้อยละ 11.10

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วยค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่า ตัวแปรผู้มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมากกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรผู้มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมากกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร	ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร		
	รู้น้อย	รู้อานกลาง	รู่มาก
น้อย	50.00(1)	36.20(25)	46.40(136)
ปานกลาง	50.00(1)	47.80(33)	42.70(125)
มาก	0.00(0)	15.90(11)	10.90(32)
รวม	100.00	100.00	100.00
(จำนวน)	(2)	(69)	(293)

Chi-Square = 3.104

df = 4

Sig = .541

จากตารางที่ 4.23 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในระดับมาก พบว่า ผู้มีความรู้อานกลางเกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก คิดเป็นร้อยละ 15.90 รองลงมาคือ ผู้มีความรู้อานกลาง คิดเป็นร้อยละ 10.90 และผู้มีความรู้น้อย ไม่พบการกระทำผิด

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วยค่าไค-สแควร์ (Chi-Square Test) พบว่า ตัวแปรผู้มีความรู้อานกลางเกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ดังนั้นสรุปได้ว่า ตัวแปรผู้มีความรู้อานกลางเกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมาย
ของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ข้อมูลส่วนบุคคล	Chi-Square	Significance	ผลการทดสอบ
เพศ	9.13	0.01	มีความสัมพันธ์
อายุ	56.18	0.00	มีความสัมพันธ์
ระดับการศึกษา	27.60	0.00	มีความสัมพันธ์
อาชีพ	50.38	0.00	มีความสัมพันธ์
รายได้	62.24	0.00	มีความสัมพันธ์
ประเภทยานพาหนะที่ใช้	10.53	0.39	ไม่มีความสัมพันธ์
ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร	7.17	0.12	ไม่มีความสัมพันธ์

จากตารางที่ 4.24 พบว่าเมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาดโดยรวม พบว่าตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ส่วนประเภทยานพาหนะที่ใช้ ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ตารางที่ 4.25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร
กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ข้อมูลส่วนบุคคล	Chi-Square	Significance	ผลการทดสอบ
1. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	7.17	0.12	ไม่มีความสัมพันธ์
2. ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิด	3.10	0.54	ไม่มีความสัมพันธ์

จากตารางที่ 4.25 พบว่าเมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด โดยรวม พบว่าตัวแปรความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ตอนที่ 5 ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรม
การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

ตารางที่ 4.26 แสดงความถี่ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรม
ผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ลำดับที่	ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรกระทำผิดกฎหมายจราจร	41
2.	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับ ประชาชนและประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าว	21
3.	ทางกัลปมิตรมีน้อย(ยูเทิร์น)อยากให้ทำเพิ่ม และทำสี่แยกคิดไฟจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการขับรถยนต์	19
4.	เจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัย	15
5.	ประชาชนควรปฏิบัติตามกฎหมาย	14
6.	สร้างจิตสำนึกให้กับเด็กๆและเยาวชนให้รู้จักรักษากฎหมายจราจร	10
7.	การจอดรถของประชาชนไม่เป็นระเบียบ	8
8.	ผู้ขับรถควรหลีกเลี่ยงการดื่มสุราในขณะที่ขับรถ เพราะอาจทำให้เกิด อุบัติเหตุได้	7
9.	รณรงค์ให้ประชาชนใช้สะพานลอย	4
10.	สร้างตัวอย่างที่ดีในการใช้รถใช้ถนน	2
11.	ผู้ขับรถควรมีความรู้ในการขับรถ ไม่ขับรถเร็วเกินไป และไม่ควรถ เปิดเพลงหรือโทรศัพท์ขณะขับรถ เพราะจะทำให้รบกวนสมาธิได้	1
รวม		142

จากตารางที่ 4.26 พบว่า จากกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 364 คน ได้มีผู้เสนอ
ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรกระทำผิดกฎหมายจราจร จำนวน 142 คน
โดยมีข้อเสนอแนะเรียงลำดับจากมากที่สุดถึงน้อยที่สุด ดังนี้คือ ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุด
ตรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรกระทำผิดกฎหมายจราจรจำนวน
41 คน คิดเป็นร้อยละ 28.90 ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ให้กับประชาชนและประชาสัมพันธค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายทางหอกระจายข่าวจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 14.80 ทางกลับริดมีน้อย (ยูเทิร์น) อยากให้ทำเพิ่ม และทำสี่แยกคิดไฟจราจร เพื่อแก้ไขพฤติกรรมรถจักรยานยนต์จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 13.40 เจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรณรงค์ประชาสัมพันธค์ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 10.60 ประชาชนควรปฏิบัติตามกฎหมาย จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 9.90 สร้างจิตสำนึกให้กับเด็กและเยาวชนให้รู้จักรักษากฎหมายจราจรจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 การจอดรถของประชาชนไม่เป็นระเบียบ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.60 ผู้ขับรถควรหลีกเลี่ยงการดื่มสุราในขณะที่ขับรถ เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 4.90 รณรงค์ให้ประชาชนใช้สะพานลอย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.80 สร้างตัวอย่างที่ดีในการใช้รถใช้ถนนจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40 ผู้ขับรถควรมีความรู้ในการขับรถ ไม่ขับรถเร็วเกินไป และไม่ควรเปิดเพลงหรือโทรทัศนขณะขับรถ เพราะจะทำให้รบกวนสมาธิได้ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.70



สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร
โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ซึ่งได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอนคือ ตอนที่ 1 ได้แก่ปัจจัยส่วนบุคคล ตอนที่ 2 ได้แก่ ปัจจัยสนับสนุน ตอนที่ 3 ได้แก่ ปัจจัยด้านพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อที่จะได้ทราบถึงปัจจัยทางด้านใดบ้างที่มีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด และปัจจัยในด้านใดบ้างที่ถือว่าสำคัญเร่งด่วนที่ต้องการแก้ไข ตลอดจนทั้งปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อที่จะได้ช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจร ผู้วิจัยได้ตั้งวัตถุประสงค์ของการศึกษาไว้ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี 4) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยการออกแบบสอบถามประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี จำนวน 364 คน แล้วนำข้อมูลที่ได้อามาวิเคราะห์และประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปและได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่ แบบสอบถามผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างโดยอธิบายเหตุผลและวิธีการตอบและรับแบบสอบถามกลับคืนมา ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม แล้วนำมาวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentages) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และการทดสอบสมมติฐาน ด้วยสถิติอนุมาน หรืออ้างอิง (Inferential Statistics) ได้แก่ค่า t-test ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยตามข้อค้นพบโดยนำเสนอ

ผลการวิจัย ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี สรุปผลได้ ดังนี้

5.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

ผลการศึกษาวิเคราะห์ พบว่า ประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 15.40 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 24.00 มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 20.00 อาชีพพนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 21.70 ส่วนใหญ่ยังไม่มีรายได้ จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 16.70 ยานพาหนะเป็นรถรับจ้าง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 17.40 ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร จำนวน 237 คน คิดเป็นร้อยละ 12.20 ความผิดที่ได้กระทำส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 160 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.50

5.1.2 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

เมื่อพิจารณาข้อมูลปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด แบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

1. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมากได้แก่ การขับซัด ผู้ขับซัดต้องมีใบอนุญาตขับซัดตามประเภทของรถนั้นๆ รองลงมาคือ ผู้ขับซัดจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับซัดและความรู้น้อยสุดคือ พรบ.จราจรทางบกฯ ได้ให้ความหมายของการจราจรหมายถึงการให้ทางของผู้ขับซัด คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์

2. ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรผลการวิจัยพบว่าประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก ได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับซัดอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทรองลงมาคือ ผู้ขับรตนารถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงดังเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทและความรู้น้อยสุดคือ

ฉบับรดไม่คาดเข็มขัดนิรภัยอัตราค่าปรับ 200 บาท

5.1.3 ผลการศึกษาวิเคราะห์ พฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขต เทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี พบว่า พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด โดยรวมมีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรอยู่ในระดับน้อยซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือท่านขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนด เพื่อต้องการให้ถึงที่หมาย โดยเร็ว และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ เมื่อท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรท่านคิดว่าสามารถเจรจา/ต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจรได้

5.1.4 ผลการศึกษาวิเคราะห์ การทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้ ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร และปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

สมมติฐานที่ 1 เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า เพศ กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า อายุ กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษา กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 อาชีพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า อาชีพ กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5 รายได้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า รายได้ กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 6 ประเภทยานพาหนะ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า ประเภทยานพาหนะที่ใช้กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 7 ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า ประสบการณ์ในการทำความผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 8 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 9 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด

ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5.1.5 ผลการศึกษาวิเคราะห์ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

ผลการวิจัยพบว่า จากกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 364 คน ได้มีผู้เสนอข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร จำนวน 142 คน โดยมีข้อเสนอแนะเรียงลำดับจากมากที่สุดถึงน้อยที่สุด ดังนี้คือ

1. ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อแก้ไขพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 28.90

2. ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับประชาชนและประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายทางหอกระจายข่าว คิดเป็นร้อยละ 14.80
3. ทางกัลป์รถมีน้อย(ยูเทิร์น)อยากให้ทำเพิ่ม และทำสี่แยกติดไฟจราจร เพื่อแก้ไขพฤติกรรมการขับรถยนต์ผิดวินัย คิดเป็นร้อยละ 13.40
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 10.60
5. ประชาชนควรปฏิบัติตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 9.90
6. สร้างจิตสำนึกให้กับเด็กๆและเยาวชนให้รู้จักรักษากฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.00
7. การจอดรถของประชาชนไม่เป็นระเบียบ คิดเป็นร้อยละ 5.60
8. ผู้ขับรถควรหลีกเลี่ยงการดื่มสุราในขณะที่ขับรถ เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 4.90
9. รณรงค์ให้ประชาชนใช้สะพานลอย คิดเป็นร้อยละ 2.80
10. สร้างตัวอย่างที่ดีในการใช้รถใช้ถนน คิดเป็นร้อยละ 1.40
11. ผู้ขับรถควรมีความรู้ในการขับรถ ไม่ขับรถเร็วเกินไป และไม่ควรเปิดเพลงหรือโทรศัพท์ขณะขับรถ เพราะจะทำให้รบกวนสมาธิได้ คิดเป็นร้อยละ .70

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ตำบลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยได้อภิปรายผลจากการศึกษาตามกรอบแนวคิดในการวิจัยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 ผลการศึกษาวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ตำบลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ตำบลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี โดยภาพรวม อยู่ในระดับน้อย ทั้งนี้อภิปรายได้ว่า ประชาชนมีพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรอยู่ในระดับน้อย เพราะหน่วยงานภาครัฐ เช่น อำเภอโนนสะอาด สถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด เทศบาลโนนสะอาดและโรงเรียนของรัฐ ได้ร่วมกันรณรงค์ลดอุบัติเหตุและเผยแพร่ให้ความรู้กฎหมายจราจรแก่ประชาชน นักเรียนนักศึกษาในเขตพื้นที่ที่เรี่ยมา ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงข้อควรปฏิบัติที่เหมาะสมในการใช้รถใช้ถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และสร้างจิตสำนึก วัฒนธรรมการเอื้อเพื่อการใช้รถใช้ถนนแก่ประชาชนและนักเรียนนักศึกษา เพื่อร่วมสร้าง

ระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนเพราะหากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนแบ่งปันการใช้เส้นทางอย่างสุภาพจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ ทั้งนี้การปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่รถเป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างมาตรฐานการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ทางสถานีตำรวจนครบาลโนนสะอาดได้ บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดและชัดเจน เพื่อสร้างแนวทางปฏิบัติที่ดีในการใช้รถใช้ถนน ผ่านทางกฎหมายจราจรซึ่งส่งผลให้พฤติกรรมกรรมการทำความผิดกฎหมายจราจรอยู่ในระดับน้อยซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัย สันธยา จันท์เยี่ยม ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ พบว่าระดับพฤติกรรมกรรมการขับขี่โดยรวม พบว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่ในระดับน้อย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยพร จุณณวัตต์ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเสนอแนะการแก้ไขปัญหายาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นที่พฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผลการศึกษาวิจัยพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส ระยะเวลาในการขับขี่ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร การเคยประสบปัญหาอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรคือ รายได้ และการมีใบอนุญาตขับขี่ และไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ พันตำรวจโทวิสุทธิ เกร่งจริง ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอลำควน จังหวัดสุรินทร์ ผลการวิจัย พบว่า ประสบการณ์การกระทำผิดกฎหมายจราจร และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

5.2.2 ความสัมพันธ์ของข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ตำบลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

จากการศึกษา ความสัมพันธ์ของข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ตำบลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี โดยรวม พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน) มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

ส่วนประเภทยานพาหนะที่ใช้ ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่มีความสัมพันธ์กันที่ระดับนัยสำคัญ .05

1. เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า เพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมาย

จรรยาบรรณต่างกัน โดยเฉพาะหญิงมีพฤติกรรมกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณมากกว่าเพศชาย เนื่องจากปัจจุบันรถที่ใช้ขับที่ปรับปรุงให้สามารถขับขี่ได้ง่ายขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่รถเป็นพาหนะไม่จำกัดแค่เพศชาย ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยรพ จุณณวัฒน์ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย

2. อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่าอายุ 21-30 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มอยู่ในวัยที่ศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เรียนรู้ อยากรู้อยากเห็นในสิ่งใหม่ๆ ซึ่งบางครั้งได้ทำไปด้วยความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สันธยา จันทร์เยี่ยม ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 16 -25 ปี

3. ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า อนุปริญญา/ปวส. เป็นกลุ่มอยู่ในวัยที่อยากเรียนรู้ ยังไม่มีความรู้ความเข้าใจในหลักของความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พันตำรวจโท วิสุทธิ เกร่งจริง ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกระทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอลำควน จังหวัดสุรินทร์ ผลการวิจัยพบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา มีผลต่อพฤติกรรมกระทำความผิดกฎหมายจราจร

4. อาชีพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า พนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ ซึ่งเป็นวัยทำงาน และเป็นผู้มีรายได้ สามารถเป็นเจ้าของยานพาหนะได้และใช้ยานพาหนะมาทำงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ สันธยา จันทร์เยี่ยม ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน / นักศึกษา

5. รายได้(เฉลี่ยต่อเดือน) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า ผู้ไม่มีรายได้ ส่วนใหญ่ยังขอเงินผู้ปกครองใช้ และยังไม่เห็นความสำคัญของทรัพย์สินที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การเกิดอุบัติเหตุบนทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สันธยา จันทร์เยี่ยม ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ยังไม่มีรายได้เป็นของตนเอง

6. ประเภทยานพาหนะที่ใช้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า การขับขี่ที่ระยะทางใกล้และเป็นเขตชุมชนที่มีรถหนาแน่น การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะจึงสะดวกกว่า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยรพ จุณวัฒน์ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพฯ ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

7. ประสิทธิภาพการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า ผู้ที่มีประสิทธิภาพในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ขาดระเบียบวินัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สนธยา จันทร์เยี่ยม ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ พบว่า ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรได้แก่ ประสิทธิภาพในการฝ่าฝืนกฎจราจร และประสิทธิภาพในการเกิดอุบัติเหตุ

8. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า ผู้ที่มีความรู้จะหาช่องว่างของกฎหมายหรือช่องโหว่ของกฎหมายในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยรพ จุณวัฒน์ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาค่ำ

9. ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่าผู้ที่มีความรู้ มีการศึกษาสูง จะหาช่องว่างของกฎหมายหรือช่องโหว่ของกฎหมายในการกระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยรพ จุณวัฒน์ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาค่ำ

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีนโยบาย

1. กำหนดแนวทาง จัดอบรมและเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเบื้องต้น และปลูกจิตสำนึก ความเอื้อเฟื้อในการใช้รถใช้ถนนแก่นักเรียน/นักศึกษา หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและประชาชน

2. รณรงค์ให้มีการเคารพกฎหมายจราจรอยู่เสมอ เพื่อให้ผู้ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนได้ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้น เมื่อไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น การเกิดอุบัติเหตุ ทำให้สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

3. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและเสมอภาค เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อสร้างแนวทางปฏิบัติที่ดีในการเคารพกฎหมาย

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

1. ควรมีการขยายการวิจัยไปยังอำเภออื่นๆ เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

2. ควรมีการวิจัยเชิงคุณภาพเกี่ยวกับพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

3. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจรในด้านอื่นๆ ให้หลากหลาย เพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทั้งหมด

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มทร.

ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

บรรณานุกรม

1. ภาษาไทย

1) หนังสือทั่วไป

ชัยพร จุณณวัฒน์. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

ชูศรี วงศ์รัตนะ. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เทพ

เนรมิตการพิมพ์, 2545.

เทศบาลตำบลโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี. แผนกข้อมูลท้องถิ่น. 30 เมษายน 2554. (อัดสำเนา)

นัยนา เกิดวิชัย. พ.ต.ท.หญิง. “คำอธิบายเรียงมาตรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522”.

พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2504.

ภัทรธิดา ผลงาม. ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์. เลย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย, 2549.

ศราวดี พันัสขาว. การจราจรในมหานคร. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เสียงเชียงใหม่, 2518.

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. ประมวลผลข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเดือน ม.ค.-เม.ย.

ปี 51-53. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน, 2553.

สถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด. สถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร. อุดรธานี : แผนก

ธุรการจราจร, 2554.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2549.

สำเริง จันทรสวรรณ และ สวรรณ บัวทวน. ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์. ขอนแก่น :

มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2547.

2) วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

ชำนาญ มีปลอด. “พฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจร ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่” วิทยานิพนธ์

รัฐศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2536.

คาบตำรวจ บุญนาค จงดา. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกระทำความผิดกฎหมายจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณี

อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย. สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย:

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาราชวิทยาลัย, 2551.

พันตำรวจโท วิสุทธิ เกร่งจริง. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในอำเภอลำควน จังหวัดสุรินทร์. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์, 2547.

ภานุมาส แฉ้มประเสริฐ. “ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546.

สนธยา จันทร์เยี่ยม. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์, 2544.

สุรัตน์ พินิจมนตรี. ร.ต.อ.. “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2544.

3) เว็บไซต์

มณฑา เขียวสะอาด. ศศ.. พฤติกรรมมนุษย์กับการพัฒนาตน. 26 มีนาคม 2551.

<<http://www.nineplusdesign.com/index.php?option=com>>(26 March 2008)

วาสนา ศรีเสมา. พฤติกรรมการขับขี. 26 มีนาคม 2551

<http://ww.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/fulltext/snamcn/wasana_saisema>(26 March 2008)

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

เรื่อง บัณฑิตที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

ในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

.....

คำชี้แจง

1) แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบัณฑิตที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

2) แบบสอบถามชุดนี้ มีจำนวน 8 หน้า ประกอบด้วยข้อคำถาม 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยสนับสนุนแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตอนที่ 3 พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสอบถามปลายเปิด

ในการตอบแบบสอบถามแต่ละส่วน ผู้วิจัยขอความกรุณาจากผู้ตอบแบบสอบถามให้ตอบตามความเป็นจริงหรือตามที่ผู้ตอบเห็นว่าเป็นเช่นนั้นจริง ทั้งนี้จะไม่มีผลกระทบต่อท่านผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณในความกรุณาของท่านมา ณ โอกาสนี้

ร้อยตำรวจโท ชัชชัย อนุภาพ

นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

แบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย/ ลงในช่อง ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

สำหรับผู้วิจัย

1. เพศ

ชาย หญิง

A1[]

2. อายุ

15-20 ปี 21-30 ปี 31-40 ปี
 41- 50 ปี 51 ปีขึ้นไป

A2[]

3. ระดับการศึกษา

ประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. อนุปริญญา/ปวส.
 ปริญญาตรีขึ้นไป

A3[]

4. อาชีพ

นักเรียน/นักศึกษา ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ
 พนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว
 เกษตรกรรม รับจ้างทั่วไป

A4[]

5. รายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน)

ไม่มีรายได้ 1,000-5,000 บาท
 5,001-10,000 บาท 10,001-15,000 บาท
 15,001 บาท ขึ้นไป

A5[]

6. ประเภทยานพาหนะที่ใช้

รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์
 รถรับจ้าง

A6[]

7. ประสิทธิภาพในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ไม่เคย เคย

A7[]

8. ประสิทธิภาพในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ไม่เคย เคย ระบุตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

A8[]

ไม่สวมหมวกนิรภัย

ขับรถย้อนศร

ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

เปลี่ยนแปลงสภาพรถ

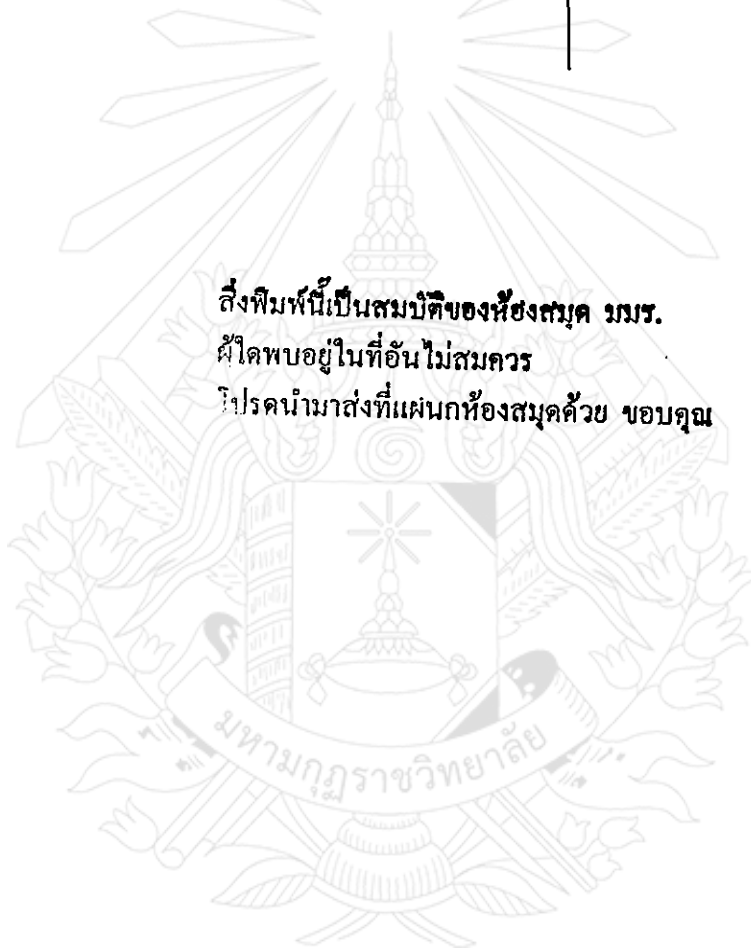
ขับรถเสียดัง

จอดรถในที่ห้ามจอด

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใช้พบอยู่ในที่อื่น ไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ



ตอนที่ 2 บังคับสนับสนุน แบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

ลำดับ ที่	คำถาม	ถูก	ผิด	สำหรับ ผู้วิจัย
1.	พรบ.จราจรทางบกฯ ได้ให้ความหมายของการจราจรหมายถึง การให้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่งู้งา หรือไล่ต้อนสัตว์			B1[]
2.	พรบ.จราจรทางบกฯ อนุญาตให้ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ไม่เกิน 90 ซีซี			B2[]
3.	เมื่อใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือสูญหายจะต้องยื่นคำขอรับใบแทนภายใน 15 วัน นับแต่วันทราบเหตุ			B3[]
4.	รถยนต์ที่กำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และคนโดยสาร แถวเดียวกันหน้ากับผู้ขับขี่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย			B4[]
5.	เครื่องหมายจราจรมี 2 ประเภท คือ ประเภทเตือนและบังคับ			B5[]
6.	เสียงแตรสำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ได้ยินเสียงในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร			B6[]
7.	ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา			B7[]
8.	ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น			B8[]

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของวิทยุคมนาคม มทร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

ลำดับ ที่	คำถาม	ถูก	ผิด	สำหรับ ผู้วิจัย
9.	การขับขี่ยานพาหนะผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของยานพาหนะนั้นๆ			B9[]
10.	ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถบนทางเท้าหรือในลักษณะกีดขวางการจราจร			B10[]
11.	ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น			B11[]
12.	ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ			B12[]
13.	ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถ			B13[]
14.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถประมาทหรือนำพาหุคเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน			B14[]
15.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่			B15[]

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

ลำดับ ที่	คำถาม	ถูก	ผิด	สำหรับ ผู้วิจัย
1.	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท			B16[]
2.	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท			B17[]
3.	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร อัตราโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท			B18[]
4.	ขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อัตราค่าปรับ 200บาท			B19[]
5.	ขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท			B20[]
6.	ขับรถไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท			B21[]
7.	ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด อัตราโทษปรับตั้งแต่ 200-500 บาท			B22[]
8.	ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จำคุกไม่เกิน 3 เดือน อัตราโทษปรับตั้งแต่ 2,000- 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ			B23[]
9.	การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท			B24[]
10.	ผู้ขับรถนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท			B25[]

ตั้งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

ตอนที่ 3 ด้านพฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง ตรงตามความเป็นจริงมากที่สุด

ลำดับ ที่	ข้อความ	ระดับความเป็นจริง					สำหรับ ผู้วิจัย
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
1.	ท่านสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่เท่ หรือ ไม่สะดวก รู้สึกรำคาญ						C1[]
2.	ท่านสวมหมวกนิรภัยแล้ว ทำให้ปวดศีรษะ						C2[]
3.	เมื่อท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรท่านคิดว่า สามารถต่อรอง/เจรจากับเจ้าพนักงานจราจรได้						C3[]
4.	ที่ท่านกระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะเห็น ผู้อื่นกระทำผิดได้ จึงกระทำตาม						C4[]
5.	การมาแล้วขับขี่ยานพาหนะเพราะท่านคิดว่า สามารถควบคุมหรือขับขี่ยานพาหนะได้						C5[]
6.	การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้ท่านรู้สึกไม่สบาย ตัว อึดอัดและรำคาญ						C6[]
7.	ท่านขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่ กำหนดเพื่อต้องการให้ถึงที่หมายโดยเร็ว						C7[]
8.	ที่ท่านทำผิดกฎจราจรเพราะว่าไม่มีความรู้ เกี่ยวกับกฎหมายจราจร						C8[]
9.	ที่ท่านทำผิดกฎจราจรเพราะเจ้าพนักงาน จราจรไม่เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมาย						C9[]
10.	ที่ท่านทำผิดกฎจราจรเพราะขาดผู้นำหรือ						C10[]

ลำดับ ที่	ข้อความ	ระดับความเป็นจริง					สำหรับ ผู้วิจัย
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
11.	ท่านฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายหรือ สัญญาณไฟจราจรเพราะเร่งรีบไม่ต้องการ เสียเวลา						C11[]
12.	ที่ท่านทำผิดกฎหมายจราจรเพราะร่างกาย อ่อนเพลีย/หย่นความสามารถในการขับขี่ (ง่วงนอน)						C12[]
13.	ท่านขับขีรถซำรุด/บกพร่องไม่สามารถ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้						C13[]
14.	ท่านเห็นเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน						C14[]
	ตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร						



ภาคผนวก ข
รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์เมธี สมภักดี

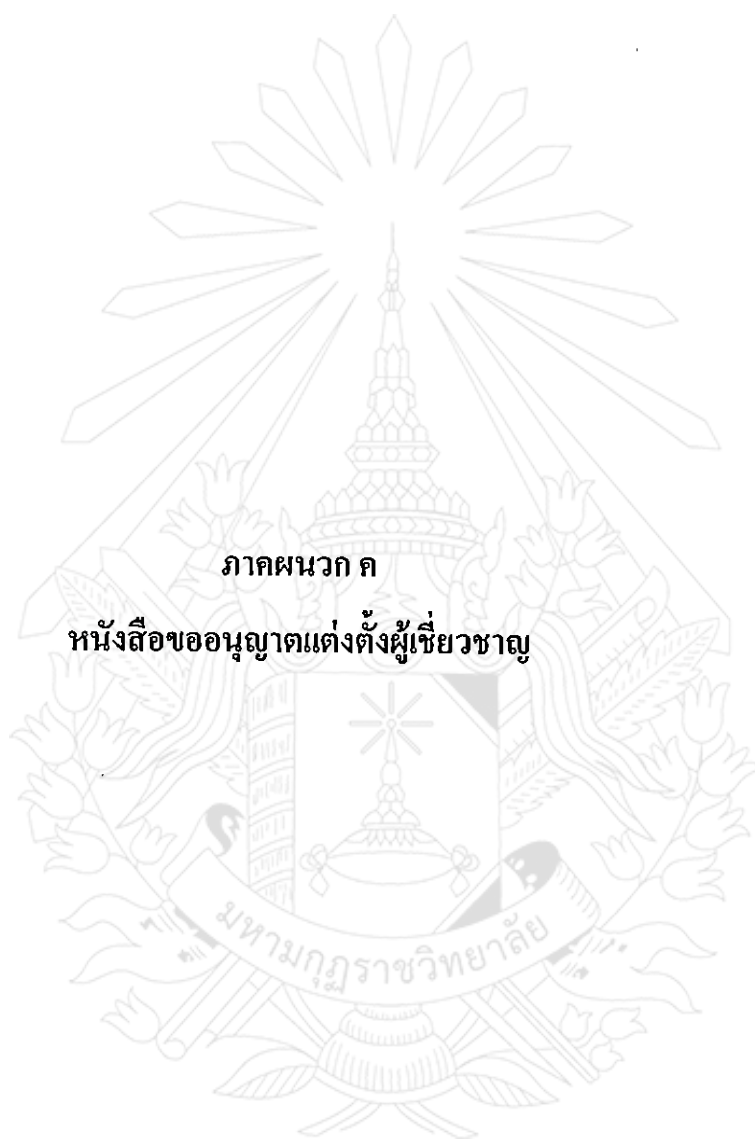
ศน.บ.(การบริหารการศึกษา), MA.(ประวัติศาสตร์)
อาจารย์พิเศษประจำมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตอีสาน ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

2. นายวรเทพ เวียงแก

ศน.บ.(ภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
สส.ม.(สังคมสงเคราะห์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตอีสาน ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

3. พ.ต.ท. ลิขิต สมศรีทอง

นบ., นบ.ม. มหาวิทยาลัยรามคำแหง
พนักงานสอบสวน(สบ.3)สถานีตำรวจภูธร โนนสะอาด
อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี



ภาคผนวก ค

หนังสือขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน งานบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน โทร. 043-241488

ที่ ศร 6012/ว 015 วันที่ 11 มกราคม 2555

เรื่อง ขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ

เจริญพร ผศ.เมธี สมภักดี

ด้วย ร.ต.ต.ชัชชัย อนุภาพ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตร ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ศูนย์การศึกษา วิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203015 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี” ในการนี้ จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเที่ยงตรงที่สุด

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอแต่งตั้งท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าว หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มมร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน งานบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน โทร. 043-241488

ที่ ศธ 6012/ว 015 วันที่ 12 มกราคม 2555

เรื่อง ขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ

เจริญพร นายวรเทพ เวียงแก

ด้วย ร.ต.ต.ชัชชัย อนุภาพ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตร ศาสตราจารย์มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ศูนย์การศึกษา วิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203015 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัด อุครธานี” ในกรณีนี้ จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อ เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเที่ยงตรงที่สุด

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้มี ความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอแต่งตั้งท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อ ตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าว หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจัก ได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ที่ ศธ 6012/024



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน
ถนนราษฎร์คณิง ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000

11 มกราคม 2555

เรื่อง ขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ

เจริญพร พ.ต.ท. ถิชาติ สมศรีทอง

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

โปรดนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

ด้วย ร.ต.ท. ชัชชัย อนุภาพ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตรศาสนศาสตร-
มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203015 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง
“ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ
โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี” ในการนี้ จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของ
แบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและ
เที่ยงตรงที่สุด

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้มี
ความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอแต่งตั้งท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อ
ตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาคังกล่าว หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจัก
ได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมมาเพื่อพิจารณา

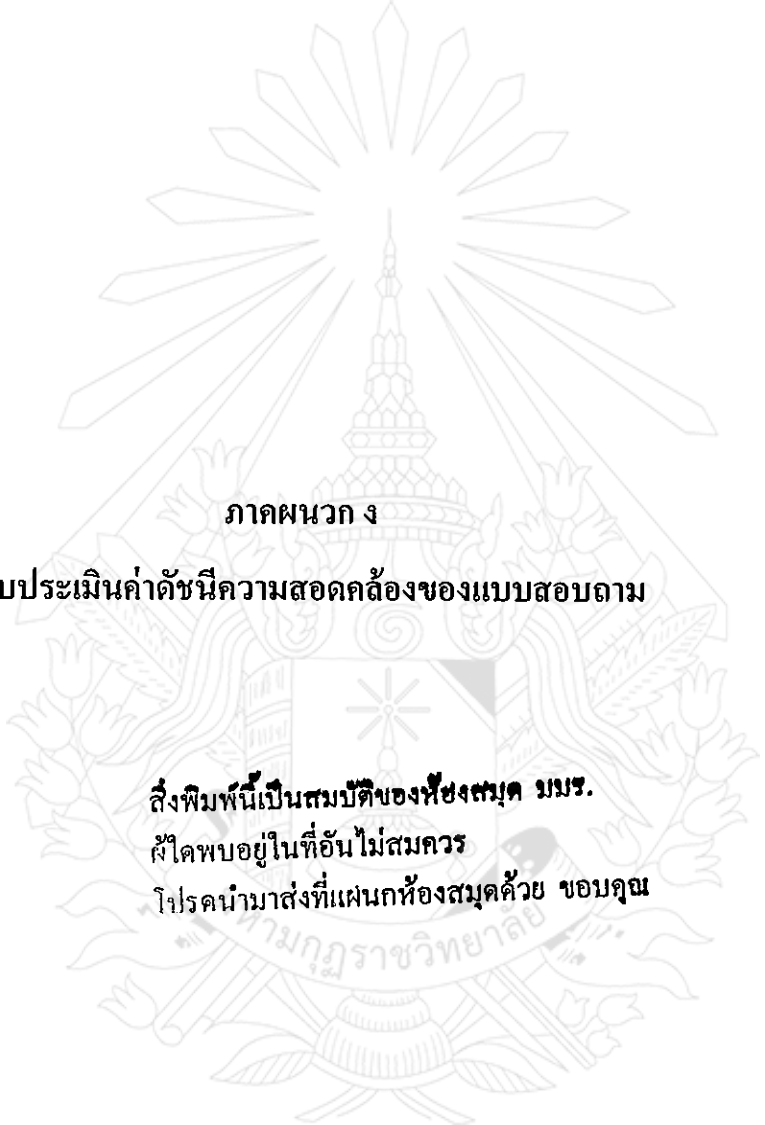
เจริญพร

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาราชการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ปฏิบัติราชการแทนอธิการบดี



ภาคผนวก ง
แบบประเมินค่าดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
สัใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน
ในเขตเทศบาลโนนสะอาด อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

คำชี้แจง

1.แบบสอบถามมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1.1 เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอโนน
สะอาด จังหวัดอุดรธานี

1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตอำเภอ โนน
สะอาด จังหวัดอุดรธานี 1.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับ

พฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัด
อุดรธานี

1.4 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขพฤติกรรมกรรมการกระทำผิด
กฎหมายจราจรในเขตเทศบาล โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

2. แบบสอบถามนี้แบ่งเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 ปัจจัยสนับสนุน แบ่งเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตอนที่ 3 พฤติกรรมในการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3. ขอความกรุณาท่านตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็น
จริง ผู้วิจัยจะนำไปวิเคราะห์ในภาพรวมเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย

4. วิธีการประเมิน ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับการประเมิน 3 ระดับ ดังนี้

วัดได้ (+1) หมายถึง มีความสอดคล้องกับนิยามศัพท์

ไม่แน่ใจ (0) หมายถึง ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้องกับนิยามศัพท์

วัดไม่ได้ (-1) หมายถึง ไม่มีความสอดคล้องกับนิยามศัพท์

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ข้อที่	ประเด็นคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ΣR	IOC
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
1.	เพศ ชาย หญิง	1	1	1	3	1
2.	อายุ 1. 15-20 ปี 2. 21-30 ปี 3. 31-40 ปี 4. 41- 50 ปี 5. 51 ปีขึ้นไป	1	1	1	3	1
3.	ระดับการศึกษา 1. ประถมศึกษา 2. มัธยมศึกษาตอนต้น 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. 4. อนุปริญญา/ปวส. 5. ปริญญาตรีขึ้นไป	1	1	1	3	1
4.	อาชีพ 1. นักเรียน/นักศึกษา 2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ 3. พนักงานเอกชน/ลูกจ้างประจำ 4. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 5. เกษตรกรรม 6. รับจ้างทั่วไป	1	1	1	3	1

ข้อที่	ประเด็นคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ΣR	IOC
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
5.	รายได้ (เฉลี่ยต่อเดือน) 1. ไม่มีรายได้ 2. 1,000-5,000 บาท 3. 5,001-10,000 บาท 4. 10,001-15,000 บาท 5. 15,001 บาทขึ้นไป	1	1	1	3	1
6.	ประเภทยานพาหนะที่ใช้ 1. รถจักรยาน 2. รถจักรยานยนต์ 3. รถยนต์ 4. รถรับจ้าง	1	1	1	3	1
7.	ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมาย จรรยา 1. ไม่เคย 2. เคย	1	1	1	3	1
8.	ประสบการณ์ในการกระทำผิดกฎหมาย จรรยา 1. ไม่เคย 2. เคย ระบุตอบได้มากกว่า 1 ข้อ 1. ไม่สวมหมวกนิรภัย 2. ขับรถย้อนศร 3. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 4. เปลี่ยนแปลงสภาพรถ 5. ขับรถเสียดัง 6. จอดรถในที่ห้ามจอด	0	1	1		0.67

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มทร.
 ใ้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
 ใจรดบ้มาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอบคุณ

ตอนที่ 2 ปัจจัยสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายจราจร

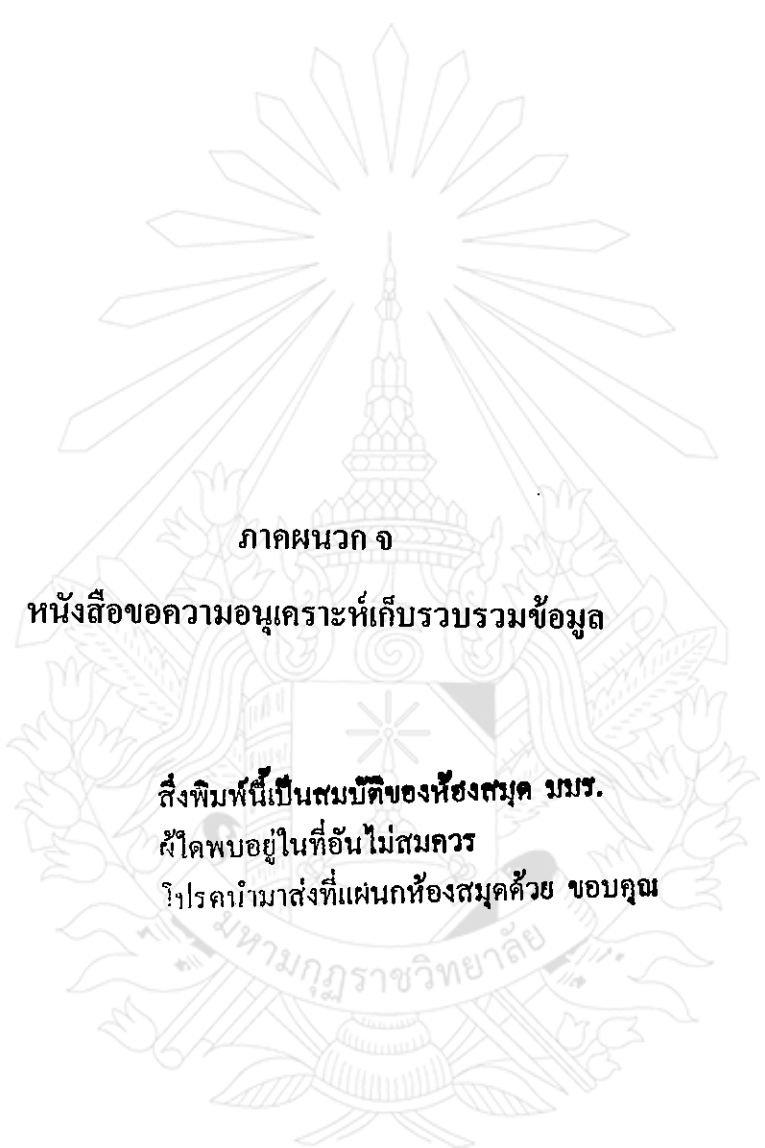
ข้อที่	ประเด็นคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ΣR	IOC
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
ตอนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร						
1.	พรบ.จราจรทางบกฯ ได้ให้ความหมายของการจราจรหมายถึงการให้ทางของผู้ขับขี่คนเดินเท้าหรือคนที่งู จี หรือใส่ด้อนสัตว์	1	1	1	3	1
2.	พรบ.จราจรทางบกฯ อนุญาตให้ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เครื่องยนต์ไม่เกิน 90ซีซี	0	1	1	2	0.67
3.	เมื่อใบอนุญาตขับรถชำรุดหรือสูญหายจะต้องยื่นคำขอรับใบแทนภายใน 15 วัน นับแต่วันทราบเหตุ	1	1	1	3	1
4.	รถยนต์ที่กำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และคนโดยสารแถวเดี๋ยวดอนหน้ากับผู้ขับขี่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย	1	1	1	3	1
5.	เครื่องหมายจราจรมี 2 ประเภท คือ ประเภทเตือนและบังคับ	1	1	1	3	1
6.	เสียงแตรสำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ได้ยินเสียงในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	1	1	1	3	1
7.	ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา	1	1	1	3	1
8.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น	1	1	1	3	1
9.	การขับขี่รถผู้ขับขี่รถต้องมีใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของรถนั้นๆ	0	1	1	2	0.67

ข้อที่	ประเด็นคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ΣR	IOC
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
10.	ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถบนทางเท้าหรือในลักษณะกีดขวางการจราจร	1	1	1	3	1
11.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถขณะใช้โทรศัพท์ - เคลื่อนที่ เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น	1	1	1	3	1
12.	ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ	1	1	1	3	1
13.	ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้คิดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถ	0	1	1	2	0.67
14.	ห้ามผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน	1	0	1	2	0.67
15.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่	1	1	1	3	1
ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับโทษของการกระทำความผิดกฎหมายจราจร						
16.	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	1	1	1	3	1
17.	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	1	1	1	3	1
18.	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร อัตราโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	1	1	1	3	1
19.	ขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อัตราค่าปรับ	1	1	1	3	1

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

โปรดนำมามาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

	200 บาท					
20.	ขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย อัตรာโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	1	1	1	3	1
21.	ขับรถไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน อัตรာโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	1	1	1	3	1
22.	ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด อัตรာโทษปรับตั้งแต่ 200-500 บาท	1	1	1	3	1
23.	ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จำคุกไม่เกิน 3 เดือน อัตรာโทษปรับตั้งแต่ 2,000- 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	1	1	1	3	1
24.	การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด อัตรာโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	1	1	1	3	1
25.	ผู้ขับรถนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงดังเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถอัตรာโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	1	1	1	3	1



ภาคผนวก จ

หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.

ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร

ไปรณนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

มหาวิทยาลัย

ที่ ศธ 6012/244



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน
ถนนราษฎร์คณิง ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000

29 กุมภาพันธ์ 2555

เรื่อง ขออนุญาตเก็บรวบรวมเพื่อการวิจัย

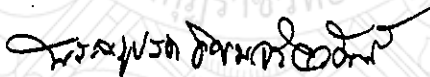
เจริญพร นายกเทศมนตรีเทศบาลโนนสะอาด

ด้วย ร.ต.ท.ชัชชัย อนุภาพ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตร ศึกษาศาสตร-
มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
ศูนย์การศึกษา วิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203015 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง
“ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาล
โนนสะอาด” โดยมี รศ.สำเริง จันทรสวรรณ ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์
จากท่านเพื่ออนุญาตให้ นักศึกษาดังกล่าว เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยจากหน่วยงานของท่าน
เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปดำเนินการในขั้นตอนต่อไป หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จาก
ท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงขอเจริญพรมาเพื่อพิจารณาอนุญาต

ขอเจริญพร



(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ปฏิบัติการแทนอธิการบดี



ภาคผนวก จ
คำศัพท์ประสิทธิ์แอลฟา

ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

ความรู้1	77.8667	503.5678	.7696	.9610
ความรู้2	77.8667	503.5678	.7696	.9610
ความรู้3	77.8333	502.6264	.8173	.9609
ความรู้4	77.8333	503.1782	.7925	.9609
ความรู้5	77.9000	505.0586	.7015	.9612
ความรู้6	77.9333	507.4437	.5971	.9615
ความรู้7	77.9667	506.7230	.6335	.9614
ความรู้8	78.0000	508.2069	.5741	.9616
ความรู้9	77.9000	506.9897	.6158	.9614
รู้10	77.8667	504.8092	.7142	.9612
รู้11	77.8667	504.7402	.7173	.9612
รู้12	77.8333	506.6264	.6378	.9614
รู้13	78.0000	505.7241	.6863	.9613
รู้14	78.0333	506.1713	.6774	.9613
รู้15	78.0333	506.1713	.6774	.9613
โทษ1	77.7333	503.8575	.8021	.9610
โทษ2	77.8333	503.5230	.7770	.9610
โทษ3	77.9333	504.9609	.7075	.9612
โทษ4	78.0000	507.3103	.6145	.9615
โทษ5	78.0333	507.4816	.6172	.9615
โทษ6	78.0000	508.2069	.5741	.9616
โทษ7	78.0333	507.1368	.6330	.9614
โทษ8	78.0000	506.7586	.6394	.9614
โทษ9	78.0667	508.5471	.5815	.9616
โทษ10	78.1000	509.0586	.5742	.9616
พฤติ1	76.2000	456.1655	.8996	.9595

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
 ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
 ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ

พฤติ2	76.6667	472.0920	.7559	.9605
พฤติ3	76.7333	468.6851	.7210	.9612
พฤติ4	76.8000	478.3034	.7258	.9606
พฤติ5	76.1333	478.0506	.7967	.9600
พฤติ6	76.4667	481.4299	.6118	.9617
พฤติ7	75.5667	472.1161	.7976	.9601
พฤติ8	75.8333	474.6264	.7594	.9604
พฤติ9	76.1667	495.1782	.4926	.9620
พฤติ10	76.3667	484.9989	.6057	.9615
พฤติ11	75.5333	471.9126	.8068	.9600
พฤติ12	76.6667	473.0575	.7680	.9604
พฤติ13	76.9667	480.6540	.6971	.9608
พฤติ14	76.6333	486.9299	.5332	.9622

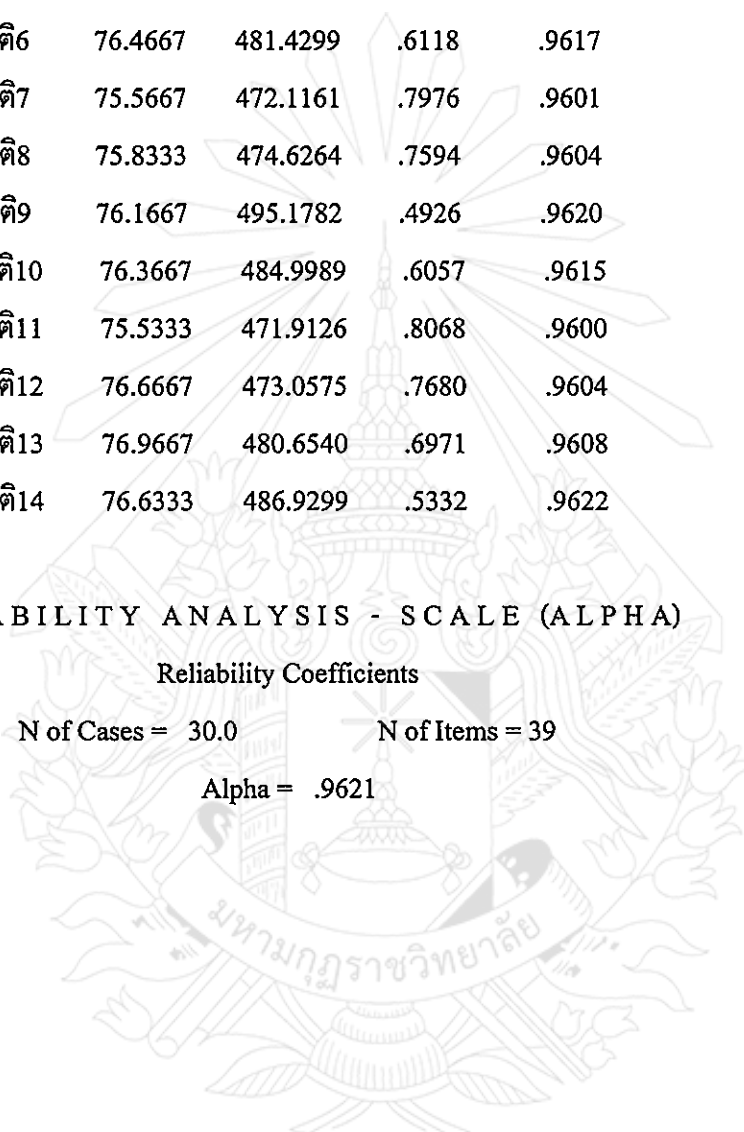
RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 30.0

N of Items = 39

Alpha = .9621





ชื่อ-สกุล

ร้อยตำรวจโท พันตรี อนุภาพ

วัน/เดือน/ปีเกิด

วันที่ 13 พฤษภาคม 2516

ภูมิลำเนา

จังหวัดขอนแก่น

ที่อยู่ปัจจุบัน

บ้านเลขที่ 220/13 หมู่ 2 ตำบล โนนสะอาด
อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2541

ร.บ. (รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต)
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. 2538

ลูกแถวกองร้อยที่ 3 โรงเรียนตำรวจภูธร 4
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

พ.ศ. 2539

ผู้บังคับหมู่งานป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธร
โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

พ.ศ.2551-ปัจจุบัน

รองสารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธร
โนนสะอาด อำเภอ โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

สิ่งพิมพ์นี้เป็นสมบัติของห้องสมุด มจร.
ผู้ใดพบอยู่ในที่อื่นไม่สมควร
ไปรคนำมาส่งที่แผนกห้องสมุดด้วย ขอขอบคุณ