ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร

Factors Related to Law-Abiding Behavior on Traffic Laws of Youth in Bangkok, Thailand

พงศ์รวี ธัญญสิริ (Phongrawee Thanyasiri)[1]
ประภาภรณ์ โรจน์ศิริรัตน์ (Prapaporn Rojsiriruch)[2]
[1]นิสิตระดับปริญญาโท, [2]ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการทางสังคม คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
Master's Degree Student, Assistant Dr., Master of Arts Program in Social Management
Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University
E-mail: Phongrawee.thanyasiri44@gmail.com

Received: 7 January 2025
Revised: 16 January 2025
Accepted: 17 January 2025

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการศึกษา 2 วิธี คือ 1) การสำรวจเอกสาร เพื่อต้องการทราบถึงพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายของนิสิตนักศึกษา โดยพิจารณาจากพฤติกรรมของนิสิตนักศึกษาที่ตอบสนองต่อบทกฎหมายในเชิงบวก และมีแนวโน้มในการทำตามกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม และ 2) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่าง คือ นิสิตนักศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 350 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล คือ แบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ไม่เคยทำผิดกฎจราจร โดยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา มี 4 ปัจจัย ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร อยู่ในระดับมาก ความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ความคิดเห็นถึงระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง และ การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม อยู่ในระดับปานกลาง ข้อเสนอแนะใน

การวิจัย คือ หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรมีมาตรการที่กวดขันอย่างจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มากขึ้น และให้ครอบคลุมข้อกฎหมายจราจรให้มากขึ้น รวมถึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น เพิ่มโทษปรับหรืออัตราโทษตามความรุนแรงของความผิด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการการทำผิด อีกทั้ง ควรมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์, พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

Abstract

This research purposes are to study the law-abiding behavior of youth in Bangkok and to study the factors affecting the law-abiding behavior of youth in Bangkok. The research instruments used utilizes two methods: a document survey to identify the level of law-violating behavior in youth in which considered youth's behavior corresponding positively to legislation and have a tendency to comply with the law and the justice process, and data collection using a questionnaire tool from October 1, 2024 to November 1, 2024 from youth in university in Bangkok with the reliability of 0.90. The statistical tools used for data analysis are percentages mean standard deviation and correlation coefficients.

The results indicates that most of the behavior of obeying traffic laws had never violated traffic laws composited of 4 factors affecting the law-abiding behavior of the youth: (1) the level of knowledge about traffic laws was at a high level, (2) opinions about the severity of traffic laws in general were at a moderate level, (3) opinions about the level of law enforcement were at a moderate level, and (4) acceptance of illegal behavior in society was at a moderate level. Thus, the organization directly responsible for enforcing traffic laws should have straighten measurement in enforcing the traffic laws in which extended to legal provision. The finding includes the amendment of traffic laws and penalties to be consistent with the current situation, such as increasing fines or penalties based on the severity of the offenses to create fear of wrongdoing, and additionally, the efficiency of traffic-related agencies should be improved to ensure efficient operations.

Keywords: Factors Influencing, Law-Abiding Behavior

บทนำ

ความปลอดภัยสาธารณะบนท้องถนนในประเทศไทยได้มีการพัฒนาขึ้นเป็นลำดับขั้นมา ตั้งแต่ช่วงทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน อย่างไรก็ตามเมื่อกล่าวถึงข้อมูลการวิเคราะห์ระหว่างประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลาง (LMIC) เทียบกับประเทศที่มีรายได้สูง (HIC) ในทศวรรษที่ผ่านมา เห็นได้ชัดว่านโยบายการจราจรที่ถูกบัญญัติขึ้นใหม่ได้แสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวในการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันโดยสิ้นเชิง โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทยที่ได้มีความพยายามในการเสริมสร้างพฤติกรรมการเคารพกฎหมายและข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนให้เป็นไปตามมาตราฐานระดับสากลอยู่อย่างต่อเนื่องแล้ว แต่จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่ประเมินโดย WHO ในช่วงปี 2018 กลับแสดงให้เห็นถึงอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยว่าอยู่ในลำดับที่สูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาจนถึงในปัจจุบัน

สถานการณ์ในประเทศไทยตามสถิติของ “แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ 2554 - 2563” (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554) อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่น่ากังวลมาช้านาน พบว่า กฎหมายด้านการจราจรที่ถูกละเมิดมากที่สุดคือ กฎหมายการจำกัดความเร็วและกฎหมายเกี่ยวกับการจัดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ประกอบกับจากสถิติของ กระทรวงสาธารณสุข และ World Health Organization ในเรื่องวัยรุ่นและเยาวชน ที่มีอายุ 15 - 24 ปี กับความปลอดภัยทางถนน พบว่า การบาดเจ็บจากการรถยนต์ชนกันบนถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 และ ประเทศไทยมีอัตราเสียชีวิตจากการชนบนถนนของวัยรุ่นและเยาวชนสูงเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียนและสูงเป็นสองเท่าของอัตราเฉลี่ยทั่วโลก ซึ่งในแต่ละวันมีวัยรุ่นและเยาวชนเสียชีวิต 13 คน บาดเจ็บ 800 คน บาดเจ็บสาหัส 150 คน กลายเป็นผู้พิการ 7 คน โดย 1 ใน 4 ของผู้เสียชีวิต ดื่มแอลกอฮอล์ (กระทรวงสาธารณสุข, 2561) จากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าแนวปฏิบัติตามกฎหมายจราจรภายในประเทศไทยนั้นยังมีเป็นปัญหาของพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของวัยรุ่นและเยาวชน และอาจจะยังขาดจิตสำนึกทางกฎหมายในการปฏิบัติตามกฎจราจร

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากสถิติของกรมการขนส่งทางบก ตามตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกและสาเหตุที่นอกเหนือจากสาเหตุจากบุคคล ตามค่าสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงจำนวนครั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วยพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น การหลับในขณะขับรถยนต์ การขับรถยนต์ตัดหน้ากระชั้นชิด สาเหตุจากสภาพแวดล้อม เช่น ถนนลื่น/ มีฝนตก และสาเหตุจากสัญญาณไฟจราจร/ ป้ายบอกทาง เช่น มีป้ายบอกทางแต่ชำรุด/ ใช้การไม่ได้ กล่าวคือ

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2563 และ 2564 (ตุลาคม - กันยายน)

หน่วย : ครั้ง

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
1. สาเหตุจากบุคคล	**60,501**	**54,794**	-9.43
1.1 ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	11,060	10,442	-5.59
1.2 ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	10,647	10,769	1.15
1.3 หลับในขณะขับรถ	921	1,052	14.22
1.4 ขับรถในขณะเมาสุรา	905	774	-14.48
1.5 อื่นๆ	36,968	31,757	-14.10
2. สาเหตุจากอุปกรณ์	**4,125**	**3,777**	-8.44
2.1 ระบบห้ามล้อขัดข้อง	1,671	1,305	-21.90
2.2 ระบบไฟขัดข้อง	197	138	-29.95
2.3 อื่นๆ	2,257	2,334	3.41
3. สาเหตุจากสภาพแวดล้อม	**1,807**	**4,610**	155.12
3.1 คนตัดหน้ารถ	606	505	-16.67
3.2 ถนนลื่น/มีฝนตก	1,148	1,961	70.82
3.3 อื่นๆ	53	2,144	3,945.28
4. สาเหตุจากสัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทาง	**24,353**	**23,625**	-2.99
4.1 มี แต่ไม่ชัดเจน	1,416	1,103	-22.10
4.2 มี แต่ชำรุด/ใช้การไม่ได้	69	82	18.84
4.3 อื่นๆ	22,868	22,440	-1.87

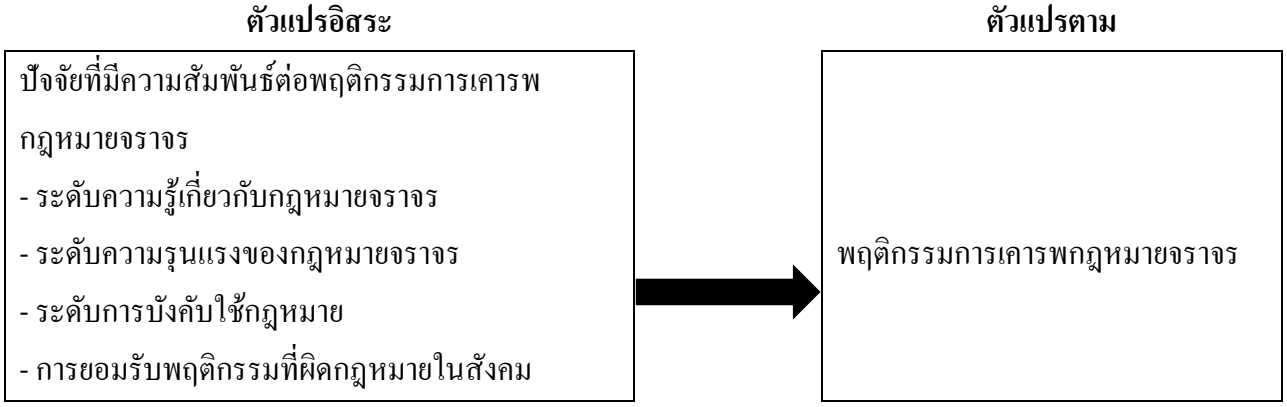
ที่มา: รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ 2564 (กรมการขนส่งทางบก, 2564)

จากข้อมูลและสถิติที่แสดงข้างต้น แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงที่เกิดจากพฤติกรรมละเมิดกฎหมายจราจร ส่งผลทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ที่อยู่บนท้องถนนอีกด้วย อีกทั้งพฤติกรรมดังกล่าวจะเกิดจากกลุ่มบุคคลที่มีอายุ 15 ถึง 24 ปี ที่ส่วนใหญ่จะเป็นนิสิตนักศึกษา ประกอบกับพื้นที่ในกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่มีมีการจราจรหนาแน่น มีโอกาสที่เกิดพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นอย่างมาก ดังนั้น บทความวิจัยนี้จึงศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร

กรอบแนวคิดการทำวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษานักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

สมมติฐานที่ 2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษานักศึกษา

สมมติฐานที่ 3 ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายของนิสิตนักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

สมมติฐานที่ 4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมของนิสิตนักศึกษานักศึกษามีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

ทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย

White (2020) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมการเคารพกฎหมายไว้ว่า คือการที่ประชาชนโดยทั่วไปปฏิบัติตามกฎหมายและมีความปรารถนาที่จะเข้าถึงระบบยุติธรรมเพื่อร้องเรียนการกระทำผิดกฎหมายโดยพลเมืองโดยทั่วไปเชื่อว่ากฎหมายและข้อบังคับที่เป็นทางการเป็นพื้นฐานการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม หรือสามารถใช้เป็นเครื่องมือเพื่อให้เกิดความยุติธรรมได้

Grant (2021) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมการเคารพกฎหมายไว้ว่า คือการที่ประชากรส่วนใหญ่และผู้นำมีความเชื่อมั่น และมุ่งมั่นต่อหลักนิติธรรม โดยหลักนิติธรรมคือเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นของ

สังคม ประชาชนมีความเชื่อถือว่าตัวกฎหมายสะท้อนถึงค่านิยมของสังคมในขณะนั้น พร้อมกันกับส่งผลประโยชน์โดยรวมต่อประชาชน การสนับสนุนหลักนิติธรรมในระดับสูงที่ครอบคลุมถึงบรรทัดฐานและค่านิยมร่วมกันของกลุ่มที่กำหนดขึ้นเองภายในสังคมจะเกิดขึ้นได้ในสังคม (Tamanaha, 2004)

National Srategy Information Center (2011) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมการเคารพกฎหมายไว้ว่า คือสังคมที่ประชาชนส่วนใหญ่เชื่อและปฏิบัติตามหลักนิติธรรม โดยตัวบุคคลเข้าใจถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการช่วยสร้าง ดูแล และเคารพกฎหมาย และประกอบด้วยความตระหนักรู้ว่าไม่มีบุคคลหรือสถาบันใดอยู่เหนือกฎหมาย รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐและชนชั้นผู้ปกครองในท้องถิ่น อนึ่งคือ สิทธิของพลเมืองทุกคนต้องได้รับการคุ้มครอง ไม่ว่าฝ่ายหรือกลุ่มใดก็ตามจะมีอำนาจก็ตาม โดยวัฒนธรรมการเคารพกฎหมายดังกล่าวเป็นแนวทางในการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างพลเมืองและรัฐ โดยวัฒนธรรมการเคารพกฎหมายสามารถเปลี่ยนแปลงพลวัตของสถาบันของรัฐ ทำให้มีประสิทธิภาพ มีประสิทธิผล และมียุติธรรมมากขึ้นได้ เนื่องจากพลเมืองจำนวนมากมีการตระหนักถึงหลักนิติธรรมและปฏิบัติตามหลักการของหลักนิติธรรม ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายและภาคยุติธรรมในการต่อสู้กับอาชญากรรมร้ายแรงและการทุจริตได้รับการสนับสนุนจากประชาชนทั่วไปมากยิ่งขึ้น โดยประชาชนจะเข้ามาอยู่ภายในกระบวนการโดยสถานะการเป็นพยาน และสามารถตรวจสอบการทุจริตหรือการปฏิบัติที่ไม่โปร่งใสภายในกระบวนการยุติธรรมได้ เป็นการกระตุ้นให้รัฐบาลมีความรับผิดชอบต่อการยึดมั่นในหลักนิติธรรมและเคารพสิทธิมนุษยชนมากยิ่งขึ้น

พฤติกรรมที่ถูกควบคุมในกฎหมายจราจร

พฤติกรรมที่ถูกควบคุมในกฎหมายจราจรหรือพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจราจรโดยส่วนใหญ่ที่พบ คือ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การกลับรถในทางเดินรถกีดขวางการจราจร การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด การขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น โดยสาเหตุของการทำผิดกฎหมายจราจรนั้นมาเกิดมาจากความสะดวกและเพื่อความรวดเร็วของตนเองในการไปถึงจุดหมายของการเดินทาง ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์ผู้นั้นก็ขาดความรู้ความเข้าใจและยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยพฤติกรรมขับรถผิดกฎหมายจราจร มีดังนี้

1. ขับช้าแช่ขวา หลายคนอาจคิดว่าการขับแช่ขวานั้นไม่ผิดกฎหมาย เพราะเป็นการใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด แต่ในความจริงแล้ว ช่องจราจรทางขวามีไว้สำหรับแซง และเมื่อมีรถที่เร็วกว่าขับมาก็ต้องหลบซ้ายเท่าที่จะทำได้ การขับรถแช่ขวา มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 34 และมาตรา 35)

2. ขับรถจี้ท้ายคันหน้า เป็นพฤติกรรมที่ทำให้เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง เพราะระยะเบรกไม่เพียงพอ ซึ่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 40 ระบุไว้ว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย เมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

3. ขับรถคร่อมเลน หรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ ขับรถคร่อมเลน หรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ (เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ) ถือว่ามีความผิด มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 43(6), 157)

4. ขับหรือจอดรถยนต์/ รถจักรยานยนต์ บนทางเท้า ในกรุงเทพมหานคร มีนโยบายปรับผู้ฝ่าฝืนตาม พ.ร.บ. รักษาความสะอาด พ.ศ. 2535 กำหนดโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่เทศกิจสามารถตรวจสอบและจับได้ในทันที

5. เปิดไฟตัดหมอก โดยไม่จำเป็นการเปิดไฟตัดหมอกโดยไม่มีเหตุอันควร มีโทษปรับสูงสุด 500 บาท โดยสถานการณ์เปิดใช้ไฟตัดหมอกแล้วไม่ผิดกฎหมายนั้น ได้แก่ ฝนตกหนัก สามารถเปิดได้ เพราะจะช่วยเพิ่มวิสัยทัศน์ในการมองเห็น และหมอกหนา วิสัยการขับขี่ไม่ดี สามารถเปิดได้ รวมถึงการขับผ่านกลุ่มควัน จนไม่สามารถมองเห็นทางข้างหน้าในระยะ 50 เมตร สามารถเปิดได้

6. ดัดแปลงไฟหน้า - ไฟท้ายรถ การดัดแปลงไฟหน้า - ไฟท้ายให้เป็นแสงสีฟ้าหรือสีอื่น หรือทำให้มีความสว่างจ้าสะท้อนเข้ากระจก ส่องเข้าตาผู้ขับขี่ที่ขับสวนทางมา ทำให้สายตาพร่ามัว ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ มีความผิดตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ฐานใช้รถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ถูกต้องตามที่กำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ส่วนรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะมีความผิดตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ฐานเพิ่มเติมสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไป ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น มีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

7. เลี้ยวรถโดยไม่เปิดไฟเลี้ยว ในทุกครั้งที่ต้องการเปลี่ยนช่องจราจรหรือเลี้ยวรถไปยังถนน - ซอย ฝั่งซ้าย - ขวา ต้องให้สัญญาณไฟเพื่อส่งสัญญาณให้รถที่ตามหลังมาได้รับรู้ โดยในกรณีของรถยนต์ ควรเปิดไฟเลี้ยวให้คันหลังเห็นชัดเจน ก่อนทางที่เราจะเลี้ยวรถ ถ้าเทียบความเร็ว รถวิ่งอยู่ที่ 30 กม./ชม. ก็ให้เปิดไฟเลี้ยวล่วงหน้าก่อน 30 เมตร ถ้ารถวิ่งอยู่ที่ 60 กม./ชม. ให้เปิดไฟเลี้ยวล่วงหน้าก่อน 60 เมตร ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ม.36 วรรค1, 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท

8. เปิดเลนเอง หรือขับรถบนไหล่ทาง การถือวิสาสะเปิดช่องทางจราจรเองนั้นผิดกฎหมาย (พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 103 ไหล่ทางไม่ได้เป็นช่องทางที่ใช้เดินรถ) เพราะไหล่ทางเป็นช่องทางสำหรับรถฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล รถตำรวจ เพื่อใช้ปฏิบัติงานเหตุฉุกเฉิน หรือรถที่จอดเสียชั่วคราวเท่านั้น

9. ปาดหน้าแซงคิว ขอแทรกเข้าคอสะพาน เป็นพฤติกรรมที่ทำให้เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ และก่อให้เกิดปัญหารถติดหนักกว่าเดิม ซึ่งการแซงในเส้นทึบ มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท

10. การขับรถเกินกว่ากฎหมายกำหนด คือ เกินกว่า 90 กม./ชม. โดยส่วนใหญ่เป็นการกระทำผิดกฎหมายโดยเจตนา คือ ขับเร็วเพื่อเร่งรีบไปทำกิจกรรมบางอย่าง ซึ่งทำให้เห็นว่าผู้กระทำผิดไม่เคารพกฎหมาย และไม่เคยได้รับใบสั่ง ทำให้เห็นว่าผู้กระทำผิดสามารถหลบหลีกการตรวจจับได้ ทั้งนี้ อาจจะมีกล้องตรวจจับมีน้อย หรือมีเครื่องมือตรวจสอบว่ามีกล้องตรวจจับหรือทราบว่าจุดตรวจอยู่บริเวณไหน และ

มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารดังกล่าวผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่นทางโซเชียลเน็ตเวิร์คตลอดเวลา อันเป็นการส่งผลให้ผู้ขับขี่ขาดการเคารพกฎหมายและมีการกระทำความผิดมากขึ้น

11. พฤติกรรมขับรถแบบเสี่ยง เห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนมองว่า ถ้าถนนไม่มีรถยนต์น่าจะสามารถขับรถเร็วเกินกฎหมายที่กำหนดได้ หรือขับขี่เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดสักเล็กน้อยเห็นว่าเป็นเรื่องปกติสามารถทำได้ รวมถึงเห็นว่าคนอื่นก็กระทำกัน ซึ่งอาจจะมีเหตุว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดเป็น 90 กม./ชม. นั้นช้าไปสำหรับถนนสายหลักหรือถนนซุปเปอร์ไฮเวย์ ส่วนการขับรถตามหลังคันหน้าอย่างกระชั้นชิดก็อาจจะมีการปฏิบัติควบคู่กันไป อีกทั้งผู้ขับขี่มีการใช้ความเร็วในการขับขี่และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

12. พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในส่วนของผู้โดยสารตอนหน้าและผู้ขับ ซึ่งกฎหมายให้คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ มีการบรรจุเป็นกฎหมายบังคับเฉพาะรถที่จดทะเบียน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2537 ใช้บังคับทั้งรถขนส่งรถแท็กซี่ รถเก๋ง รถกระบะ รถตู้ ตาม ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก บังคับให้ผู้ขับรถและผู้ที่นั่งตอนหน้าคู่กับคนขับต้องคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย ซึ่งมีระบุไว้ใน ม.123 วรรคสอง หากฝ่าฝืนก็จะเป็นความผิด มีทั้งความผิดเฉพาะตัวของคนขับรถ คือ ผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง และความผิดที่ไม่จัดให้คนนั่งด้านหน้าคู่กับคนขับรัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะโดยสาร โดยมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ทั้ง 2 กรณี

13. ดัดแปลง-แก้ไขป้ายทะเบียน การที่ผู้ที่ใช้รถผิดกฎหมาย มีการปิดบังตัวอักษรหมายเลขรถยนต์และจังหวัด จึงได้มีกฎหมายบังคับเรื่องนี้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 14 ประกอบมาตรา 60 หากผู้ใดฝ่าฝืน มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท นอกจากจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์แล้ว ยังมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ฐานปลอมแปลงเอกสาร

14. ขับรถไม่พกพาสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนรถ ตามความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 42 ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและ สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ ในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที ผู้ฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องมีสำเนาไว้ก็เพื่อป้องกันในกรณีรถถูกโจรกรรม

วิธีการวิจัย

การวิจัยนี้ มีรูปแบบการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Study) ประชากร ได้แก่ นักศึกษาที่มีอายุระหว่าง 18 ถึง 24 ปี ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ทุกประเภท จากมหาวิทยาลัยในกรุงเทพฯ เนื่องจากนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยอยู่ในกลุ่มเสี่ยงที่มีแนวโน้มละเมิดกฎหมายจราจร จากนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีสถาบันศึกษามากที่สุด จำนวน 83 แห่ง โดยผู้วิจัยคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ W.G. Cochran เนื่องจากไม่ทราบจำนวนนักศึกษาทั้งหมด โดยกำหนด

ระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 มีขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ 322 คน แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันความผิดพลาดจากการทำแบบสอบถาม ผู้วิจัยจึงเก็บแบบสอบถามเป็นจำนวน 350 คน เครื่องมือการวิจัย คือ แบบสอบถามออนไลน์โดยใช้กูเกิลฟอร์ม (Google Form) ในการเก็บข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ติดต่อไปยังอาจารย์ในมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ดังนี้ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร และส่งคิวอาร์โค้ดของกูเกิลฟอร์ม (Google Form) ให้อาจารย์ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้นิสิตนักศึกษาที่เต็มใจในการตอบแบบสอบถามเข้ามาทำแบบสอบถาม เมื่อครบตามจำนวนที่ผู้วิจัยกำหนดแล้วจึงปิดรับแบบสอบถามออนไลน์

แบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย อายุ เพศ รายได้ต่อเดือน และ ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ โดยเป็นถามแบบปลายปิด ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบตามตัวเลือกที่กำหนดไว้ และตอบได้ 1 คำตอบ เพื่อใช้วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของนิสิตนักศึกษาที่ทำแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ประกอบด้วย การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่ตัวขณะขับรถ การจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ การขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์ และ การไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย โดยการวัดใช้มาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale) ตามมาตรวัดของลิเคิร์ท (Likert Scale) ประเมินคำตอบ โดยให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว แบ่งระดับการประเมิน ดังนี้ ระดับคะแนน 5 หมายถึง ทุกครั้ง, ระดับคะแนน 4 หมายถึง เป็นประจำ, ระดับคะแนน 3 หมายถึง บ่อยครั้ง, ระดับคะแนน 2 หมายถึง นาน ๆ ที และระดับคะแนน 1 หมายถึง ไม่เคยเลย

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร ประกอบด้วยตัวแปร ได้แก่ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ระดับการบังคับใช้กฎหมาย และ การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม

และส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม โดยผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเขียนข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ การวิเคราะห์ข้อมูล โดยผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วย โปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลสำเร็จรูป โดยการวิเคราะห์ข้อมูลร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ Pearson Correlation

ผลการวิจัย

จากข้อมูลทั่วไปที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง ร้อยละ 57.6 อายุ 21 ปี ร้อยละ 25.9 ไม่มีรายได้ ร้อยละ 45.5 มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์ 1 - 3 ปี ร้อยละ 65.17

พฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร พบว่า นิสิตนักศึกษาส่วนใหญ่ไม่เคยเลยที่จะทำผิดกฎจราจร มีค่าเฉลี่ย 1.43 เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร เป็นประจำ มีค่าเฉลี่ย 3.78 คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ เป็นประจำ มีค่าเฉลี่ย 3.51 ขับรถด้วยเร็วตามที่กฎหมายกำหนด บ่อยครั้ง มีค่าเฉลี่ย 2.96 มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ นาน ๆ ที มีค่าเฉลี่ย 2.49 ไม่เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์เลย มีค่าเฉลี่ย 1.52 ไม่เคยขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นเลย มีค่าเฉลี่ย 1.45 ไม่เคยดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์เลย มีค่าเฉลี่ย 1.07 ไม่เคยไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลายเลย มีค่าเฉลี่ย 1.42 ไม่เคยขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถเลย มีค่าเฉลี่ย 1.29 ไม่เคยจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอดเลย มีค่าเฉลี่ย 1.23

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พบว่า นิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าตนเองมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.93 เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า มีความรู้ว่าเมื่อจะมีคนข้ามทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.25 (S.D. = 0.60) มีความรู้ว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.20 (S.D. = 0.60) มีความรู้ว่าต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถยนต์ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.11 (S.D. = 0.61) มีความรู้ว่าพฤติกรรมการขับรถ เช่น การขับรถแทรกแถวรถคันอื่น เป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิด อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีความผิดตามกฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.93 (S.D. = 0.61) มีความรู้ว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.92 (S.D. = 1.85) มีความรู้ว่าการมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.90 (S.D. = 0.82) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายกำหนดความเร็วในการขับรถยนต์ในสถานที่ต่าง ๆ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.82 (S.D. = 0.61) มีความรู้ว่าเครื่องหมายแถบริมฟุตบาทมีความแตกต่างกัน เช่น ขาวแดง ขาวเหลือง ขาวดำ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.81 (S.D. = 0.82) มีความรู้ว่าต้องขับรถยนต์อย่างไร เมื่อขับรถผ่านทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรกระพริบ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.78 (S.D. = 0.82) มีความรู้ว่าพฤติกรรมการรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.57 (S.D. = 0.37)

ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร พบว่า นิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D. = 0.25) เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าบทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรง อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.74 (S.D. = 0.60) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มีความรุนแรงอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.51 (S.D. = 0.61) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยเร็วเกินกฎหมาย

กำหนดมีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.50 (S.D. = 0.61) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.49 (S.D. = 0.82) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.33 (S.D. = 0.37) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.31 (S.D. = 0.60) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.31 (S.D. = 0.61) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด มีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.20 (S.D. = 0.82) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นมีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.19 (S.D. = 1.85) คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการหยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย มีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.17 (S.D. = 0.82)

ระดับการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า นิสิตนักศึกษาคิดว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.41 (S.D. = 0.14) เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์เมาแล้วขับมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.66 (S.D. = 1.85) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับรถมีมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.56 (S.D. = 0.37) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.50 (S.D. = 0.61) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนดมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.44 (S.D. = 0.60) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D. = 0.82) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามตรงทางม้าลายมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.41 (S.D. = 0.61) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอดมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.34 (S.D. = 0.61) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถยนต์มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.34 (S.D. = 0.60) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.23 (S.D. = 0.37) คิดว่าการบังคับโทษในเรื่องขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีระดับการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.19 (S.D. = 0.82)

การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม พบว่า นิสิตนักศึกษามีการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ในระดับปานกลาง ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดสามารถจอดได้หากมีธุระต้องทำและผู้อื่นก็มักจอดรถในที่ห้ามจอดจนเป็นเรื่องปกติ พฤติกรรมการ

ขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่นเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถเป็นเรื่องที่ปฏิบัติกันทั่วไป พฤติกรรมการไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลายเป็นเรื่องปกติและผู้อื่นก็มักปฏิบัติกันจนเป็นเรื่องปกติ พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจรเป็นเรื่องปกติ ส่วนการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ที่นิสิตนักศึกษายอมรับได้ในระดับน้อย ได้แก่ พฤติกรรมการไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ขณะมึนเมา

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะการวิจัย

1. จากผลการวิจัย พบว่า นิสิตนักศึกษามีพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจร โดยส่วนใหญ่ไม่เคยเลยที่จะทำผิดกฎจราจร โดยพฤติกรรมเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา พบว่า นิสิตนักศึกษาปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจรเป็นประจำ คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถเป็นประจำ ขับรถด้วยเร็วตามที่กฎหมายกำหนดบ่อยครั้ง มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ พฤติกรรมที่ไม่เคยปฏิบัติเลยนาน ๆ ที ได้แก่ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์ ขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์ ไม่เคยไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลายเลย ไม่ขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ และจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประวาลลัญฉกร (2560) พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลยมีระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ วิภาพรรณ ฉิ้ม (2551) พบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างดี รวมทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ อุทัย ศิริภักดิ์ และวรพันธุ์ สมบัติธีระ (2559) พบว่า นักศึกษามีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอยู่ในระดับค่อนข้างดีในภาพรวม

2. จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา ในด้านต่าง ๆ มีดังนี้

2.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พบว่า นิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าตนเองมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร อยู่ในระดับมาก ในทุกหัวข้อ ได้แก่ มีความรู้ว่าเมื่อจะมีคนข้ามทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้ามทางม้าลายไปก่อน มีความรู้ว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ มีความรู้ว่าต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลติดตัวขณะขับรถยนต์ มีความรู้ว่าพฤติกรรมการขับรถ เช่น การขับรถแทรกแถวรถคันอื่นเป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีความผิดตามกฎหมาย มีความรู้ว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย มีความรู้ว่าการมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายกำหนดความเร็วในการขับรถยนต์ในสถานที่ต่าง ๆ มีความรู้ว่าเครื่องหมายแถบริมฟุตบาทมีความ

แตกต่างกัน เช่น ขาวแดง ขาวเหลือง ขาวดำ มีความรู้ว่าต้องขับรถยนต์อย่างไร เมื่อขับรถผ่านทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรกระพริบ และ มีความรู้ว่าพฤติกรรมการรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถมีความผิดตามกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของหัสดิน แก้ววิชิต และศรันยา ฉัตรเดชา (2564) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่มีความรู้มากกว่านักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิษณุ นิลสาคู และศุภวัฒนา วงศ์ธนวสุ (2560) ที่มีแนวคิดเดียวกันว่า ประสบการณ์จากการเข้ารับการอบรมและการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเป็นปัจจัยส่งเสริมให้นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรมากกว่านักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วสุนธรา รตโนภาส และคณะ (2561) พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ในระดับมาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทรรศนีย์ เชื้อเชิญ (2565) พบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพามีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรในทุกเรื่องในระดับค่อนข้างมาก

2.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร พบว่า นิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นถึงระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจร ที่นิสิตนักศึกษาคิดว่าบทลงโทษมีความรุนแรงในระดับปานกลาง ได้แก่ บทลงโทษในเรื่องการขับรถด้วยเร็วเกินกฎหมาย บทลงโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร บทลงโทษในเรื่องการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ บทลงโทษในเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถมีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง บทลงโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรง อยู่ในระดับปานกลาง บทลงโทษในเรื่องการจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด บทลงโทษในเรื่องขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น บทลงโทษในเรื่องการหยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย และนิสิตนักศึกษาคิดว่าระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรที่มีระดับมาก ได้แก่ บทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์ และบทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สานิต ศิริวิศิษฐ์กุล และเฉลิมชัย วิโรจน์วรรณ (2558) พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยความผิดที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นวาเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเข้มงวดกวดขันมากที่สุดคือการเมาสุรา ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กรกช โรจนบุญถึง (2565) พบว่า บทกำหนดโทษตามความผิดที่ไม่เหมาะสม ควรที่มีการแก้ไขบทบัญญัติบางประการเพื่อให้มีการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การกำหนดอัตราความเร็ว และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุทธิชัย คำพานิช (2557) พบว่า ควรปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึงงานวิจัยของ สุภาพร ละออเอี่ยม (2566, บทคัดย่อ) พบว่า การกำหนดโทษของผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เพียงพอที่จะทำให้การกระทำความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายลดลง

2.3 ระดับการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า นิสิตนักศึกษาคิดว่าระดับการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า นิสิตนักศึกษาคิดว่า ระดับการบังคับใช้กฎหมายที่อยู่ในระดับปานกลาง ประกอบด้วย การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์เมาแล้วขับ การบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับรถ การบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนด การบังคับโทษในเรื่องการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์มีระดับการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์ไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามตรงทางม้าลาย การบังคับโทษในเรื่องจอดรถยนต์ในที่ห้ามจอด การบังคับโทษในเรื่องการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถยนต์ การบังคับโทษในเรื่องการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น การบังคับโทษในเรื่องขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิติ วังปรีชา (2560) พบว่า กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงมาเป็นระยะเวลานาน กฎหมายที่บังคับใช้จึงไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ (2563) พบว่า การทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นไปโดยเจตนา ทั้งนี้อาจจะเนื่องจากขาดเครื่องมือที่เหมาะสมและเพียงพอในการตรวจจับผู้กระทำความผิด เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว เป็นต้น ทำให้ผู้ขับขี่ขาดการเคารพกฎหมายและกระทำผิดมากขึ้น

2.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม พบว่า นิสิตนักศึกษามีการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคม ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมของนิสิตนักศึกษาที่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถยนต์คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด พฤติกรรมการขับรถยนต์แทรกแถวรถยนต์คันอื่น พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ พฤติกรรมการไม่หยุดรถยนต์ให้คนข้ามทางม้าลาย พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือสัญญาณจราจร ส่วนการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมที่ผู้ตอบแบบสอบถามยอมรับได้ในระดับน้อย ได้แก่ พฤติกรรมการไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ขณะมึนเมา ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นงคราญ ตาต๊ะคำ (2558) พบว่า การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วและการไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้ดูเท่ห์สร้างความประทับใจกับเพศตรงข้าม และสอดคล้องกับงานวิจัยของ รุจิรัชช์ญานันท์ ชัยแก้ว (2554) พบว่า ผู้กระทำผิดที่มีพฤติกรรมปาหินมีการใช้ยานพาหนะร่วมในการกระทำความผิดและไม่ใช้ ยานพาหนะที่ถูกปาหินส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก เหตุเกิดบนท้องถนนทั้งเลนเดี่ยวและหลายเลน มักจะเกิดเหตุในช่วงกลางคืน กระทำผิดโดยประสงค์ต่อทรัพย์และเลียนแบบตามข่าว โดยไม่ทราบว่าถูกจับกุมตัวได้และไม่รู้ว่ามีการลงโทษอย่างไร และผู้กระทำผิดทุกคนคิดว่าพฤติกรรมปาหินเป็น

เรื่องที่ทำตามง่ายได้ง่าย ดังนั้น จึงควรมีการเสนอข่าวโดยเน้นในเรื่องฐานความผิดและอัตราโทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับ

3. จากผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา ในด้านต่าง ๆ มีดังนี้

3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ 0.386 ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าตนเองมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นัชรัศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555) พบว่า ผู้ที่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรจะแตกต่างกับผู้ที่ไม่เคยการรับรู้กฎหมายความปลอดภัยทุกด้าน โดยผู้ที่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้กฎหมายความปลอดภัยในทุก ๆ ด้าน นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ มานิตา ทิพย์จันทร์ (2564) พบว่า สาเหตุส่วนใหญ่ของการฝ่าฝืนกฎจราจรมาจากการขาดความรู้และความตระหนักในเรื่องกฎหมาย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศตวรรษ สุจิตรัตนันท์ (2563) พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจรได้แก่การไม่รู้กฎจราจร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทรรศนีย์ เชื้อเชิญ (2565) พบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรต่างกันพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรแตกต่างกัน

3.2 ระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมายของนิสิตนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ 0.131 ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าระดับความรุนแรงของกฎหมายจราจรมีระดับสูงก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อาทิ คิดว่าบทลงโทษในเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์มีความรุนแรง บทลงโทษในเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มีความรุนแรงก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย สอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประวาลลัญฉกร (2560) พบว่า ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับกฎหมายสามารถพยากรณ์ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กรกช โรจนบุญถึง (2565) พบว่า บทกำหนดโทษตามความผิดที่ไม่เหมาะสม ควรที่มีการแก้ไขบทบัญญัติบางประการเพื่อให้มีการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การกำหนดอัตราความเร็ว และสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิตศจี จิตต์พิศาลม, วันเพ็ญ แก้วปาน และสุรินธร กลัมพากร (2560) พบว่า การรับรู้การมีกฎระเบียบมีความสามารถในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้

3.3 ความคิดเห็นต่อระดับการบังคับใช้กฎหมายของนิสิตนักศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ 0.146 ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษามีความคิดเห็นว่าระดับ

การบังคับใช้กฎหมายมีระดับสูงก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อาทิ การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์เมาแล้วขับ การบังคับโทษในเรื่องการไม่มีใบขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวในขณะขับรถ การบังคับโทษในเรื่องการปฏิบัติตามป้ายจราจรหรือฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การบังคับโทษในเรื่องการขับขี่รถยนต์ความเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนด การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุดนิรันดร์ เพชรัตน์ รุ่งอรุณ บุญถ่าน และ ศานติ จินตรัตน์ (2559) พบว่า ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประวาลลัญฉกร (2560) พบว่า ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายและปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมายสามารถพยากรณ์ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรได้ ซึ่งแสดงว่าถ้ารัฐมีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากเท่าไร ระดับนิติสำนึกในการ เคารพกฎหมายจราจรก็จะเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สานิต ศิริวิศิษฐ์กุล และ เฉลิมชัย วิโรจน์วรรณ (2558) พบว่า ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายประเภทมีความแตกต่างกันในด้านประสบการณ์การกระทำความผิด

3.4 การยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมของนิสิตนักศึกษามีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับพฤติกรรมการเคารพกฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันเท่ากับ -0.245 กล่าวคือ หากนิสิตนักศึกษาการยอมรับพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมในระดับต่ำก็จะมีพฤติกรรมการเคารพกฎหมายในระดับสูง โดยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายในสังคมที่นิสิตนักศึกษายอมรับได้น้อย อาทิ การไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อยู่กับตัวขณะขับรถ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ขณะมึนเมา สอดคล้องกับงานวิจัยของ มาณพ ประวาลลัญฉกร (2560) พบว่า ปัจจัยด้านการยอมรับนับถือในกฎหมาย สามารถพยากรณ์ระดับนิติสำนึกในการเคารพกฎหมาย จราจรได้ ซึ่งแสดงว่าถ้ารัฐมีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากเท่าไร ระดับนิติสำนึกในการ เคารพกฎหมายจราจรก็จะเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของอิสระ ทองสามสี และ กันยปริณ ทองสามสี (2563) พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กาญจน์กรอง สุอังคะ (2558) พบว่า ทัศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถด้วยความเร็ว และคึกคะนองมากจะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์มากขึ้น

จากผลการศึกษานำมาเป็นข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1. เนื่องจากการวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลซึ่งจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีข้อสังเกตที่พบ คือ ค่า S.D. ในแบบสอบถามบางข้อมีค่าสูง แสดงให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันมาก กล่าวคือ มีผู้ที่ให้คะแนนสูงสุด ในขณะเดียวกันก็มีผู้ให้คะแนนต่ำสุด ซึ่งการตอบแบบสอบถามแบบนี้อาจเกิดจากความมีอคติแบบสุดโต่ง (Extremity bias) ของผู้ตอบแบบสอบถาม จึงเป็น

ข้อจำกัดของงานวิจัยนี้ด้วย ดังนั้นควรมีการใช้การวิจัยเชิงคุณภาพร่วมด้วย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2. เนื่องจากการวิจัยนี้ใช้การสุ่มตัวอย่าง แบบ Accidental ซึ่งเป็นการสุ่มกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) ซึ่งมีข้อจำกัดในความเป็นตัวแทนที่ดีของประชากร ผลการวิจัยจึงอธิบายได้เฉพาะกลุ่มตัวอย่าง แต่ไม่สามารถอ้างอิงผลการวิจัยจากกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากร ซึ่งเป็นนิสิตนักศึกษาในกรุงเทพมหานครทั้งหมดได้ ในการวิจัยครั้งต่อไปจึงควรมีการสุ่มตัวอย่างที่ใช้ความน่าจะเป็น (Probability Sampling) เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนที่ดีและผลการวิจัยสามารถอ้างอิงไปสู่ประชากรของการวิจัยได้

3. การวิจัยครั้งต่อไปควรทบทวนวรรณกรรม ถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการการเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มเติม เพื่อพัฒนากรอบแนวคิด การวิจัยและใช้ในการรวบรวมหลากหลายพื้นที่มากขึ้น

4. หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรมีมาตรการที่กวดขันอย่างจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มากขึ้น และให้ครอบคลุมข้อกฎหมายจราจรให้มากขึ้น

5. ควรมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรจะต้องเข้มงวดกวดขัน และจริงจังในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่ใช้ดุลยพินิจ หรือระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิด

องค์ความรู้ใหม่ที่ได้จากการวิจัย

ผลการศึกษาครั้งนี้ ทำให้ได้รับองค์ความรู้ใหม่คือ การเข้าใจถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตนักศึกษา เพื่อที่จะได้รณรงค์หรือให้ความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับกฎหมายจราจร การสร้างวินัยจราจร การปลูกฝังความคิดและสร้างจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายจราจร ได้อย่างเป็นรูปธรรม และควรมีการปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับบริบทของสังคมในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงโทษปรับหรืออัตราโทษตามความรุนแรงของความผิด เพื่อให้เกิดสังคมเคารพกฎหมายต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรกช โรจนบุญถึง. (2565). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการกำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม.* วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม.

กรมการขนส่งทางบก. (2564). *รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ 2564.* วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤษภาคม 2567, เข้าถึงได้จาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). *แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ 2554 - 2563.* วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤษภาคม 2567, เข้าถึงได้จาก https://www.dla.go.th/upload/document/type2/2553/8/8101_1.pdf?time=1541688584023

กระทรวงสาธารณสุข. (2561). *วัยรุ่นและเยาวชน ที่มีอายุ 15 - 24 ปี กับความปลอดภัยทางถนน.* วันที่ค้นข้อมูล 1พฤษภาคม 2567, เข้าถึงได้จาก https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/yp-th-final-25-7-19.pdf?sfvrsn=cee219e9_2

กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2558). *การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.* วันที่ค้นข้อมูล 12 พฤษภาคม 2567, เข้าถึงได้จากhttps://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=10.14457/SUT.res.2016.20.

จิตศจี จิตต์พิศาล, วันเพ็ญ แก้วปาน และสุรินธร กลัมพากร. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. *วารสารพยาบาลสาธารณสุข, 28*(3), 84-98.

ทรรศนีย์ เชื้อเชิญ. (2556). *แนวคิดเกี่ยวกับจราจรและกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา.* วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.

นงคราญ ตาต๊ะคำ. (2558). *ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาอำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน.* วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

นัชรัศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา.* วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

นิติ วังปรีชา. (2560). *การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถยนต์.* วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม. (2522, 29 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ. หน้า 1-59.

พิชญ์สินี กุลเอกสรชา และคณะ. (2563). *การศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วและพฤติกรรม การขับขี่บนถนน ชานเมืองจังหวัดชลบุรี*. ในการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธา แห่งชาติ ครั้งที่ 25 วันที่ 15 - 17 กรกฎาคม 2563 จ.ชลบุรี. วิศวกรรมสถานแห่ง ประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (ว.ส.ท.).

มาณพ ประวาลลัญฉกร. (2560). นิติสำนึกในการเคารพกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย *วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย, 12*(40), 41-52.

มานิตา ทิพย์จันทร์. (2564). การสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรนนทบุรี. *วารสารวิชาการคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 12*(1),1-13.

รุจิรัชช์ญานันท์ ชัยแก้ว. (2554). *ทฤษฎีการเลียนแบบกับพฤติกรรมการปาหิน: การศึกษาแนวทาง ป้องกัน ควบคุม และแก้ไขปัญหาอาชญากรรม*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศตวรรษ สุจิตรัตนันท์. (2563). *พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.

สานิต ศิริวิศิษฐ์กุล และเฉลิมชัย วิโรจน์วรรณ. (2558). *ความคิดเห็นของประชาชนต่อประสบการณ์การกระทำผิดกฎหมายจราจรและความเข้มงวดกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ.

สุดนิรันดร์ เพชรัตน์, รุ่งอรุณ บุญถ่าน และศานติ จินตรัตน์. (2559). วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร: กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก. *วารสารวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 11*(2), 141-152.

สุทธิชัย คำพานิช. (2557). *มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

สุภาพร ละออเอี่ยม. (2566). ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำกรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะ ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. *วารสาร มจร อุบลปริทรรศน์, 8*(3), 81-90.

วสุนธรา รตโนภาส และคณะ. (2561). ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง. *สักทอง: วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สทวท.), 5*(2), 75-85.

วิภาพรรณ ฉิ้ม. (2551). *พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา*. ปัญหาพิเศษหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.

วิษณุ นิลสาคู และศุภวัฒนา วงศ์ธนวสุ. (2560). ความรู้ ความเข้าใจและพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น. *วารสารการบริหารท้องถิ่น, 10*(4), 139-163.

หัสดิน แก้ววิชิต และศรันยา ฉัตรเดชา. (2564). การเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทัศนคติการขับขี่อย่างปลอดภัย พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมเลี่ยงความรับผิดชอบต่อการกระทำผิดกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 40*(4), 110-122.

อิสระ ทองสามสี และกันยปริณ ทองสามสี. (2563). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา. *วารสารมนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์, 37*(1), 161-168

อุทัย ศิริภักดิ์ และวรพันธุ์ สมบัติธีระ. (2559). *ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (รายงานผลการวิจัย).* มหาสารคาม: มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.

ภาษาอังกฤษ

Grant, H. (2021). *Building a Culture of Lawfulness: An Interdisciplinary Approach to the Rule of Law.* New York: Springer Imprint. .

National Srategy Information Center. (2011). *Fostering a Culture of Lawfulness: Multi-Sector Success in Pereira 2008-2010 [Paper presentation], Colombia.* Retrieved May 1, 2024, from http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PDACT131.pdf

Tamanaha, B. Z. (2004). *Political Theory, Law, Politics and International Relations, Jurisprudence*. Cambridge, USA: Cambridge University Press.

White, J. C. (2020). *The culture of lawfulness.* Time of Malta.