

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจร บนทางหลวงแผ่นดิน*

FACTORS INFLUENCING THE DRIVING BEHAVIOR CAUSING THE TRAFFIC RULE VIOLATION ON STATE HIGHWAY

ชยาภรณ์ จตุรพรประสิทธิ์¹
Chayaporn Chaturapornpracit
มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University, Thailand
E-mail: chayapon@go.buu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาการขับรถผิดกฎหมายบนทางหลวงแผ่นดิน เป็นการวิจัย ผสมระหว่างเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยประชากรและกลุ่มตัวอย่างได้แก่ กลุ่มประชากรผู้ใช้ทางหลวงแผ่นดินซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอนโดยมีกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 384 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม การเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ใช้งานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 2 3 และ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยการ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติอ้างอิง t - Test, F - Test (ANOVA) χ^2 และ วิเคราะห์ถดถอยพหุ (Multiple Regression Analysis) ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และพฤติกรรมการขับรถแบบเสี่ยง โดยพบว่า ร้อยละ 72.1 เคยขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และมีพฤติกรรมการขับรถแบบเสี่ยงระดับปานกลาง 2) ผลการวิเคราะห์ χ^2 t - Test F Test พบว่า ปัจจัยที่มีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและพฤติกรรมการขับรถแบบเสี่ยง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถ ประวัติการได้รับใบสั่งในรอบ 3 ปี ผลการวิเคราะห์ MRA พบว่า การคาดการณ์เชิงบวก และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงส่งผลทางบวกต่อพฤติกรรมการขับรถแบบเสี่ยง 3) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข ปัญหา ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ มาตรการลงโทษที่เหมาะสม

* Received 16 April 2021; Revised 24 April 2021; Accepted 8 May 2021



ความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น งานวิจัยให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย การนำไปปฏิบัติ และการวิจัยในอนาคต

คำสำคัญ: ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน, พฤติกรรมขับรถแบบเสีียง, พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

Abstract

The objectives of this research were to investigate 1) the driving behavior causing the traffic rule violation on state highway, 2) factors influencing the driving behavior causing the traffic rule violation on state highway, and 3) to examine the suggestion for proper solution for the traffic rule violation. The research design was mixed methods. The quantitative research approach involved 384 participants selected from the infinite population driver who experienced using the State Highway. The self-administrated questionnaire was used for data collection. Data analysis included descriptive statistics, Multiple Regression Analysis (MRA), t-Test F-Test (One-way ANOVA) χ^2 . The research findings indicated that; 1) The 72.1 percentage of the sample group used to drive over a speed limit both intentionally and unintentionally. This illustrated the moderate level of risky driving behavior, with an average of 2.26. 2) The analysis of χ^2 t-Test F-Test showed that the significant factors influencing over-speed driving behavior and risky driving behaviors were gender, age, marital status, average monthly income, driving experience, and personal records of getting traffic ticket in the past 3 years. 3) The suggestions and guidance for the solutions were to include legalizing effective law enforcement, appropriate punishment, cooperation with other agencies. The research provided the recommendation for policy aspect, practice and further research.

Keywords: The Theory of Planned Behavior, The Theory of Goal Directed Behavior, Over-Speed-Limit Driving Behavior

บทนำ

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ได้ตราขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัยตลอดมา ปัจจุบันอัตราความเร็วที่ใช้ได้ตามกฎหมายจราจร คือ ความเร็วในเมืองไม่เกิน 80 ก.ม./ช.ม.



ความเร็วบนท้องถนน (ที่ไม่ใช่ทางหลวงพิเศษ) ไม่เกิน 90 กม./ชม. ความเร็วบนทางหลวงพิเศษ ไม่เกิน 120 กม./ชม. โดยการกำหนดกฎหมายความเร็วในการเดินทางมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุ แต่จากสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยพบว่า เป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก (ปีปีซี เวิลด์ นิวส์ (BBC), 2561) จากรายงานสถิติอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ในปี 2563 ระบุว่าเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินเพิ่มขึ้นทุกปีเมื่อดูสถิติย้อนหลังพบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวน 15,665 ครั้ง ปี พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้นเป็น 17,577 ครั้ง ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 19,806 ครั้ง สาเหตุที่พบมากเป็นอันดับหนึ่งคือการขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 77.27 อันดับที่ 2 ได้แก่ การตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 9.12 และหลับในเป็นอันดับ 3 ร้อยละ 5.41 (หน่วยวัดความปลอดภัยทางถนน, 2564)

การทำผิดกฎหมายจราจรด้วยการขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนดเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนประเภทหนึ่ง โดยเบี่ยงเบนจากกฎเกณฑ์และแนวปฏิบัติของสังคม ในทางอาชญาวิทยาพฤติกรรมทำผิดกฎหมายเป็นการทำผิดกฎระเบียบ ซึ่งไม่ได้มีดีร้ายแรงที่เกี่ยวข้องกับศีลธรรม จึงอาจทำให้ผู้ขับขี่มีข้อแก้ตัวในการที่จะกระทำละเมิดกฎระเบียบนั้น ผู้กระทำโดยเจตนาและได้คิดถึงผลดีผลเสียแล้ว สอดคล้องกับแนวคิดพฤติกรรมตามแผน (The Theory of Planned Behavior - TPB) ทางจิตวิทยาสังคม ที่อธิบายที่มาของพฤติกรรมของบุคคลว่า ขึ้นอยู่กับทัศนคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถการควบคุมในการที่จะทำพฤติกรรมนั้นให้สำเร็จได้ กรณีขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ผู้กระทำคิดถึงผลดีผลเสีย เช่น โอกาสจะไม่ถูกจับ ถึงแม้มีโอกาสถูกจับบทลงโทษก็ไม่หนัก ได้รับความสนุกสนาน ความพอใจจากการที่ได้ใช้ความเร็ว นอกจากนั้นยังมีปัจจัยภายในหลายอย่างเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม เช่น ทัศนคติต่อการขับรถเร็ว (Ajzen, I., 1985) และ ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory - RA) ที่มีฐานคติสำคัญที่ว่า คนเราจะกระทำผิดหรือไม่ ย่อมขึ้นอยู่กับทางเลือกต่าง ๆ ที่พิจารณาเห็นแล้วว่าสามารถที่จะตอบสนองความต้องการ หรือตอบสนองผลประโยชน์ตนเองเป็นสำคัญ และขึ้นอยู่กับอิทธิพลของปัจจัยทางด้านประสบการณ์และการเรียนรู้ที่เกี่ยวกับการกระทำผิด ได้แก่ เทคนิคและวิธีการในการกระทำผิด ค่านิยมความเชื่อ และการกระทำผิด ทั้งทางตรงและทางอ้อมในอดีตที่ผ่านมาเป็นสำคัญ (Cornish, D. et al., 1987) พฤติกรรมในการขับรถในทางอาชญาวิทยาจัดว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนที่เกิดจากการคิดไตร่ตรองก่อนลงมือทำหากพฤติกรรมกระทำผิด โดยบุคคลจะมีการคาดการณ์ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ เช่น จะรู้สึกดีใจ พอใจ มีความสุข เมื่อคาดหวังเชิงบวกมากบุคคลก็จะมีความตั้งใจให้แสดงพฤติกรรม หรือต้องจ่ายค่าปรับหากโดนตรวจจับเชิงบวก และเชิงลบที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น โดย Bjornskau, T. et al. ได้ศึกษาเรื่อง Can road traffic law enforcement permanently reduce the number of accidents? เป็นการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ขับรถโดยสมมติฐานที่มาจาก ทฤษฎีทางเลือกอย่างมีเหตุผล คือ ผู้ขับขี่จะขับขี่ด้วยความเร็ว



ถ้าไม่มีตำรวจบริเวณนั้น และ ผู้ขับขี่จะไม่ใช้ความเร็วหากมีตำรวจตั้งด่านอยู่ในบริเวณนั้น ซึ่งเป็นการคาดการณ์ผลทางบวกและคาดการณ์ผลทางลบของผู้ขับขี่ (Bjornskau, T. et al., 1992)

สังคมมีมุมมองอย่างไรต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร จะพบว่า การทำผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด (Mala Prohibita) ไม่ได้เป็นความผิดในตัวเอง (Mala In se) และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำผิดก็ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำ ดังนั้น คนส่วนใหญ่ในสังคมจึงมองการกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่ใช่อาชญากรรมร้ายแรง ด้วยเหตุผลด้านที่มาของกฎหมายและมุมมองของสังคมดังกล่าว ทำให้มีผู้กระทำผิดโดยการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก (นัทธี จิตสว่าง, 2541) จากสถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถเร็วสร้างความสูญเสียและเสียหายรุนแรง ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายควบคุมความเร็ว รวมทั้งเสียงสะท้อนถึงความเหมาะสมของกฎหมาย บทลงโทษ และประสิทธิภาพการบังคับใช้ การกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎจราจรเกิดขึ้นจากมูลเหตุจูงใจในการกระทำผิด หรือการเปิดช่องโอกาสในการกระทำผิดให้กับผู้กระทำผิดกฎจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษ และการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรจะต้องประกอบด้วย 1) กฎหมายที่ใช้บังคับคนในสังคมจะต้องมีบทลงโทษที่มีความแน่นอน ชัดเจน 2) กฎหมายที่ใช้บังคับกับทุกคนในสังคมอย่างเท่าเทียมกัน 3) กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องมีบทลงโทษคนกระทำผิดที่มีความรวดเร็ว เพื่อเป็นการ ป้องปราม และข่มขวัญยับยั้ง ไม่ให้เกิดการเอาอย่าง 4) บทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด ต้องไม่น้อยเกินไปเพราะจะทำให้คนที่คิดจะกระทำผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษ (นัทธี จิตสว่าง, 2541)

จากสถานการณ์ดังกล่าวผู้วิจัยจึงสนใจทำการศึกษาทำความเข้าใจพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์บนทางหลวงแผ่นดิน และความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องทั้งด้านกฎหมายและด้านสังคมเกี่ยวกับแนวทางที่เหมาะสมในการควบคุมความเร็วในการขับขี่ เพื่อนำไปสู่แนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุทางการจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน
3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาการขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสม (mixed method) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ทำการศึกษา



พฤติกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถยนต์ด้วยวิธีการเชิงปริมาณก่อน จากนั้นจึงนำข้อค้นพบเชิงปริมาณไปเสนอและสัมภาษณ์ความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น

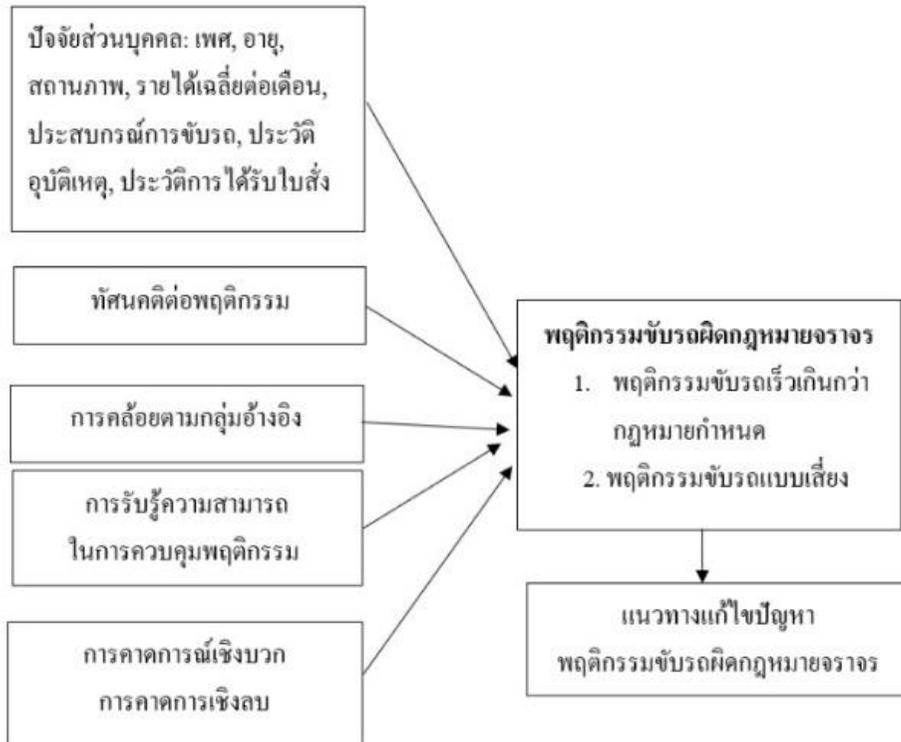
การวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากรเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญในการสัมภาษณ์ ได้แก่ ผู้ปฏิบัติราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้แทนกองบังคับการตำรวจจราจร ผู้ปฏิบัติงานตำรวจทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย และประชาชนผู้เคยใช้ทางหลวงแผ่นดิน จำนวน 7 คน เครื่องมือที่ใช้ได้แก่ แนวคำถามเพื่อการสัมภาษณ์ชนิดกึ่งมีโครงสร้าง ประกอบด้วยประเด็นคำถามหลัก และคำถามรอง ให้ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็น การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์เนื้อหา เน้นสรุปประเด็นความเหมาะสมของกฎหมาย บทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ กรอบการวิเคราะห์ที่ใช้ทฤษฎีอาชญาวิทยาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดกฎหมาย ได้แก่ แนวคิดของสำนักคลาสสิก (Classical School) แนวคิดของสำนักปฏิฐานนิยม (Positive School) และ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อไปสู่เป้าหมายของการวิจัยคือแนวทางที่นำไปใช้แก้ปัญหาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถ

การวิจัยเชิงปริมาณ โดยประชากรเชิงปริมาณเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลขตัวเดียว (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 2 3 และ 4) ซึ่งเป็นประชากรไม่ทราบจำนวนแน่ชัด ขนาดตัวอย่างใช้สูตรคำนวณขนาดตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากรของ Cochran, W. G. โดยกำหนดการยอมรับค่าความคลาดเคลื่อน 5% ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 384 (Cochran, W. G., 2007)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The Theory of Planned Behavior - TPB) ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory - RA) เป็นแนวคิดหลัก และประยุกต์ใช้บางข้อของมาตรวัด DBQ โดยมีค่า IOC .67 – 1.00 จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน และ นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มผู้ขับรถยนต์ทางพิเศษ จำนวน 30 คน และนำมาวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของเครื่องมือด้วยสัมประสิทธิ์อัลฟาครอนบาร์ท (α – Cronbach) ความเชื่อมั่นของมาตรวัด อยู่ในเกณฑ์ดีมาก คือมีค่า ตั้งแต่ .755 ถึง .981

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจร เห็นได้ว่าการขับรถผิดกฎหมายจราจรมีงานวิจัยที่สร้างมาตรวัดมาตรฐานสำหรับวัดพฤติกรรมขับรถแบบผิดปกติ โดยแบบวัดที่ใช้คือ DBQ (Rosli, N. et al., 2017) รวมถึงการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมตามแผน (The Theory of Planned Behavior - TPB) และทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory - RA) ที่ส่งผลต่อการฝ่าฝืนกฎหมายแบบไตร่ตรองไว้ก่อน ผลจากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยสร้างเป็นกรอบแนวคิด ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการศึกษาพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร (ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและพฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง)
2. ทักษะคิดต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความสามารถควบคุมพฤติกรรม การคาดการณ์เชิงบวก และการคาดการณ์เชิงลบ ส่งผลต่อการคาดการณ์ผลของพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร

ผลการวิจัย

1. ศึกษาพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน

พฤติกรรมการขับรถที่เป็นปกติบนทางหลวงแผ่นดิน พบว่า ส่วนมากมีการขับรถเร็วบ้าง ช้าบ้างขึ้นอยู่กับกระแสจราจรในขณะนั้น ร้อยละ 57.00 รองลงมาคือขับรถเร็วเมื่อต้องต้องรีบไปทำกิจกรรมบางอย่าง และขับรถความเร็วต่ำกว่ากฎหมายกำหนดด้วย มีค่าร้อยละ 25.50 และ 12.50 ตามลำดับ

พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม มีพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด คือ เกิน 90 กม./ชม ถึงร้อยละ 72.1 ซึ่งเป็น



การขับเร็วเกินกฎหมายกำหนดทั้งด้วยเจตนาคือเมื่อเร่งรีบไปทำกิจกรรมบางอย่าง โดยไม่เจตนา (เช่น เผลอขับเร็วโดยไม่ได้ดูมาตรวัดความเร็วหรือไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้ในเส้นทางนั้น ๆ เป็นต้น)

พฤติกรรมขับรบบแบบเสียง พบว่า ถ้าถนนโล่ง ๆ น่าจะขับรบบเร็วเกินกฎหมายกำหนดได้ หรือการขับที่เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดสัก 10 - 25 กม./ชม. เป็นเรื่องปกติ สามารถทำได้ และถ้าขับตามรถคนหน้าที่ขับช้า ๆ บางครั้งอาจจะต้องแซงในที่ห้ามแซง เช่น เส้นทึบ บนสะพาน หรือไหล่ทาง เป็นต้น มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.70 2.32 และ 2.08 ตามลำดับ

นอกจากนี้หากผู้ขับรบบทางหลวงแผ่นดินมีความรำคาญรถคันหน้าที่วิ่งช้า จะทำการแซงบริเวณที่มีป้ายห้ามแซง เส้นทึบ หรือแซงไหล่ทาง และมีการขับรบบตามหลังคันหน้าอย่างกระชั้นชิด มีค่าเฉลี่ย 2.57 และ 1.99 ตามลำดับ ส่วนพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงบนทางหลวงแผ่นดินที่เกิดขึ้นเพราะเสียงเชียร์จากคนอื่น มีค่าเฉลี่ยเพียง 1.21 เท่านั้น

2. ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมขับรบบผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรบบทางหลวงแผ่นดิน

ตารางที่ 1 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรบบทางหลวงแผ่นดิน

ปัจจัยส่วนบุคคล	พฤติกรรมขับรบบเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (Chi square)	พฤติกรรมขับรบบแบบเสียง
เพศ	.000*** เพศมีผลต่อพฤติกรรม ขับรบบเร็ว ๆ	.000*** เพศชายมีพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงมากกว่าเพศหญิง
อายุ	.000*** อายุมีผลต่อพฤติกรรม ขับรบบเร็ว ๆ	.000*** กลุ่มอายุ 31 - 40 ปี มีพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงมากกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ
สถานภาพสมรส	.008** สถานภาพฯ มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบเร็ว ๆ	.000*** กลุ่มสถานภาพโสดมีพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงมากกว่ากลุ่มสถานภาพอื่น ๆ
รายได้ต่อเดือน	.193 รายได้ ๆ มีผลต่อพฤติกรรม ขับรบบเร็ว ๆ	.015* รายได้ 1,5001 - 30,00 บาท มีพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงมากที่สุด รองลงมาคือ กลุ่มรายได้ 60,000 บาท
ประสบการณ์การขับรบบ	.231 ประสบการณ์ฯ มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบเร็ว ๆ	.006** กลุ่มผู้มีประสบการณ์การขับรบบ 11 - 15 ปี มีพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงมากกว่ากลุ่มอื่น ๆ
ประวัติอุบัติเหตุ	.192 ประวัติอุบัติเหตุไม่มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบเร็ว ๆ	.369 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน พฤติกรรมขับรบบแบบเสียงไม่ต่างกัน
ประวัติการได้รับใบสั่ง	.000*** ประวัติการได้รับใบสั่งไม่มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบเร็ว ๆ	.000*** กลุ่มประวัติการได้รับใบสั่งมากกว่า 4 ใบ มีพฤติกรรมขับรบบแบบเสียงมากกว่ากลุ่มอื่น ๆ

จากตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ด้วย χ^2 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 4 ปัจจัย ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ และประวัติการได้รับใบสั่ง ส่วนผลการวิเคราะห์ด้วย t-Test และ F Test พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมขับรบบ



แบบเสี่ยง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถ และ ประวัติการได้รับใบสั่ง โดยปัจจัยที่ไม่มีผลต่อทั้งพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และพฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง คือ ประวัติอุบัติเหตุ ๗

จากการที่พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และพฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง ต่างก็เป็นพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมาย จึงสรุปได้ว่า เพศ อายุ สถานภาพ รายได้ ๗ ประสบการณ์การขับรถ และประวัติการได้รับใบสั่ง มีผลอย่างมีผลต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมาย มีเพียงประวัติอุบัติเหตุ ๗ ปัจจัยเดียวที่ไม่ผล

ตารางที่ 2 สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน

ตัวแปรอิสระ	Unstandardized Coefficients (B)	Standardized Coefficients (β)	t	Sig
ค่าคงที่	.611		4.705	.000**
ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับ๗	.071	.087	1.581	.115
กลุ่มอ้างอิง	.134	.157	3.283	.001**
การรับรู้ความสามารถในการควบคุม๗	.044	.056	1.421	.156
การคาดการณ์ผลทางบวก๗	.446	.521	9.121	.000**
การคาดการณ์ผลทางลบ๗	-.020	-.026	-.638	.524

$R = .702$, Adjusted $R^2 = .486$

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากการวิเคราะห์ถดถอยพหุด้วยวิธี Enter Method พบว่า จากปัจจัยทำนาย 5 ปัจจัย พบว่า มี 2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน ได้แก่ กลุ่มอ้างอิงและการคาดการณ์ผลทางบวกของพฤติกรรมขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (sig) .000** ถึง .001** โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุด คือ การคาดการณ์ผลทางบวกของพฤติกรรม ($\beta = .521$) และกลุ่มอ้างอิง ($\beta = .157$) โดยทั้งหมดเป็นอิทธิพลทางบวก และมี 3 ปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร ได้แก่ ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับ๗ (sig = .115) การรับรู้ความสามารถในการควบคุม๗ (sig = .156) และการคาดการณ์ผลทางลบ๗ (sig = .524) โดย ตัวแปรทั้งหมดสามารถร่วมกันพยากรณ์พฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร ได้ร้อยละ 48.6 (Adjusted $R^2 = .486$)

ค่าสถิติดังกล่าว สรุปได้ว่า พฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดินขึ้นอยู่กับปัจจัยการคาดการณ์ผลทางบวกของพฤติกรรมการขับรถบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด รองลงมา คือ กลุ่มอ้างอิง ส่วนทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับ๗ การรับรู้ความสามารถในการควบคุม๗ และการคาดการณ์ผลทางลบ๗ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบนทางหลวงแผ่นดิน



3. ศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาการขั้บรถขั้บรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน

ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ ผู้เกี่ยวข้องเห็นว่าปัญหาพฤติกรรมทำผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงเกิดจากมูลเหตุจูงใจส่วนบุคคล บุคคลใกล้ชิด ค่านิยมของสังคม และปัญหาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่สอดคล้องกับข้อค้นพบเชิงปริมาณ และได้ให้แนวทางทางการแก้ไขปัญหาดังนี้

3.1 แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ 1) ควรเพิ่มโทษในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต ให้มีความผิดรองลงมาจากฐานฆ่าคนตาย 2) ควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 3) ควรกำหนดแยกออกจากความผิดอาญา และ 4) ควรทำให้กระบวนการออกใบขับขี่เป็นสิ่งที่กระทำได้อย่าง

3.2 แนวทางใช้มาตรการลงโทษ ได้แก่ 1) ควรมีการจัดตั้งศาลจราจร 2) ควรมีการจ่ายค่าปรับในอัตราขั้นบันได 3) ควรเพิ่มจำนวนกล้องตรวจจับอัตโนมัติให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และ 4) ควรมีมาตรการทางเลือกต่อผู้กระทำความผิดให้มากขึ้น เช่น การคุมประพฤติ ควรมีการนำมาตรการตัดแต้มและการเพิกถอนใบอนุญาตมาใช้อย่างจริงจัง

3.3 แนวทางในการดำเนินการเกี่ยวกับคดีจราจร ควรให้หน่วยงานอื่น เช่น หน่วยงานเอกชนที่ทำงานของผู้กระทำความผิดมาร่วมมือกับตำรวจทั้งในการปลูกฝังและตัดคะแนนความประพฤติในการทำงานในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม กรมการปกครอง สถานศึกษาในทุกะดับในการให้ความรู้และปลูกฝังวินัยจราจร วิธีพิจารณาความจราจรควรรวดเร็วและสะดวกกว่าในปัจจุบัน

3.4 แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการและแนวทางร่วมมือกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับงานจราจรหน่วยงานเดียว ถ้ามี MOU กับกรมการขนส่งทางบกแล้วก็ควรผลักดันงานให้ออกเป็นรูปธรรม ทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายของระบบการอาณัติใบขับขี่ การต่อภาษี เพื่อให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อกฎหมายที่บังคับใช้ได้จริง

3.5 แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับทัศนคติของสังคม การปลูกฝังผ่านครอบครัว การปลูกฝังการสร้างการรับรู้ผ่านสถาบันการศึกษาตั้งแต่อนุบาลจนถึงระดับมหาวิทยาลัย การใช้สื่อในการประชาสัมพันธ์ความรุนแรงและความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุ ให้คนเกรงกลัวและมีความยึดโยงกับครอบครัวและสังคม กลุ่มประชาสังคมต่าง ๆ เข้ามาทำกิจกรรมสาธารณะให้ผู้กระทำผิดได้สำนึกโดยอาจจะผ่านการดูแลผู้ช่วย/พิการที่เกิดจากอุบัติเหตุ



อภิปรายผล

1. พฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน

พฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรพบว่า มี 2 ประเภท ได้แก่ การขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดและพฤติกรรมการขับรถแบบเสี่ยง

1.1 การขับรถเกินกว่ากฎหมายกำหนด คือเกินกว่า 90 กม./ชม. มีจำนวนถึงร้อยละ 72.1 ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ นอกจากนั้นยังพบว่าการทำผิดกฎหมายดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นไปโดยเจตนา คือขับเร็วเมื่อเร่งรีบไปทำกิจกรรมบางอย่าง แสดงให้เห็นว่าผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย และเมื่อพิจารณากับข้อมูลส่วนบุคคลที่พบว่าเกินครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยได้รับใบสั่ง แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่สามารถหลบหลีกการตรวจจับได้ ทั้งนี้อาจจะเนื่องจาก กล้องอัตโนมัติยังมีน้อย หรือ รู้ว่าจุดตรวจอยู่ตรงไหนจาก แอปพลิเคชันต่าง ๆ และ กลุ่มในโซเชียลเน็ตเวิร์คที่มีการสื่อสารเรื่องจุดตรวจจับตลอดเวลา ทำให้ผู้ขับขี่เคารพกฎหมายน้อยลง กระทำผิดมากขึ้น (พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ, 2563)

1.2 พฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง ซึ่งพบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.70 2.32 และ 2.08 ตามลำดับจากสถิติแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้ทางหลวงแผ่นดินมองว่า ถ้าถนนโล่ง ๆ น่าจะขับเร็วเกินกฎหมายกำหนดได้ หรือการขับขี่เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดสัก 10 - 25 กม./ชม. เป็นเรื่องปกติ สามารถทำได้ อาจจะเนื่องจาก ความเร็วที่กฎหมายกำหนดนั้น 90 กม./ชม. นั้นเข้าไปสำหรับถนนหลักเชื่อมระหว่างเมือง ส่วนการขับรถตามหลังคันหน้าอย่างกระชั้นชิดนั้นมีค่าเฉลี่ยน้อยอาจเนื่องมาจากทางหลวงระหว่างเมืองมีช่องทางจราจรหลายช่องจราจร เลยเกิดการแซงมากกว่าขับรถจี้คันหน้าอย่างกระชั้นชิด ซึ่งปรากฏข้อค้นพบนี้เช่นเดียวกับในงานวิจัยของ กาญจน์กรอง สุอังคะ ที่พบว่า ผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง (กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2558)

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับบนทางหลวงแผ่นดิน

2.1 ปัจจัยเพศ และอายุมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Martinussena, L. et al. และ ปัญญา จันทรสุขโข โดยเพศชายมีพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร มากกว่าเพศหญิง อาจจะเนื่องมาจากบุคลิกภาพของเพศชาย ความกล้าในการตัดสินใจเหตุเฉพาะหน้าและการบังคับรถได้ดีกว่าเพศหญิง ในส่วนของกลุ่มอายุที่มีความแตกต่างกันมีพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกัน (Martinussena, L. et al., 2013); (ปัญญา จันทรสุขโข, 2556) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ โดยกลุ่มอายุ 31 40 ปี มีพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร มากกว่ากลุ่มอื่น เนื่องจากเป็นวัยผู้ใหญ่เต็มที่เป็นวัยทำงาน มีความมั่นใจในตัวเองทุกด้าน คิดว่าวัยนี้สั่งสมประสบการณ์ในการขับรถมามากพอควร จึงเชื่อมั่นในการขับรถของตนเองแต่ยังคงมีความใจร้อนขาดการยับยั้งชั่งใจอยู่



ทำให้มีพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรมากกว่ากลุ่มอื่น พออายุมากขึ้นอาจจะใจเย็นลงและลดพฤติกรรมเหล่านี้ลง (พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ, 2563)

2.2 สถานภาพสมรสต่างกันมีพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ วัชรพล อิมจรรณู และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ นิภา เสียงสืบชาติ โดยกลุ่มคนโสดมีพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรมากกว่ากลุ่มอื่น อาจจะเนื่องจากไม่มีครอบครัวเป็นสิ่งยึดโยงให้เกิดความยับยั้งชั่งใจ แตกต่างจากกลุ่มที่สมรสที่มีพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรน้อยกว่า (วัชรพล อิมจรรณู, 2547); (นิภา เสียงสืบชาติ, 2549)

2.3 รายได้ต่อเดือนต่างกันมีพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ นิภา เสียงสืบชาติ ที่รายได้ต่างกันมีเจตคติในความปลอดภัยต่างกัน โดยกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรมากที่สุด 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท รายได้ 15,001 - 30,000 บาท และ รายได้มากกว่า 60,000 บาท ขึ้นไป อาจเนื่องมาจาก กลุ่มที่มีรายได้น้อยเป็นกลุ่มที่ทำงานแข่งกับเวลาจึงต้องการทำให้ต้องขับรถเร็วรีบเพื่อทำเวลา และประกอบการรอาจจะไม่ใช้รถส่วนตัวอาจจะส่งผลต่อการขับรถแบบไม่รับผิดชอบต่อทรัพย์สิน และในส่วนของผู้มีรายได้สูงนั้น ที่สามารถขับรถผิดกฎจราจรได้ เนื่องจาก รมมีสมรรถนะสูง ค่าปรับไม่สูง จึงมีความมั่นใจในการขับรถแบบเสี่ยง (นิภา เสียงสืบชาติ, 2549)

2.4 ประสบการณ์การขับรถที่มีระยะเวลาแตกต่างกันพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Martinussena, L. et al. และ Warner, H. et al. โดยกลุ่มประสบการณ์ 11 - 15 ปีมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด และรองลงมาคือ กลุ่มประสบการณ์ 6 - 10 ปี และเมื่อประสบการณ์มากกว่า 15 ปี ค่าเฉลี่ยจะเริ่มลดลง แสดงให้เห็นว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ขับรถ 11 - 15 ปีนั้นมั่นใจในประสบการณ์ที่มากขึ้นของตนเองทำให้ขับรถผิดกฎจราจร แต่ผู้ที่มีประสบการณ์มากกว่า 15 ปีขึ้นไปนั้นการขับรถผิดกฎจราจรจะน้อยลง เพราะอาจจะพบเจอความน่ากลัวของอุบัติเหตุมากขึ้น ความคึกคะนองลดลง และอาจเนื่องมาจากมีปัจจัยที่เกี่ยวกับอายุเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้แล้วว่า อายุมากพฤติกรรมเสี่ยงลดลง (Martinussena, L. et al., 2013); (Warner, H. et al., 2010)

2.5 ประวัติการได้รับใบสั่งที่แตกต่างกันพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ปัญญา จันทรสุโข และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ ที่พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่เคยได้รับใบสั่ง จัป/ปรับ ยังมีค่าเฉลี่ยการขับแบบเสี่ยงมากกว่ากลุ่มที่ไม่เคยได้รับใบสั่ง โดยกลุ่มที่ได้รับใบสั่งมากที่สุดคือ มากกว่า 4 ใบขึ้นไปมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจรมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าการได้รับใบสั่งไม่ทำให้คนเกรงกลัวหรือเข็ดหลาบ รวมไปถึงถึงระบบการเสียค่าปรับหรือจำนวนค่าปรับอาจไม่มีผลกระทบต่อความยับยั้งชั่งใจให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และการได้รับใบสั่งมากแสดงให้เห็นว่าได้



กระทำผิดซ้ำจนเป็นนิสัยและมั่นใจว่าจะหลุดรอดไปจากการถูกลงโทษได้ (ปัญญา จันทรสุโข, 2556); (พิชญ์สินี กุลเอกสรธา และคณะ, 2563)

2.6 ประวัติอุบัติเหตุในรอบ 3 ปีไม่มีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับสอดคล้องกับผลการศึกษาของ นิภา เสียงสืบชาติ และไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเรียนรู้ อาจเป็นเพราะว่าในการศึกษาคั้งนี้ถามเพียงจำนวนครั้งของอุบัติเหตุ ซึ่งอาจจะเพียงอุบัติเหตุเล็กน้อย หรือไม่ได้ถามถึงประสบการณ์ทางอ้อม เช่นการพบเห็นอุบัติเหตุ หรือการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงกับคนใกล้ชิด ทำให้รายละเอียดในการศึกษาขาดไปในการศึกษาในอนาคตควรถามรายละเอียด ความหนักเบาของอุบัติเหตุและประสบการณ์ทางอ้อมให้ละเอียดขึ้น (นิภา เสียงสืบชาติ, 2549)

2.7 การคาดการณ์ผลทางบวกมีผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจร สอดคล้องกับ TPB และ พฤติกรรมเลือกอย่างมีเหตุผล โดยการคาดหวังของพฤติกรรม เช่น การไปทำงานทันเวลา ไปทันเวลานัดหมาย ความสุขความพอใจที่จะเลี่ยงความน่ารำคาญของรถคันหน้า การได้รับการยอมรับว่าขับรถเก่ง เป็นเรื่องธรรมชาติของคนทั่วไปที่มักนึกถึงประโยชน์ที่ตนเองได้รับ และความสุขของตนเองก่อน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อการแสดงพฤติกรรมขับรถผิดกฎจราจร สอดคล้องกับ TPB และสอดคล้องกับการศึกษาของ ธนาภรณ์ ดิยะบุตร และคณะ ที่พบว่ากลุ่มอ้างอิงมีผลต่อผู้ขับขี่ ประกอบกับการได้รับอิทธิพลจากคนรอบข้าง/คนใกล้ชิด ผ่านเสียงเชียร์ หรือแม้กระทั่งการเจียบไม่ติติงเมื่อขับรถผิดกฎจราจร หรือ การซึมซับกการขับรถผิดกฎจราจร จากคนใกล้ชิดนั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญทำให้เกิดการขับรถผิดกฎจราจร แบบไม่รู้ตัวว่าตนเองนั้นกำลังทำผิดกฎหมายและขาดความรับผิดชอบต่อสังคมในภาพรวม (ธนาภรณ์ ดิยะบุตร และคณะ, 2558) และสอดคล้องกับ Eyal, P. ที่พบว่า ผู้ขับขี่เลือกที่จะขับรถด้วยความเร็วเพื่อไปทำกิจกรรมบางอย่างให้ทันเวลามากกว่า และ การขับรถเร็วเป็นการประหยัดเวลามากกว่า (Eyal, P., 2010)

2.8 การคาดการณ์ผลทางลบไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Bjornskau, T. et al. และ Eyal, P. ที่พบว่ากฎระเบียบที่เคร่งครัด ค่าปรับที่สูง หรือการจำคุกไม่ได้ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจร แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และมองว่าช่องโหว่ของกฎหมายรวมไปถึงการบูรณาการระหว่างหน่วยงานยังมีน้อย ทำให้โอกาสที่จะโดนจับหรือโดนลงโทษนั้นมีน้อยอยู่ ค่าปรับหรือการบทลงโทษไม่รุนแรงถึงขั้นที่จะต้องเกรงกลัว เพื่อให้ผู้ขับขี่คาดการณ์ผลในทางลบมากขึ้นภาครัฐควรมีมาตรการการมารับเพื่อปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ (Bjornskau, T. et al., 1992); (Eyal, P., 2010)



3. ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาการขั้บรถขั้บรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน

3.1 แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า 1) ควรเพิ่มโทษในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต ให้มีความผิดรองลงมาจากฐานฆ่าคนตาย 2) ควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ 3) ควรกำหนดแยกออกจากความผิดอาญา และ 4) ควรทำให้กระบวนการออกใบขับขี่เป็นสิ่งที่ไม่สามารถทำได้ยาก สอดคล้องกับทฤษฎีป้องกัน (Deterrence Theory) ทฤษฎีนี้เชื่อว่า การตัดสินใจของบุคคลว่าจะประกอบอาชญากรรมหรือไม่ขึ้นอยู่กับกฎหมายโดยตรง เช่น การรับรู้อัตราโทษที่กฎหมายกำหนด การรับรู้ผ่านประสบการณ์เพื่อนหรือบุคคลที่รู้จักเคยถูกลงโทษ การรับรู้โดยประสบการณ์ตรงจากการเคยถูกลงโทษ หากมีการบังคับใช้กฎหมายเหมาะสม โดยมีอัตราโทษที่รุนแรง มีการลงโทษที่รวดเร็ว ผู้กระทำความผิดมีโอกาสในการถูกจับกุมสูง จะสามารถป้องกันอาชญากรรมได้ (ณัฐรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, 2554)

3.2 แนวทางใช้มาตรการลงโทษ พบว่า 1) ควรมีการจัดตั้งศาลจราจร 2) ควรมีการจ่ายค่าปรับในอัตราขั้นบันได 3) ควรเพิ่มจำนวนกล้องตรวจจับอัตโนมัติให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และ 4) ควรมีมาตรการทางเลือกต่อผู้กระทำความผิดให้มากขึ้น เช่น การคุมประพฤติ ควรมีการนำมาตรการตัดแต้มและการเพิกถอนใบอนุญาตมาใช้อย่างจริงจัง สอดคล้องกับแนวคิดทางอาชญาวิทยาของสำนักคลาสสิก (Classical School) คนที่ประกอบอาชญากรรมเนื่องจากเห็นว่าการก่อให้เกิดประโยชน์มากกว่าโทษที่ได้รับ และไม่เกรงกลัวบทลงโทษ หากบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดกฎหมายไม่มีความเหมาะสม (ณัฐรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, 2554)

3.3 แนวทางในการดำเนินการเกี่ยวกับคดีจราจร พบว่า ควรให้หน่วยงานอื่น เช่น หน่วยงานเอกชนที่ทำงานของผู้กระทำความผิดมาร่วมมือกับตำรวจทั้งในการปลูกฝังและตัดคะแนนความประพฤติในการทำงานในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม กรมการปกครอง สถานศึกษาในทุกระดับในการให้ความรู้และปลูกฝังวินัยจราจร วิธีพิจารณาความจราจรควรรวดเร็วและสะดวกกว่าในปัจจุบัน สอดคล้องกับการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitation) เชื่อว่าการกระทำของมนุษย์ถูกกำหนดจากปัจจัยต่าง ๆ แต่มนุษย์ถูกกดดันหล่อหลอมจากสิ่งแวดล้อมและปัจจัยต่าง ๆ จนมีบุคลิกภาพที่บกพร่องและหันไปสู่อุบายการกระทำผิด ดังนั้น ควรพิจารณาจากสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำความผิด และการแก้ไขไปที่สาเหตุนั้น (นันทิ จิตสว่าง, 2541)

3.4 แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการและแนวทางร่วมมือกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง พบว่า ควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับงานจราจร หน่วยงานเดียว ถ้ามี MOU กับกรมการขนส่งทางบกแล้วก็ควรผลักดันงานให้ออกเป็นรูปธรรม ทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายของระบบการอายัดใบขับขี่ การต่อภาษี เพื่อให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อกฎหมายที่บังคับใช้ได้จริง สอดคล้องกับแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพต้องมีความแน่นอน ผู้กระทำความผิดทุกคนต้องถูกลงโทษ รวมไปถึงกฎหมายที่ใช้



บังคับจะต้องมีบทลงโทษคนกระทำผิดที่มีความรวดเร็ว เพื่อเป็นการป้องปราม และข่มขวัญ ยับยั้ง ไม่ให้เกิดการเอาอย่าง (นันทิ จิตสว่าง, 2541)

3.5 แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับทัศนคติของสังคม พบว่า ควรมี การปลูกฝังผ่านครอบครัว การปลูกฝังการสร้างการรับรู้ผ่านสถาบันการศึกษาตั้งแต่อนุบาล จนถึงระดับมหาวิทยาลัย การใช้สื่อในการประชาสัมพันธ์ความรุนแรงและความสูญเสียที่เกิดขึ้น จากการเกิดอุบัติเหตุ ให้คนเกรงกลัวและมีความยึดโยงกับครอบครัวและสังคม กลุ่มประชา สังคมต่าง ๆ เข้ามาทำกิจกรรมสาธารณะให้ผู้กระทำผิดได้สำนึกโดยอาจจะผ่านการดูแลผู้ป่วย/ พิกการที่เกิดจากอุบัติเหตุ สอดคล้องกับแนวคิดอาชญาวิทยาของสำนักปฏิฐานนิยม (Positive School) ที่มองว่า ผู้กระทำผิดกฎจราจรส่วนหนึ่งอาจเกิดจากกระบวนการการขัดเกลาทางสังคม ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ขาดระเบียบวินัย ขาดการสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบต่อชีวิต และ ร่างกายของผู้อื่น (ณัฐรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, 2554)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยพบว่ามากกว่า 3 ใน 5 ของกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับรถแบบผิด กฎหมายจราจร ทั้งโดยเจตนาและไม่เจตนา โดยปัจจัยที่ส่งผลพฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถ ประวัติการได้รับใบสั่ง ในรอบ 3 ปี การคาดการณ์ผลทางบวก กลุ่มอ้างอิง ปัจจัยที่ไม่ส่งผลได้แก่ ประวัติอุบัติเหตุ การคาดการณ์ผลทางลบ ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับรถ การรับรู้ความสามารถในการควบคุม ข้อเสนอแนะทั่วไป 1) สร้างจิตสำนึกและความตระหนักผู้ขับขี่รถยนต์รวมทั้งกลุ่มอ้างอิงหรือ บุคคลใกล้ชิด ให้เห็นถึงผลเสียของการทำผิดกฎหมายจราจรและความสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยสถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา ควรมีบทบาทสำคัญในการให้ความรู้และปลูกฝัง ทัศนคติ และสร้างค่านิยมที่ถูกต้อง 2) สื่อมวลชนควรมีบทบาทสำคัญในการเผยแพร่ข้อมูลทาง สื่อและโซเชียลมีเดีย เน้นให้เห็นผลเชิงลบของภาพความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยสื่อเน้น เนื้อหาให้เหมาะกับกลุ่มที่ทำผิดมากที่สุด เพศชาย อายุ 31 - 40 ปี และสถานภาพโสด และ 3) ความร่วมมือหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายและภาพประชาสังคมต่าง ๆ เข้ามาทำกิจกรรม สาธารณะให้ผู้กระทำผิดได้สำนึกโดยอาจจะผ่านการดูแลผู้ป่วย/พิกการที่เกิดจากอุบัติเหตุ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย 1) เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจจับ เช่น เพิ่มจำนวนกล้องตรวจจับ อัตโนมัติให้ครอบคลุม การใช้เทคโนโลยี 2) ปรับปรุงมาตรการลงโทษ ควรมีการจัดตั้งศาล จราจร ควรมีการจ่ายค่าปรับในอัตราขั้นบันได ควรมีมาตรการทางเลือกต่อผู้กระทำความผิดให้ มากขึ้น เช่น การคุมประพฤติ มาตรการตัดแต้มและการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่มาใช้ อย่าง จริงจัง และให้ภาคเอกชนมีบทบาท เช่น ตัดคะแนนความประพฤติในการทำงานในเรื่องความ รับผิดชอบต่อสังคม และ 3) แนวทางร่วมมือกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ควรมีหน่วยงานที่



รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับงานจราจรหน่วยงานเดียว ถ้ามี MOU กับกรมการขนส่งทางบกแล้ว ก็ควรผลักดันงานให้ออกเป็นรูปธรรม

เอกสารอ้างอิง

- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2558). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ องค์กรรุ่นใหม่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. ใน รายงานการวิจัย. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2554). ทฤษฎีอาชญาวิทยา: แนวการศึกษา ชุมชนวิพากษ์กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ธนาภรณ์ ดิยะบุตร และคณะ. (2558). การประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการฝ่าสัญญาณไฟแดง. ใน การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 20 วันที่ 8 - 10 กรกฎาคม 2558 จังหวัดชลบุรี. วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (ว.ส.ท.).
- นัทธี จิตสว่าง. (2541). หลักทัศนวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ราชทัณฑ์.
- นิภา เสียงสืงชาติ. (2549). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลเลิดสิน. ใน วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- บีบีซี เวิลด์ นิวส์ (BBC). (2561). WHO: อุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้คนหนุ่มสาวเสียชีวิตมากที่สุด ส่วนไทยครองแชมป์อัตราการตายบนถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้? เรียกใช้เมื่อ 5 พฤษภาคม 2563 จาก <https://www.bbc.com/thai/international-46545106>
- ปัญญา จันทรสุโข. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วารสารวิทยบริการ, 24(1), 51-60.
- พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ. (2563). การศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วและพฤติกรรม การขับขี่บนถนนชานเมืองจังหวัดชลบุรี. ใน การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 25 วันที่ 15-17 กรกฎาคม 2563 จ.ชลบุรี. วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (ว.ส.ท.).
- วัชรพล อิมจรรุญ. (2547). ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร. ใน วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา. มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา.
- หน่วยวัดความปลอดภัยทางถนน. (2564). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม. เรียกใช้เมื่อ 25 เมษายน 2564 จาก <http://trso.thairoads.org>



- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In Kuh, J. & Beckmann, J. (Ed). Action Control (pp. 11-39). Heidelberg, Germany: Springer-Verlag.
- Bjornskau, T. et al. (1992). Can road traffic law enforcement permanently reduce the number of accidents? *Accid Anal & Prev*, 24(5), 507-520.
- Cochran, W. G. (2007). Sampling techniques. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Cornish, D. et al. (1987). Understanding crime displacement: an application of rational choice theory. *Criminology*, 25(4), 933-947.
- Eyal, P. (2010). Speeding and the time-saving bias: How drivers' estimations of time saved in higher speed affects their choice of speed. *Accident Analysis and Prevention*, 42(2010). 1978-1982.
- Martinussena, L. et al. (2013). Age, gender, mileage and the DBQ: The validity of the Driver Behavior Questionnaire in different driver groups. *Accident Analysis and Prevention*, 52(2013), 228-236.
- Rosli, N. et al. (2017). Testing the Driving Behavior Questionnaire (DBQ) on Malaysian Drivers. The Proceeding of the 12th Malaysian Universities Transport Research Forum Conference (MUTRFC 2017). In Conjunction With 4th Agkn On Tour 15. Universiti Teknologi Mara, Selangor.
- Warner, H. et al. (2010). Can the traffic locus of control (T-LOC) scale be successfully used to predict Swedish drivers' speeding behavior? *Accident Analysis and Prevention*, 42(2010), 1113-1117.